

# Jernbane

NR. 10 - 2005

## *magasinet*



## Veimann for bane

Mangeårig informasjonsdirektør i veivesenet og nyløst stortingsrepresentant Steinar Gullvåg (Ap) vil ha en kraftig fornyelse av jernbanenettet. Han etterlyser også en større samordning mellom vei og bane.



Jernbaneverket

SIDE 4

## Ny kalender

Så er vi der igjen. Et år går mot slutten, og vi skal snart ta i bruk kalenderen for 2006. Det året vi nå legger bak oss, har vært et spesielt år. I begynnelsen av året skulle hele driftsapparatet bort i løpet av få år. Ved årets ende er det klart at vi skal beholde et driftsapparat og at vi selv må ta ansvar for å organisere oss på den måten vi selv mener er best og mest effektivt for jernbanen.



Jeg vet at den prosessen vi har vært gjennom, har vært tung og vanskelig for mange. Derfor vil jeg også ved denne anledningen gjenta det jeg flere ganger har sagt tidligere: Jeg er imponert over den innsatsen de ansatte har lagt ned for Jernbaneverket i et år med stor usikkerhet.

Resultatene dokumenterer dette. Sikkerheten har i 2005 holdt et høyt nivå, punktligheten blir rekordhøy og tog-selskapene kan glede seg over stadig vekst i trafikken.

Utfordringen neste år er å holde og aller helst forbedre det høye kvalitetsnivået ytterligere. Vi får hjelp av en opinion som stadig er opptatt av at jernbanen skal utvikle seg, og av regjeringen som har gitt klare løfter om å følge opp med økte investeringsmidler.

I tillegg har vi en utfordring i å markedsføre Jernbaneverket som en bedrift med mange interessante og krevende arbeidsoppgaver. Under «Uka» i Trondheim i høst opplevde vi at Jernbaneverkets stand ble svært godt besøkt av studentene ved NTNU, og vi fikk vist oss fram som en virksomhet med avanserte og spennende teknologiske utfordringer. Det dokumenteres også godt i denne utgaven av Jernbanemagasinet der framtidens signal- og sikrings-system, ERTMS, vies stor oppmerksomhet.

Det er all grunn til å gå inn i 2006 med optimisme. Det er også all grunn til å takke alle ansatte for den innsatsen som er lagt ned for Jernbaneverket i 2005 og til å ønske alle en riktig god jul og et godt nytt år.

**STEINAR KILLI**  
Jernbanedirektør

# Innhold



## 28 Årets bilde

Hans-Christian Forsaa tok Årets Jernbanebilde da han fanget inn mannen med signalflaget i snøstorm. Jury var ingen ringere enn nestoren blant norske pressefotografer ...

- Vei og bane i samme etat	4
Hva gjør de nå?	
Nå er han innleid	8
Smånytt innenriks	14
Kontroll fra A til Å	16
Min arbeidsdag: Siste toget går	18
Den signalløse jernbanen	20
Gir økt kapasitet og er billig i drift	22
Danskene bestemmer seg til høsten	24
Finsk start i 2010	25
Dansk nei til lånefinansiering	26



## 34 Rasvarsel

I november ble Bergensbanen stengt før det gikk et farlig ras mellom Bergen og Voss. Jernbaneverkets nye varselsystem er tatt i bruk.

All informasjon som i dag gis langs sporet, vil i fremtiden bli formidlet i et panel foran lokfører.

## 20 Signalløst



## 8 Innleid

Sammen med 207 kolleger tok Bjørn Brenden sluttpakke. Men det var ikke slutten på hans jernbanekarriere.



## 46 Indisk togreise

«India er annerledes - togene ikke minst.» skriver Torbjørn Færøvik. Den kjente forfatteren skriver om sin indiske togreise for Jernbanemagasinet.

Valgte stormen	28
Her måles været hvert tiende minutt	32
Sikrer togtrafikken ved rasfare	34
Månedens gjest: Hva norsk jernbane trenger	36
Møte med: Solstrålen fra Rælingen	38
Stasjoner vekkes til live igjen	41
Jernbane-«losen»	42
Komfort og kvalitet stadig bedre	45
India - en togreise verd	46
Smånytt utenriks	54
Harrysporet	56

# Jernbane magasinet

NR. 10 - 2005

**ANSVARLIG REDAKTØR**  
Svein Horrisland

**REDAKTØR**  
Svein Erik Bakken  
**REDAKSJONSSJEF**

Tore Holtet  
**JOURNALIST:**  
Øystein Grue

**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**  
Reidar Skaug Høymork  
Torbjørn Færøvik  
Harry Korslund  
Arvid Bårdstu  
Per Rathe  
Egil Nyhus  
Njål Svingheim

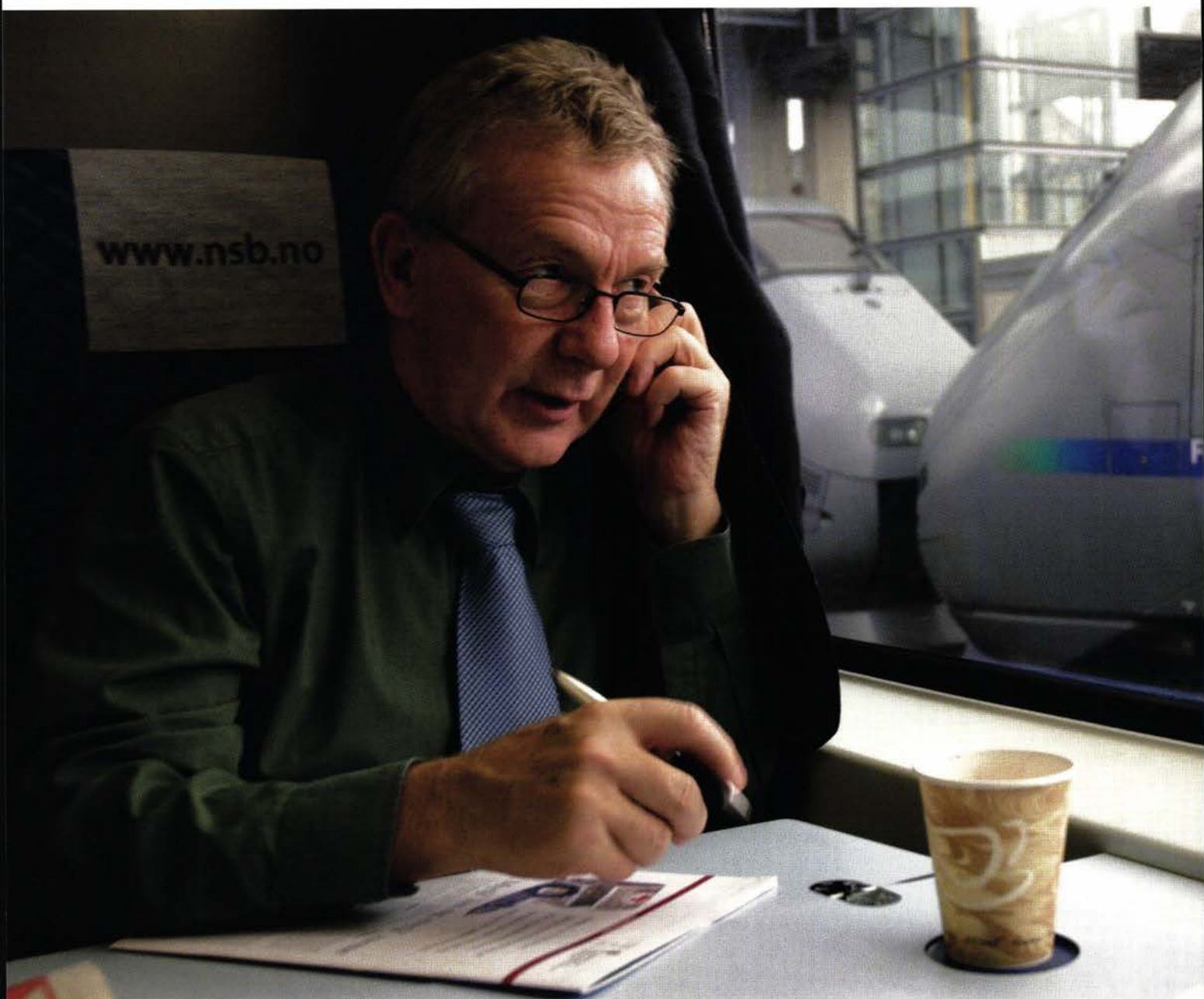
**FORSIDE-BILDE:** Øystein Grue

**ADRESSE, REDAKSJONEN:**

Svein Erik Bakken  
Jernbaneverket HK  
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo  
22 45 51 56  
E-post: svein.erik.bakken@jbn.no  
Redaksjonen avsluttet 13. desember 2005.

**UTGITT AV:**

Jernbaneverket, Stortorvet 7  
www.jernbaneverket.no  
**Opplag:** 6.000  
**Layout:** Aktuell, Oslo  
**Trykk:** Gan Grafisk, Oslo  
**Distribusjon:** Bedriftssupport, linje 51062



**Tekst og foto:** TORE HOLTET

## «Nå har vi virkelig sjansen til å fornye store deler av jernbanenettet ...»

Gullvåg kaster ut det han betegner som en formastelig tanke midt under en samtale på Vestfoldbanen en fredag ettermiddag. Men han etterlater ingen tvil om at han mener alvor: – Dette er noe jeg har ment i mange år, sier den mangeårige

informasjonsdirektøren i Statens vegvesen.


### Større kraft

Steinar Gullvågs hjerte har i flere tiår banket for samferdsel, enten han har vært journalist, redaktør, politiker, informasjonsmann eller byråkrat.

– Samferdsel dreier seg både om folks daglige transportbehov og om å bidra til økt verdiskaping i samfunnet, minner han om og under-

streker at han ikke ser noen motsetning mellom vei og bane:

– De ulike transportmidlene har hver sine fortrinn. De burde utfylle hverandre og ses i sammenheng. Det er også tanken med Nasjonal transportplan – som erstatning for sektorplaner for veg, jernbane, luftfart og sjøfart, slik vi en gang hadde. Men til tross for et felles planverk har vi ikke helt klart å bygge ned sektorgrensene. Transportetatene kjemper fortsatt sin



**JERNBANE-ENTUSIAST:** – I NTP ble det lagt opp til at vi nå skulle gå inn i jernbanens tiår. Det må vi ikke skusle bort, sier stortingsrepresentant Steinar Gullvåg, som er storfornøyd med at han på toget kan jobbe mens han reiser.

# – Vei og bane i samme etat

Steinar Gullvåg (58) er veimannen som kjemper for en bedre jernbane. Nå vil han ha slutt på konkurransen mellom vei og bane: – Slå sammen Statens vegvesen og Jernbaneverket til én etat, foreslår han.

ensomme kamp om samferdselsmilliardene. Så blir det til at toget og veien konkurrerer om den største kakebiten. Jeg tror etatene ville vunnet på nærmere samarbeid.

#### **Fordel for «lillebror»**

– Hvilke fordeler ser du med en enda større samferdselsetat?

– Mer sammenheng, bedre samordning og mer effektiv utnyttelse av knappe ressurser. Dermed ville

vi som politikere også fått et bedre beslutningsgrunnlag. Jeg mener jernbanen, som gjerne ser seg selv som lillebror i en slik sammenheng, ville høstet størst fordeler av en slik samordning – selv om jeg selvsagt ser at vi her står overfor to ulike etatskulturer.

#### **Norges største**

Mens eviglange bilkøer og Oslos vestkantnatur presenterer seg i sitt mangfold utenfor togvinduet,

legger Gullvåg ut om sin store kampsak som nyvalgt tingmann: én time med tog mellom Oslo og Tønsberg.

– Vestkorridoren ut av Oslo gjennom Drammen og Vestfold er det absolutt største transportproblemet vi har i Norge. Det er her jernbanen

«Jernbanen ville høstet størst fordeler av en samordning»



# ” Toget er et fantastisk transportmiddel

- har sin overlegenhet. Men da må jernbanen gis en sjanse. Vi må ha dobbeltspor på Vestfoldbanenen, og vi må øke kapasiteten på strekningen Drammen-Oslo. Men det går for smått, dessverre. Vi kan enkelt bygge ut Vestfoldbanen fra 2007 til 2012, hvis vi går over til en annen finansieringsform for infrastruktur, slik samferdselskomiteen i Stortinget nå anviser.

– Vi må i prinsippet gjøre det samme på jernbanesiden som vi har gjort på veisiden gjennom bompengefinansiering: låne penger, bygge ferdig sammenhengende strekninger og nedbetale over tid. Med en slik finansieringsform vil det være mulig å følge opp alle prosjektene som ligger inne i Nasjonal transportplan (NTP) – selv med dagens bevilgningsnivå! Vi har regnet på dette og ser for oss en nedbetalingsperiode over 25 år, med en rente på anslagsvis fire prosent.

## Steinar Gullvåg (58)

- Stortingsrepresentant (Ap), Vestfold, 2005-2009.
- Informasjonsdirektør i Statens vegvesen siden 1994.
- Politisk rådgiver for Kjell Borgen, både i Samferdselsdepartementet og Kommunal- og arbeidsdepartementet.
- Tidligere journalist og redaktør (Hardanger Folkeblad og Vestfold Arbeiderblad), informasjonsleder i Arbeiderpartiets stortingsgruppe.
- Kommunestyrerepresentant i bostedskommunen Nøtterøy.
- Opprinnelig trønder, som digger DDE og Rosenberg.
- Gift med engelske Janet og stor fan av Manchester City og Rolling Stones.



**58 ÅR OG UNG:** Den 58 år gamle ferskingen på Stortinget regner seg som ungdom.

### Nedkjempe embetsverk

– Dette handler først og fremst om politisk vilje, fastslår mannen som er vant med å se resultater av politisk arbeid. Sammen med samferdselsminister Kjell Borgen var han som politisk rådgiver med på å legge til rette for utbyggingen av Gardermoen som hovedflyplass, med en ny og tidsmessig jernbane-forbindelse – selv om de i første omgang gikk på noen skjær i farvannet rundt Hurum.

– Er det politisk vilje til virkelig å satse på jernbane?

– Ja, men da må et sterkt og politisk embetsverk i Finansdepartementet nedkjempes. Politikerne må rett og slett vise seg sterkere enn embetsverket for å kunne få gjennom sin vilje. Jeg kan av og til ønske meg at byråkrater viser større forståelse for sin egentlige oppgave: nemlig å tjene land og folk. Dessverre opplever vi gang på gang det motsatte. Dette vet jeg mye om!



s kandidat ...

### Jernbanens tiår

Gullvåg håper og tror at den nye regjeringen følger opp jernbane-loftene:

– INTP ble det lagt opp til at vi nå skulle gå inn i jernbanens tiår. Det må vi ikke skusle bort. Jeg tror ikke folk helt har fattet hva en ekstra jernbanemilliard i året kan bety. Nå har vi virkelig sjansen til å fornye store deler av jernbanenetet i Norge. De fleste erkjenner nå at vi er avhengige av skinnegående transport for å løse transport-

problemene i det sentrale østlandsområdet, konkluderer Steinar Gullvåg, som kan spasere ut på perrongen i Vestfold – etter én og en halv times togtur.

– Toget er et fantastisk transportmiddel. Tenk deg den dagen det tar én time. Da er det ikke mange som orker å sitte i bil mellom Oslo og Tønsberg, mener stortingsrepresentant Steinar Gullvåg.

## Ungdomskandidat

Hvordan havner en 58-åring på Stortinget? Selvfølgelig: Han er ungdomskandidat!

Steinar Gullvåg sto opprinnelig på femteplass på Arbeiderpartiets stortingsliste i Vestfold.

Etter at det oppsto strid i ungdomsflokken og kjønnsfordelingen var ordnet, var han plutselig på tredjeplass.

– Dagen etter nominasjonsmøtet ringte en annen jernbanevenn, Akershus-representant Sverre Myrli og spurte hvor gammel jeg var. Da jeg svarte som sant var – 58 år, svarte han: «Da slår du Jostein Nyhamar med to år. Han var ungdomskandidat i Akershus som 56-åring».

– Siden har jeg regnet meg som ungdommens kandidat, ler Steinar Gullvåg.

## Mesta en ulykke

– Konkurransutsettingen av Vegvesenets produksjonsvirksomhet og dannelsen av aksjeselskapet Mesta er etter min mening en ulykke for norsk samferdsel. Vi sitter igjen med et veivesen uten hakke og spade! - utbryter Steinar Gullvåg.

– Liberaliseringen har gått lengre i Norge enn i de fleste stater i verden, inkludert Amerika. Mesta er gjort til et hvilket som helst selskap som konkurrerer med private entreprenører. Sektoroppgavene er fjernet, og spørsmålet er blir da om staten skal sitte og eie et selskap som kun har som formål å tjene penger, sier Gullvåg, som ikke er så overbevist om at konkurransutsettingen har lønt seg – hvis utgiftene til nye kontrollorgan og tilsyn tas med i betraktning.

– Det er ingen sak å senke kostnadene når standarden reduseres. Det er liten tvil om at vedlikeholdet og driften av veiene er blitt dårligere. Publikum har aldri klaget så mye på veiene som det de har gjort de siste åra.

## HVA GJØR DE NÅ?

Som følge av Stortingets vedtak om å konkurranseutsette drift og vedlikehold på jernbanen valgte 208 ansatte å ta sluttpakke. Jernbanemagasinet har besøkt ni av dem.



# Nå er han innleid

Husker du Bjørn Brenden? Han som Jernbanemagasinet fulgte fra robelen og inn på Løvebakken da Stortinget vedtok å «si opp» over 1000 produksjonsansatte? Bjørn jobber fremdeles på jernbanen - nå som sikkerhetsmann for Betonmast Bane AS.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

I april ble det klart at 15 av 30 mann på Hamar skulle ut. Til sammen 19 års fartstid på jernbanen hjalp ikke Bjørn Brenden (47).

– Jeg var nest yngst i miljøet, og måtte plutselig se meg om etter en ny arbeidsgiver, forteller sikkerhetsmannen.

Betonmast Bane AS ble redningen for tillitsmannen i produksjonsmiljøet på Hamar.

– I en alder av 47 år var jeg litt uvirkelig i

ferd med å bli arbeidsledig, forteller Bjørn Brenden.

### Ettertraktet

Gjennom en kamerat som begynte i Betonmast Bane AS så sent som sist vinter, hadde Bjørn fått tips om at det var behov for sikkerhetsmenn.

– Jeg spurte over bordet om det var jobb til flere i Betonmast AS og fikk spørsmålet tilbake: «Hvor mange er dere?»

To dager etterpå var seks av oss på tur til Oslo for å forhøre oss om betingelser og utsikter fremover. Fra 1. juni var fire av oss i gang.

Nedbemanningen i Produksjon skjedde etter ansiennitetsprinsippet, og gjennomsnittsalderen i faggruppen Linjen i Jernbaneverket på Hamar har gått opp fra 49 til 51 år.

– Det blir nok behov for rekruttering igjen på Hamar om ikke alt for lang tid. Jeg merker jo at nattarbeid og helgeturnus ikke er blitt lettere med årene. Det er forskjell på å være 25-år og 47, smiler Bjørn Brenden.

### Vintervogn

Vi møter den mangeårige jernbanearbeideren en råkald desemberdag på Hamar oppunder jul. I Betonmast jobber han etter eget ønske fire dagers uke, med langdag både mandag, tirsdag og onsdag. Han bor i campingvogn ved anleggsstedet.

I høst har han vært utleid sikkerhetsmann på Kjelsås stasjon, hvor det bygges ny plattform mens trafikken på Gjøvikbanen skal gå uforstyrret.

– Jeg trenger nytt losji for vinteren, forklarer Bjørn Brenden, mens vi hutrende oppsøker en kafé i sentrum. Det merkes at isen på Mjøsa ikke har lagt seg.

Nå skal sluttpakken fra Jernbaneverket brukes for å forbedre komforten for en som baserer seg på at det blir jobber nok for de nyetablerte entreprenørene på jernbanen.

– I dag skal jeg til Lillehammer for å handle godt isolert vintervogn, forteller den fornøyde sikkerhetsmannen.

### Klassekamerat

– For ett år siden var jeg ytterst skeptisk til private virksomheter på

jernbanen. I dag representerer jeg selv et miljø som først ble etablert i 2000 og som fra årsskiftet 2004/2005 ble tilført betydelig kompetanse og kapasitet innenfor jernbanetekniske fag. I det kompetente miljøet vårt håper vi jo at Jernbaneverket vil ha oppdrag nok fremover, slik at vi unngår permisjon og at konkurranseutsettingen av oppdrag – som Jernbaneverket tidligere hadde monopol på – ikke blir reversert, sier sikkerhetsmann Bjørn Brenden.

Det hender han møter sin gamle klasse- og speiderkamerat, Morten Meyer på butikken på Hamar. Bjørn deler ikke akkurat ex-moderiseringsministerens politiske syn, men må innrømme at han ser flere nyanser i spørsmålet om privatisering og konkurranse på sporet.

– Jeg fryktet at det kunne bli snakk om permittering på vinteren, da det vanligvis er lavsesong ute på sporet. Men etter at Betonmast AS vant oppdraget med å legge om Østfoldbanen midlertidig i Bjørsvika er vi sikret smør på maten i flere år fremover.

[oyg@jbv.no](mailto:oyg@jbv.no)

**ETTERTRAKTET:** *Kompetansen som sikkerhetsmann fra Jernbaneverket ble høyt verdsatt da Bjørn Brenden måtte begynne å se seg om etter en ny arbeidsgiver. Hos Betonmast Bane fikk han og tre andre kolleger jobb på dagen.*





# Sikkerhet i eiendom

**STEINBERG:** - Ved å kjøpe billig og arbeide mye har jeg fått pengene til å vokse, sier Tom Temtemoen. Nå driver 58-åringen på fulltid med det som i mange år var en bigeskjeft.

**Tekst og foto:** PER RATHE

Vi er på Steinberg ved Hokksund.

- Det var en rønne, sier Tom Temtemoen, og viser frem det som skal bli to kjedete utleieboliger.

- Prisene stiger, og det er stor etterspørsel her nå, jeg har to hus til nede i veien her. Og jeg kan dele

fra en tomt til og selge den for mer enn jeg ga for huset.

Temtemoen har tegnet og styrkeberegnet huset selv, det er han godkjent til etter å ha tatt teknisk fagskole for noen år siden.

- Jeg har lite gjeld og kan leve av å leie ut, men jeg må ha noe å gjøre. Ellers går jeg på veggen, sier han.

Husene står ferdig til våren. Vi får se hva det blir til, men det står mellom å snekre eller å kjøre lastebil. Jeg har alle førerkortklassene og løyve til å kjøre stykkgoods. Hadde jeg visst det jeg vet nå, hadde jeg nok blitt i Jernbaneverket til jeg ble pensjonist, men jeg angrer ikke, sier Temtemoen.



**SNEKRER:** - Hadde jeg visst det jeg vet nå, hadde jeg nok blitt i Jernbaneverket, innrømmer Tom Temtemoen.

# Usikker sikkerhetsmann

**MOSJØEN:** - Det virker litt mer usikkert enn jeg hadde trodd, sier Geir Sørstad (50) fra Kvalfors like sør for Mosjøen. Han har jobb i bedriften Komita AS, som en tidligere kollega på jernbanen startet.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Geir Sørstad gikk fra Jernbaneverket den 1. september. I hans område var det fem mann som tok slutt-pakke. Alle gikk til Komita.

Geir Sørstad hadde 29 år og 3 måneders ansettelse da han sluttet.

- Jeg hadde håpet å kunne få stå i tre måneder til. Med 29,5 år ville jeg fått godkjent 30 år. Det hadde vært tryggere med hensyn til pensjon. Men det gikk ikke.

Sørstad synes det så lovende ut med det nye firmaet som skulle legge inn anbud på jobber langs hele Nordlandsbanen. Men da sluttdatoen nærmet seg, var det ikke fullt så rosenrødt lenger. Komita AS hadde ikke nok jobber.

- Fortsatt er det litt usikkert. Vi har fått snørydding på seks stasjoner i vinter. I det siste har jeg vært sikkerhetsmann for en privat entreprenør som graver kabelgrøfter på stasjonen i Mo i Rana.

Komita AS har ingen maskinpark, men leaser en traktor med snøfres. De som jobber der, kjører sine egne biler mot bilgodtgjørelse. Arbeidsoppgavene ser ut til å bli sikkerhetsjobber for alle de private entreprenørene som får oppdrag for Jernbaneverket.

- Slik vi ser det, er det i alle fall viktig at vi får tilgang på s-sirkulærene, og at vi blir holdt oppdatert, sier Sørstad.



**IKKE ROSENRODT:** Da sluttdatoen for Geir Sørstad nærmet seg, var det ikke så rosenrødt lenger. Det nye firmaet hadde ikke nok jobber.

# Kjører buss

**TRONDHEIM:** Sture Gundersen (50) fra Trondheim fikk nøyaktig 30 år som jernbemann. Nå kjører han buss for NettBuss. Men se ikke bort ifra at du ser ham i førersetet på et lok en gang i framtida.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Sture Gundersen begynte på et baneanlegg 1. juni 1975. Deretter har han gjort mye forskjellig før han tok med seg sluttpakke og gikk 1. juni 2005 – sammen med en kollega. De to hadde planer om å starte egen virksomhet og leie seg ut til Jernbaneverket.

– Vi føler oss litt snytt. Vi hadde startet enkeltmannsforetak, men nå føler vi at vi står litt med skjegget i postkassa, sier Gundersen, på vei inn i førersetet på en blåbuss.

– Det gikk greit å få jobb i NettBuss. Jeg har inntrykk av at vi som hadde hatt arbeid på jernbanen, ble foretrukket framfor andre. Det skyldes nok at vi er vant til å stille på jobb til alle døgnets tider. Det ble i alle fall brukt som argument for ansettelse.

For Sture Gundersen betyr en jobb som bussjåfør en kraftig nedgang i lønn, men det har han tenkt å gjøre noe med:

– En kollega og jeg søkte opptak på lokførerutdanningen i sommer, men kom ikke med. Vi prøver igjen



**FORETRUKKET:** – Det gikk greit å få jobb i NettBuss. Jeg har inntrykk av at vi som hadde hatt arbeid på jernbanen, ble foretrukket framfor andre, sier Sture Gundersen.

ved neste opptak. Til sommeren har vi forresten tenkt å kjøre litt mindre buss og leie oss ut til Jernbaneverket. Vi har allsidig erfaring, sertifikater for ulike kjøretøy og sikkerhetstjeneste og kan brukes til mangt, sier Sture Gundersen.

# – Tilbys oppdrag

**PORSGRUNN:** Jo Henning Sinnerud satser alt på skolearbeid og jobbing i helgene.

**Tekst og foto:** PER RATHE

Etter 14 dagers prosjektarbeid legger Jo Henning Sinnerud frem gruppens prosjektoppgave for klassen på Telemark tekniske fagskole. Tema: Starte firma. Forretningsidé: Selge tjenester til Jernbaneverket og andre vedlikeholdsbedrifter.

– Jo da, dette er identisk med S & S vedlikehold som Vegard Slaaen og jeg driver. Det er stor etterspørsel etter kompetansen vår; entreprenørene ringer stadig og tilbyr

oss oppdrag. Jeg satser fullt på både skolegangen og firmaet, forteller Sinnerud.

Med bare to helger fri siden i sommer og skolearbeid utover kveldene blir det lite privatliv.

– Men nå går det kjempebra, og jeg er nok litt glad i penger, sier han.

Han er takknemlig for de fem årene i Jernbaneverket på Nordagutu.

– Jeg fikk opplæring i det meste og fikk også prøve meg som



**ELEV:** Jon Henning Sinnerud lærer seg å starte firma. Forretningsidé: Selge tjenester til Jernbaneverket og andre vedlikeholdsbedrifter.

anleggsleder. Jeg holder alle muligheter åpne. Kanskje kommer jeg tilbake til Jernbaneverket, om det skulle dukke opp en spennende jobb, sier 27-åringen.



**MELK:** Odd Harald Bjørndal skal fylle en melkekvote på 82 000 liter melk og håper på noen jobber for Jernbaneverket i tillegg.

## Kjøpte melkekvote

**OPPDAL:** Odd Harald Bjørndal (38) fra Oppdal brukte pengene fra sluttpakka til å kjøpe melkekvote, traktor og redskaper. Når han er lei «sjølfolka og kyrne», stiller han som sikkerhetsmann.

**TEKST OG FOTO:** ARVID BÅRDSTU

- Det er et risikoprojekt å ta over en gård som er såpass liten og bratt. Men jeg håper å kunne ta noen jobber for Jernbaneverket i tillegg, sier bonden med sertifikat som høgspeintmontør. Bjørndal har allerede meldt fra til den tidligere sjefen sin om at han vil bli oppdatert på sikkerhetstjeneste også i framtida.

Odd Harald Bjørndal forsvant fra Jernbaneverkets ruller den 1. august.

- Det var ei rar følelse. Jeg sluttet frivillig, men på den andre siden var det ikke frivillig likevel. Jernbanever-

ket har vært en god arbeidsplass i mer enn 12 år, sier bonden som har hytta til Kjell Inge Røkke i nabolaget.

På båsen står 13 melkekyr. De skal til sammen fylle melkekvota på 82 000 liter melk. I sitt nye yrke som bonde får han forresten god bruk for sikkerhetskulturen som sitter i ryggmargen etter årene på jernbanen.

- Som bonde må jeg kunne dokumentere alt jeg gjør. I dag kreves en solid internkontroll av oss som produserer mat, og som fra tid til annen har behov for å ha lønnet hjelp i driften. Det er krav til kvaliteten på melka og kjøttet, men også til traktorutstyr og verneutstyr, sier Bjørndal.

## Måtte på jobb i natt

**LARVIK:** - Jeg måtte jobbe i natt ..., forklarer Tom Tyrdal, litt forsinket til avtalen vår tidlig en formiddag i hjembyen Larvik.

**Tekst og foto:** PER RATHE

Han skulle hatt fri, men så viser det seg at ordet nei ikke eksisterer i et nystartet firma. Ikke fridager heller, bare dager uten jobb.

- ... På Spikkestad som sikkerhetsmann, for et privat firma. Sikkerhetsmannen kom fra Larvik, snørødderne fra Nittedal. Det kan umulig være effektivt og lønnsomt.

Det blir mest småjobber som sikkerhetsmann for tiden. Montør-



**UTEN FRIDAGER:** Tom Tyrdal har erfart at ordet fridager ikke eksisterer i et nystartet firma.

kompetansen har han lite bruk for.

- Killi oppfordret oss til å ta sluttpakke og starte lokale firma som kunne jobbe for Jernbaneverket. Men i lokalmiljøet har vi ikke fått noen oppdrag. Vi er på farten hele tiden, det er ingen drømmesituasjon når du nærmer deg femti, sier Tyrdal.

- Og forholdet til Jernbaneverket?

- Noen steder blir vi tatt fantastisk godt imot, andre steder er det mer lunkent. Og vi sliter med å få utlevert koblingsskjema og andre dokumenter fra Jernbaneverket.

- Hvor sitter proppen?

- Vet ikke. Det er noe i systemet.

## Kjøpte minigraver

**MELHUS:** Jan Naust (49) fra Melhus i Sør-Trøndelag kjøpte minigraver og forskjellig utstyr for sluttpakken. - Arbeidsmessig angrer jeg ikke, men jeg savner folket på jernbanen, sier han i dag.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Jan Naust hadde ikke behøvd å gå. Han hadde allerede en jobb i Forvaltning som oppsynsmann i Linjen i Trondheim og var «berget».

- Hvis jeg skulle slutte for å begynne med noe annet en gang, måtte jeg gjøre det nå. Dessuten ville jeg ikke være ansvarlig for en jobb som vi sannsynligvis ikke ville kunne klare på en akseptabel måte. Vi ble færre og færre og fikk mindre og mindre penger, oppsummerer Naust.

Nå har Naust gården til kona som base. Gården ligger fritt til med panoramautsyn over Gaula

der den renner ut i Trondheimsfjorden.

Fra fjøset lukter det ku. Der har Naust og kona kjøttfe av typen Aberdeen angus. På en tilhenger står den lille gravemaskinen til 400 000 kroner, like ved en mye større Åkermann. På tunet er det også et par traktorer.

- Jeg driver med mangesysleri og har godt med oppdrag. Det spiller ingen rolle hvem jeg tar arbeid for, sier Jan Naust.

**ANGRER IKKE:** Jan Naust trives sammen med minigraveren, men savner folket på jernbanen.



## Tok styringa selv

**ASKER:** Formann Gunnar Aasheim i Jernbaneverket har blitt til enmannsbedriften Aasheim drift AS. Nå leier han seg ut til sin gamle arbeidsplass.

**Tekst og foto:** PER RATHE

Han har vært i arbeid det meste av tiden siden han gikk av med slutt-pakke og etableringsstøtte. Den siste helga i november tilbringer han som sikkerhetsansvarlig for en privat entreprenør på Asker stasjon. Fra desember av leier han seg ut til Strømforsyning på Nordagutu i tre måneder. Alle oppdragsgiverne har

kommet til ham.

- Jeg hadde tenkt å ha litt mer fri, men i min situasjon sier du ja når du blir spurt om å jobbe. Pengene setter jeg inn i firmaet slik at jeg kan ta ut lønn også når det ikke er jobber å få, sier Aasheim.

Om valget han tok, sier han:

- Jeg var redd usikkerheten fortsatte og ville ta styringa selv. Det er interessant å prøve seg på egen



**PRIVAT:** Gunnar Aasheim jobber fremdeles for jernbanen, her som sikkerhetsansvarlig for en privat entreprenør på Asker stasjon.

hånd; mye å sette seg inn i og også en del kostnader man ikke tenker over. Jeg skal drive litt med vedproduksjon og kan ta opp igjen honningproduksjonen. Det er greit å ha flere ben å stå på. Så lenge jeg har jobb, er jeg fornøyd.

## Ny service- erklæring



### NY SERVICEERKLÆRING:

Jernbaneverkets nye lofter til de togreisende er nå på plass på stasjoner og holdeplasser.

Den 1. november ble den nye serviceerklæringen fra Jernbaneverket hengt opp på stasjoner og holdeplasser. Den som skal reise med tog, har krav på god informasjon og en ren og ryddig stasjon.

- Våre lovnader overfor de togreisende er formulert i seks punkter. Det første er at de skal finne oppdatert ruteoversikt for tog som trafikerer strekningen. Hvis det skulle skje et avvik for togframføringen, har vi sammenfattet hva som skjer ved endring av spor eller plattform, når det kommer et passerende tog eller når toget er forsinket. Da skal passasjerene få informasjon over høyttaler, på elektronisk tavle eller skjerm, forteller Hans Roar Nilsen.

De to siste punktene går på hvordan stasjonen skal framstå, at den er ren og ryddig og har tilstrekkelig belysning.

At serviceerklæringen er noe Jernbaneverket virkelig står for, kommer klart fram nederst på plakaten. Hvis ett av de seks punktene ikke er oppfylt, kan den reisende melde tilbake til en automatisk telefonsvarer, sende mail til en bestemt adresse eller sende en SMS.

- Det som skjer når vi får inn en klage i henhold til serviceerklæringen, er at denne går til Synergi. Der blir den ikke kvittert ut før forholdet er utbedret, understreker Hans Roar Nilsen (BaneNettet).



**ØKER:** Godstrafikken på norske spor øker stadig, og flere nye tog settes i rute fra 8. januar neste år.

FOTO: RUNE FOSSUM

## Flere godstog og raskere persontog

Fra 8.januar neste år vil togselskapene kjøre enda flere godstog på norske spor. Samtidig blir det noe kortere kjøretider for en rekke persontog vest for Oslo.

Godstrafikken på norske spor øker stadig. De siste årene er det satt opp en rekke nye godstog. Denne utviklingen ser ut til å fortsette også neste år. Flere nye tog skal kjøres i den kommende ruteterminen og det blir også nye terminaler som settes i drift.

Som følge av det nye dobbeltsporet Asker - Sandvika fra 8.januar vil reisetiden bli noe kortere på ulike typer persontog.

Lokaltogene Eidsvoll - Oslo - Kongs-

berg får fem minutter kortere kjøretider mellom Oslo og Kongsberg og tre minutter mindre mellom Kongsberg og Oslo.

Tre avganger i hver retning på Vestfoldbanen vil få stopp i Sandvika. Det blir også noe kortere reisetid som følge av det nye dobbeltsporet Asker - Sandvika.

Bergensbanens morgen- og dagtog fra Bergen får begge 20 minutter kortere kjøretid. (BaneNettet)

## Lanserer nytt intranett

Jernbaneverkets nye intranett skal lanseres første februar 2006. Det nye BaneNettet blir en såkalt virksomhetsportal, som vil gi mange flere muligheter enn den gamle løsningen vi har i dag.

I tillegg til nyheter og dokumenter vil en fra BaneNettet kunne se inn i andre systemer som f.eks Agresso, Outlook og DocuLive via såkalte vinduer.

Brukerne kan selv avgjøre hvilke av disse vinduene en har behov for å ha

framme til enhver tid.

Det samme gjelder hvilke nyheter man ønsker tilgang til ut over den sentrale nyhetskanalen for hele Jernbaneverket som en ikke kan velge bort.

I samband med lansering av det nye BaneNettet vil alle få tildelt en enkel brukerveiledning for selv å kunne gjøre enkle tilpasninger av sitt skjermbilde.

(BaneNettet)

# Like stor kø med ny E18

Sjøl om en bygger ut ny E18 til ti milliarder kroner vest for Oslo, må bilistene regne med like lange køer som i dag. Det viser beregninger som Statens vegvesen har gjort.



**LENGRE KØER?:** Antall kollektivreisende med buss og tog må fordobles hvis en skal unngå enda lengre bilkøer på E18.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

- Potensialet for flere biler i vestkorridoren er nesten ubegrenset, og denne veien vil gå full uansett hvor mye vi bygger den ut, sier strategisjef Taale Stensbye i Statens vegvesen region øst til Aftenposten.

Ifølge vegvesenets beregninger vil 100.000 flere personer reise inn og ut av Oslo fra vest om 15 år, men bare 30.000 av dem kan kjøre bil på en eventuell ny E18. Dermed må antallet kollektivreisende med buss og tog fordobles for å unngå enda lengre køer enn i dag.

## Oslo snart bilsprengt

Men det hersker stor usikkerhet rundt hvor stor andel av de 100.000 nye reisende

som vil ta bilen og hvor mange som vil velge tog eller buss. Beregninger fra Statens vegvesen tyder på at så mange som 70.000 fortsatt vil velge bilen, til tross for kraftig utbygging av kollektivtilbudet. I så fall vil rushtidsproblemene ikke bare holde dagens nivå, men øke kraftig sjøl med nye vei.

- Dette viser hvor viktig det er å få en større andel av økingen i trafikken over på kollektive løsninger. I tillegg kan vi ikke øke kapasiteten på en ny vei med mye over 15 prosent, for mer tåler ikke veisystemet i Oslo sentrum. Resten av veksten er nødt til å komme på tog og buss, sier Taale Stensbye. ■

## Kontrakt på Ganddal inngått

Tirsdag 29. november ble det inngått byggekontrakt på Ganddal godsterminal mellom arbeidsfellesskapet Stangeland og Risa og Jernbaneverket. Kontrakten omfatter alle grunnarbeider unntatt jernbanetekniske anlegg og har en verdi på vel 230 millioner kroner. Stangeland og Risa var eneste tilbyder på Ganddal. Etter kontraktsforhandlinger ble kostnadene redusert.

Prosjektleder i arbeidsfellesskapet Stangeland og Risa, Tore Voster er strålende fornøyd med å ha fått kontrakten i havn.

- Dette er en stor og interessant jobb for oss. Den er ressurskrevende fordi byggetiden er kort. Derfor etablerte vi dette arbeidsfellesskapet for å kunne ha kapasitet til å betjene andre kunder som har behov for våre tjenester, sier Voster.

Arbeidsfellesskapet består av entreprenørene Stangeland Maskin AS og Risa AS. I Rogaland er dette store firmaer som har hatt større kontrakter enn Ganddal, blant annet med Shell og Vegvesenet.

## Nytt hus på Hamar

I løpet av desember neste år flytter Jernbaneverket inn i nytt bygg ved Mjøsas bredder på Hamar.

Det er NCC Construction AS som har inngått avtale om å bygge et nytt kontorbygg til en verdi av 23 millioner kroner. Bygget er det første som i denne omgang settes opp i det som er omtalt som strandsonen i Hamar, og det vil bli reist sørøst for Hamar sentrum, mellom jernbanen og riksvegen som leder ut på Stangebrua.

Utbygger er Trekanten Utvikling AS, som består av selskapene UP Entra AS og ROM Eiendomsutvikling AS. Beregnet byggestart for nybygget er 1. februar 2006 med ferdigstillelse 15. desember samme år.

## Kan ikke ansette

Jernbaneverket kan ikke ansette folk som har mottatt sluttvederlag før avtaleperioden er over.

Flere tidligere medarbeidere i JBV Drift har uttrykt skuffelse over at de valgte sluttvederlag etter at den nye regjeringen besluttet å stanse den aktive nedbemanningen i Jernbaneverket. Enkelte har krevd at Jernbaneverket åpner for å ta disse medarbeiderne tilbake. Men det har ikke Jernbaneverket muligheter til å gjøre.

- I henhold til regelverket kan ikke personer som har mottatt sluttvederlag søke stillinger i Jernbaneverket før avtaleperioden er utløpt, sier seksjonssjef Personal, Tor Dahl.

Totalt har 208 personer i Jernbaneverket Drift mottatt sluttvederlag. (BaneNettet)

## Rettelse

I vår omtale av samferdselspolitikere (nummer ni) er det en feil. Stortingsrepresentant Arne Sortevik fra Fremskrittspartiet tar fatt på sin andre og ikke fjerde periode som folkevalgt på Løvebakken.

# Kontroll fra A til

Jernbaneverket har vært tidlig ute med å ta i bruk usikkerhetsanalyser i forbindelse med utbyggingsprosjekter. Ved å stille grunnleggende spørsmål i en tidlig fase blir investeringsprosjekter kontrollert fra A til Å.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Dårlig planlegging og endringer etter at et prosjekt er i gang, kan koste svært mye.

Allerede i 1997 startet derfor Jernbaneverket et arbeid med å bedre rutinene i forbindelse med utbyggingsprosjekter.

«... betydelig bedre rustet til å gjennomføre analyser i egen regi»

I år 2000 vedtok Stortinget at alle statlige prosjekter over 50 millioner kroner må gjennomgå ekstern kvalitetssikring – før vedtak fattes. Men Jernbaneverket går lenger og gjennomfører full usikkerhetsanalyse for alle prosjek-

ter over 50 millioner kroner. En enklere «sjekklister» brukes i prosjekter ned til 10 millioner kroner.

– Dette har Jernbaneverket etter hvert blitt dyktige på, sier Per Pedersen i Jernbaneverket Utredning, Plan og teknologi.

## Egne kurs

– Jernbaneverkets ledelse har sett denne kvalitetssikringen som så viktig at vi allerede i 2000 begynte å lage egne kurs for å bygge opp og videreutvikle kompetansen blant egne medarbeidere på dette området, forteller Per Pedersen til Jernbanemagasinet.

Tidligere kjøpte Jernbaneverket ekstern ekspertise til å gjennomføre slike analyser. Dette var kostbar spesialkompetanse. Siden 2001



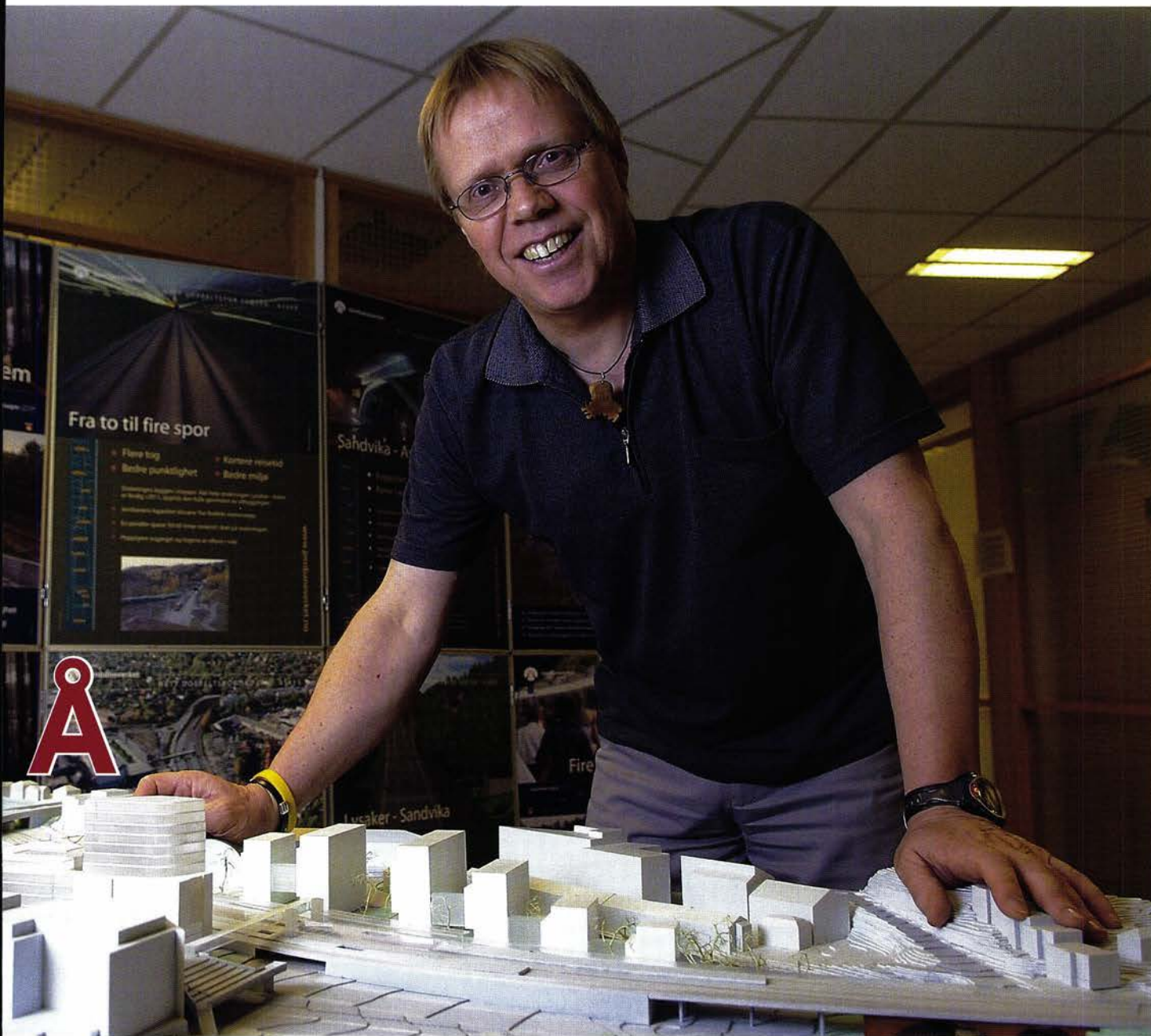
**RIMELIGERE:** – Jernbaneverket har bedre rutiner. Her viser han fram nye Lysaker stasjon.

har 40 – 50 personer innenfor planleggings- og prosjekterings- og utbyggingsmiljøet gjennomført både grunnkurs (modul I) og videregående kurs (modul II). I tillegg er tre personer ferdig utdannet prosessledere og flere «er i løypa».

## Rustet

– Vi er i dag betydelig bedre rustet til å gjennomføre analyser i egen regi og vil være bedre og mer krevende bestillere av eksterne prosjektjenester, fremholder Per Pedersen. Jernbaneverket sparer ikke bare penger, men har også





... kontroll og sparer penger ved å ha høy kompetanse innen usikkerhetsstyring i egen organisasjon, sier Per Pedersen i Jernbaneverket Utredning.

bedre kontroll på kostnader og fremdrift i prosjekter.

Kompetanseutviklingen skjer i samarbeid med blant andre Norges Teknisk Naturvitenskapelige Universitet i Trondheim.

– Vi er ikke alene om dette, men vi var tidlig ute blant offentlige byggherreorganisasjoner, fastslår Per Pedersen.

#### Tidlig ute

Erfaringene med bruk av usikkerhetsanalyser og styring av utbyggingsprosjekter både i Europa og USA viser at det er i tidlig tidligfase i

et prosjekt at en rekke grunnleggende spørsmål kan og bør stilles. Det er i denne fasen at mye kan endres uten at det koster mer penger.

– Når et prosjekt først er kommet i prosjekterings- eller byggefasen, koster dårlig planlegging og nødvendige endringer ofte svært mye, gitt at man opprettholder de samme krav til prosjektet som tidligere fastlagt, påpeker Pedersen.

#### Småpenger

– Kan usikkerhetsanalyse bli for omfattende og koste mer enn nødvendig?

– Nei! I forhold til projektkostnadene er analysekostnadene minimale. Ser vi på kostnadene som går med til planlegging, foranalyse, utredning og hovedplan i et prosjekt til 100 millioner kroner, utgjør kostnadene forbundet med en usikkerhetsanalyse småpenger. Vi snakker knapt om promiller. Men vi kan hente ut en betydelig gevinst gjennom redusert usikkerhet, bedre styring og kontroll over både framdrift og kostnader, konkluderer Per Pedersen.

oyg@jbv.no



**FORETREKKER TOG:** Kjetil Alm foretrekker å gi avgang til tog, men tar også bussannonseringen på alvor.

# Siste toget går

**PORSGRUNN:** Klokken 12.35 sender han av gårde det siste toget for dagen. En time senere annonserer han togbussens avgang over høytaleranlegget. Så stenger han Porsgrunn stasjon. - Fra Grenland har det messom værti rart ja, sier innflytteren som havnet på reserven.

## MIN ARBEIDSDAG

**NAVN:** Kjetil Alm (41)  
**TITTEL:** Trafikkstyrer  
**ANSATT:** Reserven Skien  
**STARTET SOM:** Trafikkaspirant i NSB i 1986  
**BOR:** Åmotsdal i Seljord

**Tekst og foto:** PER RATHE

Jeg kommer med buss og drar med buss. NSB har nemlig valgt å snu halvparten av Skien-togene i Larvik. Togbussen er tatt inn i ruteplanen som en fast erstatter for toget i Grenland. Togbussen

stopper utenfor den firkantete stasjonsbygningen, bygd av murstein for ikke så lenge siden. Ved første øyeblikk ser den ut som bare en av mange Narvesen-kiosker.

Men det finnes tegn til jernbaneliv her. Bak døren merket med tjenesteinnang sitter trafikkstyrer

# «Jeg synes jo NSB burde kjøre tog»

og tpx Kjetil Alm.

– Jeg synes jo NSB burde kjøre tog, og det tror jeg NSBs reisende også synes. Fra Grenland har det messom vært rart ja, sier Kjetil Alm.

## Begynte på null

Dialekten avslører at han er fra Gudbrandsdalen. I 1996 ble stasjonen i hjembyen Lillehammer gjort ubetjent, men han fikk seg jobb i den NSB-eide Kundetelefonen. Så i 2000 overtok han et bruk på odel i Seljord kommune.

– Så fikk jeg jobb i Jernbaneverket her nede, men jeg mista fristen for å få med meg ansienniteten fra NSB. Så jeg måtte begynne på null, og nå er jeg på reserven i Skien, sier 41-åringen som har vært på jernbanen i snart 20 år.

I verste fall kan han bli sendt til Tønsberg, men for det meste tjenestegjør han i Skien, Porsgrunn og på Nordagutu og Notodden. Han jobber annenhver helg, og reisetiden med bil fra Åmotsdal til Porsgrunn er en time og tre kvarter.

## Litt ensomt

– Jeg trives på reserven, det er avvekslende å reise rundt på forskjellige steder. Men jeg kommer nok til å søke fast tur når jeg når opp til det. Det er greit å vite når en skal på jobb, sier Alm.

– Og når kan du regne med å få fast tur?

– Det tar nok lang tid, de er unge og spreke fortsatt i Skien.

Jernbaneverket har beholdt et lite kryptinn bak Narvesen. Billettsalg og resten av personalet er borte.

– Det har forandret seg stort de siste fem årene. Vi er stort sett alene på alle stasjonene nå. Det blir jo litt ensomt, men her hender det at det stikker innom lokførere fra Bratsbergbanen, sier Alm.

## Viktig å rope opp

Alm tar oppgaven som bussannonser alvorlig. Særlig i Skien er det viktig å lede passasjerene på riktig spor, det vil si fra sporene oppe på stasjonen og ned på bussholdeplassen.

– Hadde vi ikke ropt opp bussene, hadde det nok stått igjen en del folk på plattformen. Det er mange som ikke er klar over at det går buss i stedet for tog.

Men bussen er en frifant på gummihjul, det er ikke alltid lett å vite om bussen er i rute og på plass.

– Førerne er flinke til å ringe og varsle om de er forsinket, men hører jeg ikke noe, går jeg ut fra at de er i rute.

– Har det hendt at du har ropt den opp uten at den har vært der?

– Det har nok skjedd, svarer Alm.

## Trækker inn ubedt

Plutselig står den lokale originalen Ivar der og vil ha kaffe. Før risikerte man nesten å bli skutt om man trakk inn ubedt der det kun var adgang for personalet. Men Alm bare smiler.

– Det kommer jo noen innom – for å kjøpe billetter eller be om informasjon. Jeg kaster ingen ut, men må henvise dem som skal ha billetter, til neste dør, sier han.

Men om stasjonene har blitt heller stusslige for både personale og reisende; Alm trives i jobben.

– Det gode miljøet har vi i behold, jeg har fine kolleger, og jeg satser på å bli værende i Jernbaneverket til jeg får sluttattesten i en eller annen form, smiler Alm.

Han har vært på jobb siden halv sju. Når han har ropt opp togbussen til Larvik, reiser han hjem til Åmotsdalen. Selv tar jeg plass på bussen og hører ham over eteren:

«Togbuss til Larvik har avgang klokken 13.43 fra utsiden av stasjonen».



«Med Fremskrittspartiets politikk ville det vært fare for at all jernbane ville måtte legges ned.»

**LIV SIGNE NAVARSETTE**

Samferdselsminister

«Det er merkelig at statsråden ikke følger opp det regjeringspartiene ble enig med Fr.p om – å satse ekstra i Nasjonal transportplan.»

**PER SANDBERG**

Leder i Stortingets transport- og kommunikasjonskomite (Frp)

«Stortingsflertallet ber regjeringen om å utrede en ny statlig finansieringsordning for veier og jernbanen, noe som kan bety raskere utbygging av dobbeltspor til Hamar. Dette er en svært viktig sak for hele Innlandsregionen.»

**HAMAR ARBEIDERBLAD**

Leder

«Politikerne er på villspor når de vil bygge boliger på godsterminalen på Nygårdstangen. Bergen er Norges viktigste havneby, og godshåndtering er en viktig del av byens næringsgrunnlag.»

**KURT ODDEKALV**

Leder i Norges Miljøvernforbund

«Samferdselsminister Liv Signe Navarsete kommer med en del spennende visjoner som lover godt. Men fagre ord er ikke verdt noe hvis ikke Navarsete og Stoltenberg-regjeringen følger opp med tiltak og penger i revidert nasjonalbudsjett eller i statsbudsjettet for neste år.»

**ØSTLENDINGEN**

Leder

«Gjennom budsjettbehandlingen i høst har regjeringspartiene vist en ny retning i samferdselspolitikken.»

**LARS EGELAND**

Miljøpolitisk leder i SV i Vestfold

«Suksessen med ARE-togene og den planlagte Øst/Vest-korridoren Kina -USA via Narvik taler for en forlengelse av jernbanen fra Narvik til Tromsø.»

**JAN SAHL**

KrFs samferdselspolitiske talsmann

# Signalløs jernbane

**JÖNKÖPING:** I en ikke altfor fjern framtid vil togtrafikken bli avviklet på samme måte som dagens flytrafikk. Alle lyssignaler og annen informasjon langs sporet vil være en saga blott, og togtrafikken i Europa vil kunne bli like grenseoverskridende som flytrafikken.

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN

Nøkkelen til den nye, signalløse jernbanen er innføringen av det nye felles europeiske togtrafikkstyringssystemet ERTMS. I dette systemet går all informasjon om hastigheter, kurver og andre tog

direkte fra togdriftssentraler. Denne informasjonen sendes som radio-signaler til et panel hos lokføreren.

## Svenskene i tet

Her i Norden ligger svenskene lengst framme. Alt for en del år tilbake vedtok de en strategi for innføring av ERTMS i Sverige.

– Vedtaket innebærer at alle tog i løpet av relativt kort tid skal utrustes med ERTMS pluss en «oversetter» (STM), og at jernbanenettet utrustes med ERTMS over en lengre tidsperiode, sier teknisk direktør Rune Lindberg i Banverket til Jernbanemagasinet.

I Norge er et anbefalt forslag fra Jernbaneverket til signalstrategi, sammen med en planskisse til innføring av ERTMS, ute på høring. I Danmark skal Banedanmark på sin side ha en utredning om både en fullstendig og en gradvis utskifting til ERTMS ferdig innen 1. september neste år, mens Baneforvaltningscentralen (RHK) opplyser at finnene kan starte utbyggingen i begynnelsen av år 2010.

## Kraftig satsing

– Vi har vedtatt at Botniabanen, Haparandabanen, stambanen fra Øresund og Malmö via Hallsberg til Stockholm, Østkystbanen, 12 regionale baner og Innlandsbanen skal utrustes med ERTMS innen

2015, opplyser Lindberg.

Det nye systemet innføres på ulike nivåer.

– Vi har inngått avtaler med Bombardier om utvikling av ERTMS nivå 2 for Botniabanen og ERTMS Regional og en variant av nivå 3 for Innlandsbanen og de 12 mindre trafikkerte banene. Målet er å sette i gang prøvedrift på regionbanen mellom Borlänge og Malmø i 2009, mens Botniabanen skal være klar til drift når banen er ferdig bygd etter planen i slutten av året 2010.

– *Hvorfor velge det mest avanserte systemet på regionbanene og ikke på stambanene?*

– På nivå tre er teknikken ennå ikke utviklet godt nok og dermed heller ikke evaluert tilstrekkelig eller testet ut på baner med høy trafikk. Derimot er det utviklet en variant av ERTMS som er tilpasset baner med liten trafikk. Dermed kunne vi her gå direkte på nivå tre-løsninger.

## Ikke vedtatt

Det betyr at ERTMS vil være på plass i Sverige på hele strekningen fra Øresund i syd til Umeå i nord, samt på 12 regionale baner innen 2015. Samlet kostnad er i «Framtidsplanen för järnvägen» for perioden 2003-2015 grovt anslått til om lag to milliarder svenske kroner eksklusive GSM-R.

## Ordliste

- **ATC:** Automatisk togkontroll. Griper inn via togets bremsesystem dersom lokomotivføreren ikke følger anvisninger fra signaler/hastighets-skilt.
- **Togdeteksjonssystem:** Informerer trafikksentralen om hvor toget er på sporet.
- **STM:** En enhet i toget som «oversetter» informasjon fra nasjonale systemer til felles europeisk informasjon.
- **ETCS:** Standardisert europeisk togkontrollsystem.
- **ERTMS:** Standardisert europeisk system for togtrafikkstyring.
- **ETCS, nivå 1:** Benytter eksisterende optiske signaler og baliser og overfører disse informasjonene til lokføreren.
- **ERTMS, nivå 2:** Benytter GSM-R for overføring av kjøretillatelse og hastighetsinformasjon direkte til lokføreren.
- **ERTMS nivå 3:** Fungerer som nivå 2, men her er det gamle systemet for lokaliseringen av togene tatt vekk.
- **ERTMS nivå 2/3:** Signalsystem som inkluderer både nivå 2 og 3, samt signalering og overvåking av togenes hastighet.



**PANEL:** All informasjon om hastigheter, kurver og andre tog sendes som radiosignaler til et panel hos lokføreren.

FOTO: BOMBARDIER

– De øvrige banene, inklusive de fire som fører fram til grensen mot Norge, er det ikke gjort noe vedtak om. I visjonen til Banverkets handlingsplan inngår disse i neste planperiode etter 2015. Som det ser ut i dag, vil disse banene bli bygd ut med ERTMS mellom 2015 og 2020, tilføyer ERTMS-koordinator, Rolf Haraldsson i Banverket.

#### **Ønskelig samordning**

– Er det ønskelig å samordne utbyggingen av ERTMS i Sverige med Norge, Danmark og Finland?

– Ja, EU har sagt at de spesielt vil støtte prosjekter som omfatter flere land, og som øker den grensoverskridende trafikken og øker sikkerheten på jernbanen. Det kan i neste omgang bety billigere anskaffelse og drift.

– Vi har alt et meget bra samarbeid med Jernbaneverket, Banedanmark og Baneförvaltningscentralen, der vi i felleskap utvikler et nordisk «oversettelsesystem» (STM) fra nasjonale togkontrollsystemer til det standardiserte, felles, europeiske systemet (ETCS).

Vi har praktisk samarbeid med Danmark og har kontakt med Norge om ERTMS.

Videre er de fire nordiske landene i gang med et felles prosjekt som berører ERTMS, et samarbeid som vi absolutt ønsker å utvikle videre, konkluderer Banverkets ERTMS-koordinator.

«Banverket blir banebrytende i Europa med å utvikle et nytt system for fjernstyring ...»

ERTMS-KOORDINATOR ROLF HARALDSSON

▶ **Banebrytende**

– Hva er hovedbegrunnelsen for å ta i bruk ERTMS i Sverige?

– Det er en håndfull grunner til det, samtidig som klokken har begynt å ringe for vårt etter hvert gamle ATC-system. En av hovedgrunnene er et EU-direktiv om innføring av et felles trafikkstyrings-system på det europeiske jernbaneløpnettet og at vår nye jernbanelov forplikter oss til å følge opp EUs direktiver på alle jernbanene i Sverige.

– Vi har videre behov for å forbedre sikkerheten på de lite trafikkerte regionbanene som i dag har manuell trafikkstyring. Vi vil bygge disse ut med et moderne og effektivt togkontrollsystem som vi også forventer vil bli billigere i drift.

Banverket blir med dette banebrytende i Europa med å utvikle et nytt system for fjernstyre trafikken på baner som i dag har manuell trafikkstyring.



«ERTMS vil være på plass fra Øresund i syd til Umeå i nord samt på 12 regionale baner innen 2015»

DIREKTØR RUNE LINDBERG  
BANVERKET

**Stort potensial**

– En annen viktig grunn til å satse på ERTMS er at vi nå bygger flere baner for 250 km/t og mer, mens vårt nåværende ATC-system er bygd og godkjent kun for hastigheter opp til 200 km/t.

– I tillegg vil vi oppnå en mer dynamisk styring av trafikken, mindre bruk av energi og raskere opprydding etter hendelser som har forstyret togtrafikken. Videre er vi på flere strekninger med dobbeltspor på grensen til kapasitetsbrist.

– ERTMS kan gi en økning av kapasiteten på minst 15 til 20 prosent på dobbeltspor, mens på enkeltspor er gevinsten marginal. Summa summarum ser vi at ERTMS har et stort potensial, avslutter teknisk direktør Rune Lindberg.

svein.erik.bakken@jbv.no



# - Gir økt kapasitet og er billig i drift

- Innføringen av det felles europeiske trafikkstyringsystemet ERTMS vil by på en rekke fordeler. De viktigste er billigere drift, økt kapasitet og et gjennombrudd for grenseoverskridende togtrafikk i Europa.

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN

**Foto:** RUNE FOSSUM

Det sier seksjonssjef Christopher Schive i Jernbaneverket til Jernbanemagasinet. Han har stått sentralt i arbeidet med å utarbeide et forslag til ny signalstrategi og en foreløpig plan for innføring av ERTMS nivå 2-system på det norske jernbanenettet.

## **Avgjørende**

*- Dagens sikrings- og signal-system har en gjennomsnittsalder på mer enn 30 år, og viktige deler av det som automatisk togkontroll (ATC) er i ferd med å gå ut på dato. Hvor prekær er situasjonen?*

- Den er ikke nødvendigvis prekær. Signalsystemene er gamle, men vi kan holde liv i dem både i 10 og 20 år til. Da er jeg mer bekymret for ATC-en. Den er mest kritisk. Alt nå har vi problemer med å få nye komponenter til dette systemet.

- Spørsmålet om utskifting av sikrings- og signalanleggene dreier seg om noe mer enn alder. Det er mer et spørsmål om pris og at dagens system er tilpasset særnorske trafikkregler. Innføringen av ETCS/ERTMS er avgjørende for å få til en

effektiv transport på jernbanen på tvers av landegrensene i Europa.

## **Sju milliarder**

- Det vi har gjort så langt, er å se på hva de ulike alternativene i ERTMS-systemet innebærer for oss. Vi har innstilt på ERTMS nivå 2 som det mest fornuftige for Norge ut fra den anleggstypen som vi har i dag med mange gamle, relé-baserte signalanlegg.

Dersom Norge velger å skifte ut alle anleggene på det norske jernbanenettet, viser foreløpige anslag at det vil koste rundt sju milliarder kroner. I Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015 ligger det inne noe penger til nye signalanlegg, blant annet til nye dobbeltspor.

Det er satt av marginalt til utskifting av gamle anlegg.

## **Billigere og billigere**

Schive avdramatiserer likevel kostnadene med innføring av neste generasjon togtrafikkstyringsystem.

- De nye systemene vil bli billigere i innkjøp og i drift enn om vi må fornye og drive dagens systemer. I tillegg vil det på sikt gi gevinster i form av økt kapasitet på jernbanenettet, ved at dagens blokkstrekninger blir en

saga blott og en kan kjøre togene mye tettere etter hverandre. Det vil igjen kunne bety en betydelig økning i kapasiteten på for eksempel Nordlandsbanen, mens økningen trolig vil ligge på fra fem til ti prosent på store deler av det øvrige nettet.



«Jeg er mest bekymret for ATC-en. Den er mest kritisk»

CHRISTOPHER SCHIVE  
JERNBANEVERKET

## **Hele strekninger**

- Den siste tiden har man bygget nye sikringsanlegg uten en helhetlig strategi. Med innføringen av ERTMS må en tenke hele strekninger og rekkefølge. Et ERTMS-anlegg kan dekke flere hundre kilometer med om lag den samme investeringen. Disse anleggene kan siden oppdateres og utvides både kapasitetsmessig og funksjonelt.

- Vi anbefaler å bygge ut en prøvestrekning på Nordlandsbanen. Deretter følger strekningen Kristiansand - Stavanger og grensestrekningene mot Sverige, avslutter Christopher Schive.

# Danskene bestemmer se

**KØBENHAVN:** Danskene vil i løpet av høsten neste år bestemme seg for hva slags signalsystemer de skal satse på, og om de skal foreta en fullstendig eller gradvis utskifting.

**Tekst og foto:** SVEIN ERIK BAKKEN

Dette er klart etter at regjeringen sammen med to andre partier i Folketinget inngikk en avtale tidligere i høst.

### Ikke klokt

– Velges det en gradvis utskifting som ligger inne i Trafikkavtalen fra 2003, eller en gradvis, hurtigere utskifting, vil det bli til et ETCS-system nivå 1, mens det blir



**IKKE I TVIL:** Driftsdirektør Henrik Jørgensen i Banedanmark er ikke i tvil om at det er mest riktig å satse på ERTMS nivå 2 i Danmark så vel som i Norge, Sverige og i resten av Europa.

FOTO: PETER THORNVIG

ERTMS nivå 2 om en velger en rask, total utskifting, opplyser driftsdirektør Henrik Jørgensen i Banedanmark til Jernbanemagasinet.

Han mener at det er mest riktig å satse på ERTMS nivå 2 i Danmark så vel som i Norge, Sverige og i resten av Europa.

– Om vi i stedet velger å investere stort i ETCS nivå 1, som for en stor del tilsvarer dagens ATC, så vil vi om ti år si at det ikke var særlig klokt, mener Jørgensen.

### Inn og ut

Driftsdirektøren viste også til erfaringene med innføringen av et redusert signalsystem på Øresundsbua, noe som førte til at det nye sikkerhetssystemet der ble liggende som en «øy» i det øvrige jernbanelanettet.

– Jeg kan meget godt forstå lokførerne som ikke ønsket å kjøre inn og ut av forskjellige sikkerhetssystemer. Det samme vil det bli om vi



**NYTT OM SJU ÅR?** Blir det danske signalanlegget skiftet ut i løpet av sju år? Bar

gradvis innfører et nytt system, mener han.

Jørgensen opplyser videre at det vil ta fem år å gjennomføre en total utskifting. I tillegg kommer rundt 1 ½ års tid til forberedelser. – Så vi snakker om en sju års tid fra vedtaket blir fattet til utbyggingen er ferdig, og om en kostnad på om lag åtte milliarder danske kroner,

avslutter Henrik Jørgensen.

### Tre finansieringsmåter

En finansiering av nytt signalanlegg kan skje på tre måter: over statsbudsjettet via årlige bevilgninger; gjennom leverandørfinansiering eller anlegget kan bli lånefinansiert.

Det siste krever at Banedanmark



# g til høsten



ark arbeider hardt med et leverandørfinansiert opplegg.

blir omgjort til et statlig selskap, mens en leverandørfinansiert utbygging kan skje med dagens organisasjonsform.

Etter hva Jernbanemagasinet erfarer, arbeider Banedanmark hardt med et leverandørfinansiert opplegg. Der er det leverandøren som investerer, og Banedanmark betaler en fast avgift. Dermed unn-

går Banedanmark å være avhengig av årlige bevilgninger over statsbudsjettet og trenger ikke bli omdannet til et statlig selskap for å lånefinansiere utbyggingen.

## Finsk start i 2010

- Utbyggingen av ERTMS/ETCS i Finland kan trolig starte når tilstrekkelig mange tog og lokomotiver er utrustet med togdelen (STM) i begynnelsen av år 2010.

Det sier overinspektør Aki Härkönen Baneförvaltningscentralen (RHK) til Jernbanemagasinet.

### Forbereder seg

Härkönen opplyser at det ikke er fattet noe vedtak om utbygging og finansiering i Finland, men at de samtidig forbereder seg på å ta i bruk det felles europeiske signalsystemet i framtiden.

Han opplyser videre at de i 2003 startet utbyggingen av GSM-R. - Samme året ble det vedtatt å utvikle togdelen i et framtidig ERTMS-system. Begge deler er en forutsetning for å kunne ta i bruk ERTMS.

### Være med

- Hovedårsaken til at Finland også kommer til å innføre ERTMS, er at vi må være med på den europeiske utviklingen. Selv om vi ikke har direkte forbindelse med samme sporvidde til de andre EU-landene, har vi likevel et stort antall utenlandske leverandører som nå og i framtiden først og fremst kommer til å satse på produkter som tilhører ERTMS.

Härkönen regner med at hele det finske jernbanenetttet, med mulig unntak av de minst trafikkerte banene, vil bli utrustet med ERTMS i framtiden. - Når alle hovedbanene vil ha ERTMS, er det likevel i dag vanskelig å si noe sikkert om, avslutter han.

**KØBENHAVN:** - Å eie og drive jernbane- og veinettet i Danmark bør fortsatt være en offentlig oppgave, og jeg mener bestemt at et nytt signal-system skal finansieres over statsbudsjettet.

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN  
**Foto:** PETER THORNVIG



«Det som har skjedd, undergraver helt

tilliten til jernbanen og toget»

FLEMMING DAMGAARD LARSEN

Det sier formannen i Folketingets trafikktvalg, Flemming Damgaard Larsen fra regjeringspartiet Venstre, i et bredt intervju med Jernbanemagasinet.

**Politisk flertall**

Damgaard Larsen mener at det ikke er politisk flertall i Folketinget for å gjøre om Banedanmark til et statlig foretak slik trafikkpolitisk ordfører i Sosialdemokratiets Folketingsgruppe, Poul Andersen, og blant annet



# Dansk nei til lånefinan

Dansk Jernbaneforbund går inn for.

Flemming Damgaard Larsen er også helt overbevist om at flertallet i Folketinget er enig med ham om ikke å lånefinansiere utskiftingen av de gamle og nedslitte signalanleggene på det danske jernbanenettet.

Etter hva Jernbanemagasinet erfarer, ønsker nettopp ledelsen i Banedanmark at de gjøres om til et statlig selskap på lik linje med DSB, slik at de blant annet kan lånefinansiere en rask og full utskifting av signalanleggene.

**Politisk vilje**

– Er det politisk vilje i Danmark til både å ruste opp jernbanenettet og investere åtte milliarder kroner i nytt signalssystem?

– Det tror jeg kan svare et klart ja på. Det er helt sikkert stemming

for at vi skal ha en jernbane som fungerer. Da trenger vi både et jernbanenett og et signalsystem som er hundre prosent pålitelig.

– Et moderne samfunn kan ikke leve med slike tilstander på sitt jernbanenett som vi har hatt i år. Vi risikerer at de reisende flykter fra toget og over til bilen og andre transportformer. Det som har skjedd, undergraver helt tilliten til jernbanen og toget, mener Flemming Damgaard Larsen.

**Skarpe krav**

– Betyr de ulike problemene som er avdekket i sommer, at det danske jernbanenettet er mer nedslitt enn antatt da opptrappingen av fornyelsene på jernbanenettet ble vedtatt høsten 2003?

– De tallene som Banedanmark kom med, stemte ikke. Derfor er vi



# siering

meget rystet over at det som Banedanmark mente var tilstrekkelig, likevel ikke viser seg å være nok. Vi krever derfor nå helt sikre tall på hva behovet vil være for å få til holdbare løsninger. Derfor stiller vi nå noen meget skarpe krav til Banedanmark om å lage en rapport med fullstendige og sikre tall over hva som skal til.

– Dette er også bakgrunnen for vedtaket om i første omgang å tildele Banedanmark 200 millioner kroner ekstra til neste år, slik at de skal få tid til å gi oss grunnlaget for langsiktige løsninger.

## På skinner igjen

– Hva skal til for å få skikk på det danske jernbanenettet igjen?

– Det er flere forhold. For det første må hele skinnesystemet komme i orden, slik at en slipper alle

hastighetsnedsettelsene og dermed forsinkelsene og dårlig regularitet. For det andre er det meget viktig å få et nytt og moderne signalsystem på plass, og da snakker vi om ERT-MS.

– Dette er de to viktigste faktorene for å få det danske jernbanenettet på skinner igjen, slår formannen i Folketingets trafikktvalg fast.

## Tre hovedårsaker

Driftsdirektør Henrik Jørgensen i Banedanmark opplyser at analysen som lå til grunn for Trafikkavtalen i 2003, gav et godt bilde av sporenes tilstand på hovedbanenettet, mens det kun ble gjort noen enkle vurderinger av tilstanden på den siste fjerdedelen av jernbanenettet.

– To av de tre hovedårsakene til problemene på jernbanen oppstod

## Den nye trafikkavtalen

- Den danske regjeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre inngikk i november i høst en ny avtale som supplerer Trafikkavtalen fra 2003 som økte rammene for vedlikehold og fornyelser med én milliard kroner i perioden 2005-2014.
- Den nye avtalen inneholder blant annet 45 millioner kroner til ekstraordinært vedlikehold av skinner i år. 200 millioner kroner skal brukes til økt vedlikehold og øke tempoet på fornyelser av jernbanenettet neste år.
- 20 millioner kroner er avsatt til videre utredninger av beslutningsgrunnlaget for framtidens signalsystem. Samtidig skal det foretas grundige analyser av jernbanenettets generelle tilstand for å fastlegge rammene for driften i perioden 2007-2014.
- Et konsulentfirma skal lage en analyse både av tilstanden på skinnene og signalanleggene. Utredningene skal være ferdig innen 1. september neste år.

nettopp på denne delen av jernbanenettet. Det gjaldt både problemene med de såkalte toblokksvillene, som er i bruk på 800 km av en samlet sporlengde på 4.300 km. Jernet som holder disse blokkene sammen, rustet opp, og problemene som skyldes gjenbruk av skinner fra hovedbanene.

– Den tredje årsaken til sommerens og høstens problemer som har gitt alle saktekjøringene, var nedslitte isolatorskjøter som følge av at vi har måttet spare for mye på nødvendig vedlikehold av sporene, avslutter Henrik Jørgensen.

[svein.erik.bakken@jbv.no](mailto:svein.erik.bakken@jbv.no)

«Politisk vilje til å ruste opp jernbanenettet og investere åtte milliarder i nytt signalsystem»

FLEMMING DAMGAARD LARSEN

# Valgte stormen

Nestoren blant norske pressefotografer, Johan Brun (83), valgte til slutt «Storm» av Hans-Christian Forsaa da han kåret årets jernbanebilde. Vinnerbildet viser en jernbanemann som vinker rødt mens snøstormen herjer på Bjørnfjell.

**Tekst:** TORE HOLTET  
**Foto:** ØYSTEIN GRUE

– Fantastisk komponert, kvitterer Brun. – Se på holdningen til han som står og vinker med flagget. Og legg merke til hvordan han rammes

«Fantastisk komponert og passe uskarpt»

inn av det delvis nedsnødde sporet og mastene bak.

– Bildet er en smule uskarpt ...?

– Det er passe uskarpt, smiler han lurt. – Du tar ikke et skarpt bilde i snøstorm. Blåstikken er også sånn det skal være på Ofofbanen en vinterdag.

## Moderne?

Det er likevel ingen skråsikker forståelse som Jernbanemagasinet har invitert som enmannsjury i vår fotokonkurranse. Selv om 83-åringen kan se tilbake på en mangslungen fotokarriere som i år kulminerte med en storstilt utstilling på Folkemuseet i Oslo, grubler han vel og lenge når vi legger ut 10 papirkopier av bilder som har stått

på trykk i 2005 under vignetten «Mitt jernbanebilde».

Han kaster først blikket på denne månedens bilde av en kryssing ved Nykirke stasjon.

– Dette ville vært et fint første-sidebilde. Men velger jeg dette bildet i svart-hvitt, så vil folk si: «Noe så tradisjonelt!»

– Jeg burde kanskje slått ut håret og valgt dette, fortsetter han og holder opp Robert Lunds fargerike bilde «Svisj», som tydelig er bearbeidet i det digitale mørkerommet Photoshop.

– Det er jo et spørsmål om en skal være moderne. Jeg har ikke noe imot at det legges inn fargeeffekter, men ...

## Motivet

Brun blar seg gjennom bildebunken og legger to-tre eksemplarer til side før han får øye på Hans-Christian Forsaas nevnte bilde fra Ofofbanen:

– Dette er både morsomt og litt spesielt.

– Dagens automatikk gjør egent-

lige slike konkurranser håpløse, fortsetter han. – Nå dreier alt seg om å se motivet. Kameraet sørger for det andre.

Brun dveler også litt ved bildet «Stasjon i motlys» av Rolf Sjøstrøm.

– Dette er et perfekt bilde. Og tidløst. Det kunne vært tatt for 50 år siden.

– Jammen var dette vanskelig ... Nei, hvis jeg må ta avgjørelsen her og nå, velger jeg stormen på Ofofbanen. Bildet er rent og kjempefint, og det ville passet glimrende til en reportasje om vinter på jernbanen, konkluderer Johan Brun, i visshet om at de fleste fotoklubben-tusiaster vil være uenig med ham.

– Her er det pressefotografen som har talt, fastslår han. – Dette stormfulle bildet er sannsynligvis arrangert, men det ser ikke sånn ut.

## Jernbanemotiv

Johan Brun er teknisk interessert og har blant annet fått stor anerkjennelse for sin fotoserie om veibruer. Nå «jakter» han og kona



**JANUAR**

Foto: Øyvind Bardalen



**FEBRUAR**

«Stasjon i motlys»

Foto: Rolf Sjøstrøm



**MARS**

«Blåtimen»

Foto: Jens Thomas Bjerkek



**APRIL**

«Blommenholm»

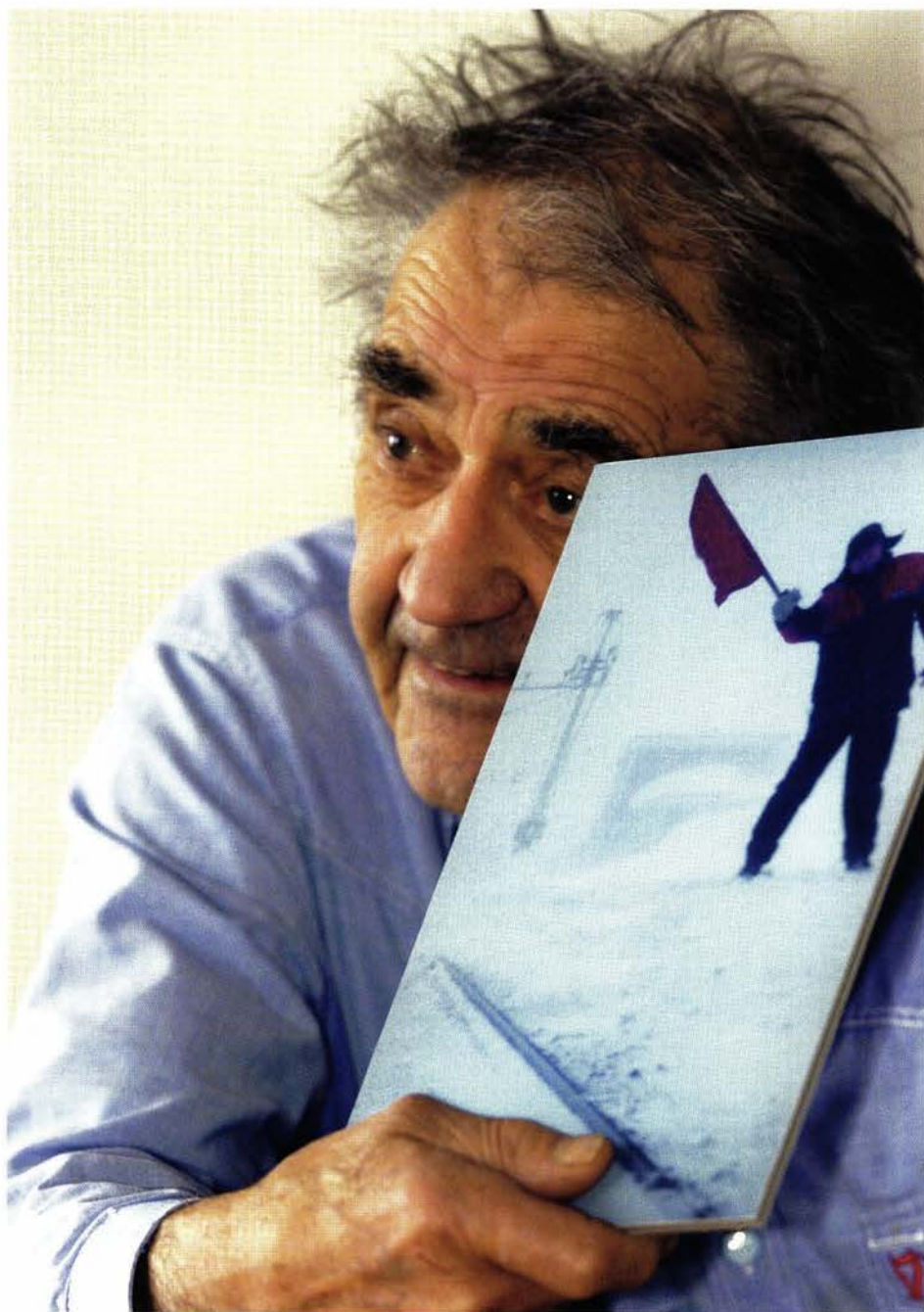
Foto: Kari Espeland



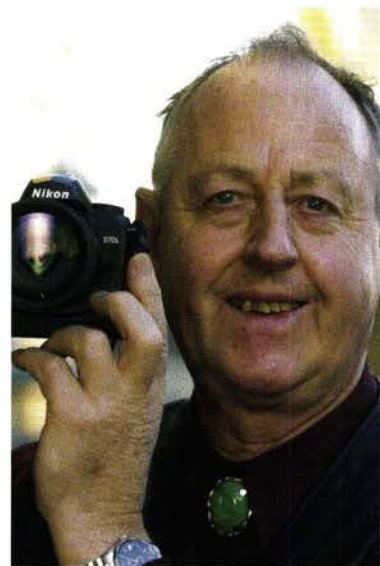
**MAI**

«Ugress»

Foto: Einar Mo



**PRESEBILDE:** – Her er det  
pressefotografen som har talt,  
smiler nestoren blant dem alle,  
Joban Brun.



## Årets julegave

Hans-Christian Forsaa (bildet til v.) har lenge ønsket seg et kamera av typen Nikon D70. Takket være Jernbanemagasinet's fotokonkurranse fikk han ønsket sitt oppfylt til jul!

Den eminente fotografen fra Narvik lover at han snart er å finne på Bjørnfjell igjen ...

Ingrid på vindmøller og høyspent-  
ledninger.

– Men hvis du skulle velge deg  
et jernbanemotiv?

... da måtte det bli de tre Min-

nesund-bruene, der jernbanen frem-  
heves med Skibladner i bakgrunnen.  
Det ville blitt et flott generasjons-  
bilde! Og jeg vet at det er en feno-  
menal solnedgang ved Mjøsa ...



**JUNI**

«Skinnelangs...»

Foto: Sindre  
Anonsen

**AUGUST**

«Svisj»

Foto: Robert Lund

**SEPTEMBER**

«Asker stasjon»

Foto: Rune Fossum

**NOVEMBER**

«Full storm»

Foto: Hans  
Christian Forsaa

**DESEMBER**

«Kryssing»

Foto: Kari Espeland

# «KRYSSING»

*Bildet er tatt med digitalkamera ved Nykirke stasjon på Vestfoldbanen og gjort om til svart/hvitt i Photoshop. Det er også gjort noe mer kornete enn originalen.*

*Ikke brenn inne med ditt jernbanebilde. Send det til Jernbanens fotoklubb v/Øyvind Bardalen, NSB Drift, 3044 Drammen eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no.*

## **MERK:**

Fotokonkurransen fortsetter neste år. Ta med deg kamera og jakt på DITT jernbanemotiv, gjerne med infrastruktur.

Send det til Jernbanens Fotoklubb v/Øyvind Bardalen, NSB Drift, 3044 Drammen eller på epost: oyvind.bardalen@nsb.no.

*Og neste år kan DU ha vunnet et flott digitalkamera!*



## **MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE**

**NAVN:** Kari Espeland (39)

**TITTEL:** prosjektingeniør BaneTele, Oslo

**KAMERA:** Nikon D70

**BOR:** Lilleaker, Oslo





# Her måles været hvert

**MYRDAL:** Hvert tiende minutt gir Jernbaneverkets første ubemannede værstasjon opplysninger om vindretning, vindstyrke, temperaturendringer og nedbørmengde. Nå vil Jernbaneverket samarbeide med andre etater om værregistreringer.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

– Erfaringene med og nytteverdien av værstasjonen her på Myrdal bør kunne overbevise flere banesjefer og faglige ledere om at dette er veien å gå, sier Ole Erik Almenningen, banesjefens værspesialist på Bergensbanen. Almenningen er med i en stab som følger opp værstatistikk og værprognoser for Bergensbanen og Flåmsbana.

Jernbanemagasinet treffer værmannen på vei for å sjekke at alt er i orden oppe i tårnet hvor måleinstrumentene gjør jobben sammen med en pc inne på Myrdal stasjon.

– Sammen med de daglige værprognosene som Jernbaneverket kjøper fra Meteorologisk institutt, er værdatabene fra værstasjonen på Myrdal til stor nytte i beredskapsammenheng. Ved å kombinere 24-timersvarselet og langtidsvarsel med ferske observasjoner fra kri-

tiske steder på en banestrekning vurderer og styrer snøkoordinatør brøyteinnsatsen på Bergensbanen fra Finse i samråd med banesjefen i Bergen.

## Ekstremvær

– Her kan du studere hvorfor 10-litersspannet med oppsamlet nedbør plutselig er fylt opp, forklarer Ole Erik Almenningen. Han sjekker nedbørmåleren, som er bygget som en vekt.

– Om vinteren bruker jeg kjølevæske i plastbøtta, slik at snøen smelter, forklarer han. Nedbørsdata, vindretning, vindstyrke og temperatur registreres av en ordinær pc som er koblet opp mot internett. Brukere som har passord, kan logge seg på adressen <http://138.62.146.24> og følge med på informasjonen som oppdateres seks ganger i timen.

– Ideen bak værvarslingsstasjonen kom fra snøskredspesialistene hos Norges Geotekniske Institutt, NGI, som samarbeider med flere offentlige etater og private virksomheter, forteller Ole Erik Almenningen.

Vinterstid utarbeider NGI skredvarsler for området vest for Finse, og da benyttes blant annet data fra værstasjonen på Myrdal.

## Pilotprosjekt

Mens Statens vegvesen har stor nytte av mer enn 230 værstasjoner langs utsatte vegstrekninger, er



Ole Erik Almenningen

værstasjonen på Myrdal den første i sitt slag for jernbaneformål.

– I fremtiden vil slike værstasjoner kunne gi banesjefer og ansvarlige for beredskap på utsatte banestrekninger viktig informasjon, tror Ole Erik Almenningen. Forsøksstasjonen på Myrdal ble satt i drift i 1993, men erfaringene er så langt ikke evaluert.

– Flere banesjefer har vist interesse for værstasjonen, og vi deler gjerne våre erfaringer, sier Almenningen til Jernbanemagasinet. På Bergensbanen kan han i fremtiden tenke seg værstasjoner kombinert med flere web-kameraer som viser snømengde i sporet på utsatte steder.

## Nyttig teknologi

Også Region Nord har en værstasjon, på Saltfjellet. Denne brukes sammen med de daglige værvarslingene fra Meteorologisk Institutt. Banesjef på Nordlandsbanen, Kristine Jessen, er imidlertid svært interessert i erfaringene fra stasjonen på Myrdal, hvor informasjonene kan hentes ut via internett. – På Nordlandsbanen utfordres vi ofte av alle fire årstider på én gang, forteller Jessen, som har ansvar for den lengste jernbanestrekningen med de største variasjonene i vær. – Jo bedre data vi har tilgjengelig om vær og værforandringer, desto bedre står vi rustet når vi skal bedømme behovet for beredskap og hyppighet på inspeksjoner. Det kan dreie seg om innføring av saktekjøring og i verste fall innstilling av trafikk, fremholder banesjefen.

Vinteren 2002 var ekstrem på grunn av frost i bakken kombinert

«I fremtiden vil slike værstasjoner kunne gi viktig informasjon»

## Værdata og beredskap:

- Mens Statens vegvesen bruker data fra 230 ubemannede værstasjoner for brøyte/saltesberedskap, har Jernbaneverket to egne, tilsvarende værstasjoner - på Myrdal og Laksfors
- I prosjektet «Videreutvikling av trinnsvis beredskap ved ekstremvær» inngår bruk av data fra ubemannede værstasjoner
- For å redusere kostnader samarbeider Jernbaneverket med andre etater om innsamling og utveksling av værdata for å forbedre beredskapen ved ugunstig vær



# 10. minutt



## EN SKVETT:

Vinterstid bruker Ole Erik Almenningen en skvett metanol og etylenglykol i målebøtta for at snø skal bli til vann, slik at brukerne av den ubemannede værstasjonen kan lese av måledata via internett.

FOTO: ØYSTEIN GRUE.

med store snømengder og omslag til regn – med påfølgende utglidning og ras.

På bakgrunn av erfaringene fra 2002 ble det utviklet et opplegg for beredskap ved ekstrem nedbør, som ble tatt i bruk i Region Nord høsten 2002. Dette arbeidet videreføres nå gjennom FoU- prosjektet «Trinnvis beredskap ved ekstremvær», forteller Kristine Jessen. Prosjektet skal komme hele jernbane-Norge til gode, og dreier seg blant annet om å nyttiggjøre seg ny teknologi.

## Samarbeid over etatsgrenser

Koordinator for erfaringene med ubemannede værstasjoner i regi av Statens vegvesen, overingeniør i Veg- og trafikkavdelingen i Vegdirektoratet, Gry Rogstad, jobber for å standardisere utstyr og gjøre tilgjengeligheten til værdata enklere i egen etat og for andre samarbeidspartnere. I dag varierer de tekniske løsninger fra region til region og fra fylke til fylke.

– Vi har flere ulike systemer og varierende tilgjengelighet. Dette

ønsker vi å videreutvikle, samtidig som vi er i gang med å etablere et samarbeid for å utveksle værdata på tvers av etatsgrenser.

Gro Rogstad mener at et samarbeid mellom flere etater som har sammenfallende behov, eksempelvis Jernbaneverket og Statens vegvesen, vil ha mye for seg og vil kunne bidra til å redusere kostnadene for begge virksomheter.

oyg@jbv.no ►

# Sikrer togtrafikk ved rasfare

**TRONDHEIM:** Ved Jernbaneverket i Trondheim er det utviklet en prosedyre som skal sikre togtrafikken når det er så mye nedbør at det kan gå jordras.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU

**Foto:** BJØRN SKAUGE

– Vi har prøvd å lage et opplegg som gjør oss forberedt uavhengig av hvor mye nedbør det kan komme i framtida, sier sivilingeniør Roar Nålsund i Jernbaneverket Region Nord. Han understreker at det er ingenting med dette systemet som er jernbanespesifikt. – Metoden kan godt adopteres av andre, sier han.

## Nytt system

I november stengte Jernbaneverket Bergensbanen før det gikk et farlig ras på Langhelle mellom Bergen og Voss. Stengningen ble foretatt etter et nytt system som Jernbaneverket har utviklet på basis av tidligere forskning gjort ved Norges Geotekniske Institutt (NGI).

Dette systemet varsler om stor jordskredfare når nedbørmengden på et sted i løpet av noen timer overstiger en terskelverdi basert på normal årsnedbør.

Vi begynte i 2000 med å tilegne oss kunnskapene om sammenhengen mellom nedbørmengde og jordras. Vi ønsket å utvikle et system som kunne være preventivt mot at tog ble tatt av eller kjørte inn i ras, forteller geolog Nålsund.

## Bakgrunn

Ideen til systemet har sin bakgrunn i flere ras med påfølgende avsporinger og personskader på

Nordlandsbanen. Den 17. desember i 1998 var det et fryktelig uvær med store nedbørmengder kombinert med snøsmelting på Helgeland. Dette førte til at ei fylling sør for Mosjøen gled ut og flere vogner på et persontog sporet av og veltet. Flere personer ble lettere skadet.

Den 10. januar i 2002 skjer det igjen flere jordras og fyllingsutglidninger som sperrer Nordlandsbanen, også det etter kraftig nedbør og snøsmelting. Tre tog kjører i løpet av kort tid inn i rasmasser på ulike steder på banestrekningen. I etterkant ble det registrert rundt 30 skadesteder på skinnegangen på grunn av jordbevegelser.

## Beredskapsplan

– Jernbaneverket var i likhet med togselskapene, selsagt bekymret for denne utviklingen, og det ble tatt initiativ til en beredskapsplan. Beredskapsplanen tok utgangspunkt i forskning utført av Frode Sandersen ved NGI.

– Han påpekte noe de fleste vet, nemlig at det er en klar sammenheng mellom vanntilgang i form av nedbør og smeltevann og ras. Samtidig pekte han på at de lokale forholdene varierer en del. Et sted kan det oppstå rasfare når det kommer 30 mm nedbør over 12 timer, mens på et annet sted kan tålegrensen ligge på 60 mm, sier Roar Nålsund.

Resultatet av dette arbeidet er at Jernbaneverket i dag, på et godt

nivå, har kartlagt grenseverdiene for vanntilgang med tanke på jordras over hele det norske jernbaneløpet.

## Trinnvis beredskap

Det beredskapsopplegget som er utviklet, har tre trinn. Hvert trinn har ulik grad av alvor og ulike grenseverdier for vanntilgang. Det første trinnet ('grønn beredskap') er det minst alvorlige og skal i hovedsak ivareta at banen er forberedt på de vannmengdene som kommer.

Dette trinnet utløses av værvarslere. Det andre trinnet ('gul beredskap') innebærer økt visitasjon og at det innføres saktekjøring, dvs. at togene skal ha mulighet til å stoppe på den strekningen som lokføreren har oversikt over.

Det tredje og siste trinnet ('rød beredskap') innebærer stenging av banen. De to siste trinnene baserer seg på målt nedbør og ikke bare på værvarsel.

## Overvåkningsverktøy

– Vi har i samarbeid med markedsavdelingen ved Meteorologisk institutt utviklet overvåkningsverktøy med bl.a. meteogram, værradarbilder, nedbørmålinger og spesiellagde værkart som oppdateres flere ganger pr. døgn.

– Jernbaneverket får også nedbørmålinger fra Planteforsk og håper dessuten å kunne benytte Vegvesenets klimastasjoner etter

«Vi kan bedre enn før anslå faren for



**STENGT:** Store mengder rasmasser begravde både Bergensbanen og E16 ved Langhelle mandag 15. november. Men før raset ble banen stengt etter det nye systemet som Jernbaneverket har utviklet.

hvert. Ved hjelp av dette verktøyet kan vi bedre enn før anslå faren for jordras i det enkelte tilfellet, sier Kjell Arne Skoglund, geotekniker med doktorgrad i jernbaneteknikk.

#### Mer uvær

Jernbaneverket har for tiden gående et prosjekt som tar opp dette med værrelaterte hendelser som er til fare for togtrafikken.

– Ja, vi er også i ferd med å se på

om den samme metodikken kan brukes for andre værrelaterte hendelser som f.eks. når kraftig vind blåser trær overende over sporet, opplyser Skoglund, som har mottatt interne FoU-midler for å videreutvikle en trinnvis beredskap ved ekstremværsituasjoner.

#### Øke sikkerheten

– Selv om man aldri kan garantere at tog ikke blir utsatt for slike hendelser, mener vi at prosjektet og

beredskapsopplegget vil bidra til å øke sikkerheten for tog og reisende, slår de to sivilingeniørene i Jernbaneverket Region Nord fast.

Beredskapsopplegget, som er nedfelt som prosedyre i vedlikeholdshåndboken for Jernbaneverket, har vært i drift siden 2002. Erfaringene viser at det allerede har forhindre flere farlige situasjoner slik som den nylig på Bergensbanen.



KJELL ARNE SKOGLUND OG ROAR NÅLSUND

# jordras i det enkelte tilfellet»

## MÅNEDENS GJEST

**NAVN:** Per Sandberg

**TITTEL:** Stortingsrepresentant og leder i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité (FrP)



# Hva norsk jernbane trenger

Fremskrittspartiet er en sterk tilhenger av en moderne jernbane som følger opp jernbanens stolte tradisjon som samfunnsbygger. Vi ønsker en politikk som vil bidra til å sette jernbanen i stand til å møte de utfordringene og den konkurransen som eksisterer og bare vil forsterkes.

Dette innebærer imidlertid også at det fattes mindre populære avgjørelser. De som derimot har tegnet

«Jernbanen utfordres fra alternative transportmidler ...»

et bilde av at Fremskrittspartiets jernbanepolitikk vil bety slutten for jernbanen, tar skammelig feil og bygger sine fordommer på sviktende grunnlag.

### Må konkurrere

Jernbanen utfordres fra alternative transportmidler idet fly, buss og lastebiler stadig viser seg som bedre samfunnsøkonomiske alternativer jfr. TØI-rapport 710/2004. Fremskrittspartiet ønsker ikke å opp-

rettholde jernbanen for jernbanens egen skyld, men fordi den skal bidra positivt til samfunnsutviklingen. Dette betyr at jernbanen må finne seg i å konkurrere med alternative transportmidler, for bare på denne måten kan også jernbanen forsvare sin plass som samfunnsaktør. Fremskrittspartiet erkjenner at dette er en gedigen utfordring for jernbanen som ikke har tradisjon for å være veldig dynamisk og endringsvillig.

### Vurdér strekninger

Det har i løpet av de siste årene blitt gjennomført en rekke utredninger for å se på hvilke deler av jernbanenettet som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomme, og resultatene på enkelte strekninger er svært klare. Econ-rapporten «Trafikksvake jernbanestrekninger» fra 2002-2003 gir klare svar, og Fremskrittspartiet er av den oppfatning at jernbanen i større grad bør få vurdere opprettholdelsen av disse strekningene og i større grad konsentrere seg om de strekningene hvor man har størst sjanse



til å bli samfunnsøkonomisk lønnsom eller konkurransedyktig. Dette vil også bety at man vil få større effekt av hver offentlig krone som skytes inn i den norske jernbane, noe som er et sentralt punkt for Fremskrittspartiet. Her er det også viktig å understreke at begrepet samfunnsøkonomisk lønnsomt innebærer faktorer som miljø, ulykker osv. i beregningene.

Fremskrittspartiet ønsker i større grad å gi jernbanen mer frihet til å møte de utfordringene som alle vet vil forsterkes i løpet av få år. Omgjøringen av NSB til et aksjeselskap var et skritt i denne retningen.

### Vitalisere

Samtidig som jernbanen utfordres hjemme av nye og mer dynamiske transportmidler, ser man konturene av en stadig sterkere konkurranse på jernbanenettet på tvers av landsgrensene. Dette er en trend som



**«BEDRE ALTERNATIVER»:** Lederen i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité skriver at jernbanen utfordres og at «fly, buss og lastebiler stadig viser seg som bedre samfunnsøkonomiske alternativer».

FOTO: ØYSTEIN GRUE

de fleste i markedet tror vil forsterkes, i tråd med at økonomien i andre europeiske land blir ytterligere anstrengt. Jernbanen har et behov for å forholde seg til konkurranse, slik de andre transportsektorene for lengst har måttet gjøre. Dette er ikke noe negativt, men kan være det som trengs for å vitalisere jernbanen og bidra til å gjøre den samfunnsøkonomisk lønnsom. Konkurranse gir generelt et bedre tilbud og lavere priser, og det er ingen grunn til at dette ikke også skal kunne fungere i Norge.

#### Mer tilsyn

Et eksempel på at jernbanesektoren faktisk har møtt endring er at vedlikeholdet i større grad nå har blitt åpnet for konkurranse, noe som man faktisk allerede har sett resultater av, og Fremskrittspartiet vil påse at dette følges opp i årene som kommer. Men i tråd med at jernbanen møter konkurranse blir til-

synsmyndigheten desto viktigere. Fremskrittspartiet vil i tråd med økt konkurranse tilføre mer midler til Jernbanetilsynet, slik at man kan påse at konkurransen ikke går ut over sikkerheten.

Etter hvert som EU nå samkjører regelverk og sikkerhetskriterier på tvers av landegrensene, trenger det ikke nødvendigvis å ta lang tid før NSB utfordres av for eksempel SJ. For Fremskrittspartiet er det ingenting som tilsier at svensk jernbane ikke kan drive enkelte norske jernbanestrekninger bedre enn NSB, eller at NSB ikke kan drive enkelte strekninger i Sverige bedre enn SJ. Dette er tøffe utfordringer, men utfordringer som vi må ha ryggrad nok til å ønske velkommen.

#### Omstille

I flere andre land har man valgt å sette jernbanen ut på anbud, slik at private selskap kan konkurrere om å drifte jernbanenettet best. Hvis

Norge skulle velge en lignende strategi, er det svært viktig at staten har tilstrekkelig kompetanse til å utforme kontraktene slik at man ikke overser kostnadsdrivende faktorer som sikkerhet og vedlikehold. Dette har vært et gjennomgående problem og er grunnen til at for eksempel New Zealand i dag blir brukt som et eksempel av enkelte på at konkurranseutsetting av jernbanen ikke fungerer.

Min oppgave som leder i transport- og kommunikasjonskomiteen er ikke å ivareta jernbanen for jernbanens egen skyld, men påse at innbyggerne får et kostnadseffektivt og godt transporttilbud. Den norske jernbanesektoren må derfor regne med å omstille hvis den fortsatt ønsker å være en sentral del av transportbildet i fremtiden, noe jeg personlig håper at jernbanen vil.

Elsa Monsen (62) er i første linje under gymnastikktreningen, men solstrålen fra Rælingen teller på knappene hvor lenge hun skal fortsette å pendle til Hamar.

- Jeg har en sprek kar hjemme som jeg ser fram til å dele mer tid sammen med, sier hun med et godt glimt i øyet.



**MØTE MED** Elsa Monse

# SOLSTRÅLEN F

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet møter den morgenfriske regnskapslederen i Felles-tjenester like før Intercitytoget har avgang fra Lillestrøm til Hamar fredag morgen klokken 06:49. Elsa har både spist frokost og spasert to kilometer fra utsikten i Rælingen til Lillestrøm stasjon.

Vi spør ikke når damen med vaskeekte roser i kinnene må stå opp...

## **Tyngre**

- Visst er det tyngre å pendle en time og ti minutter til Hamar sammenlignet med de elleve minuttene det tok gjennom Romeriksporten til Oslo S. Men jeg fryktet at det skulle bli verre, sier energibunten og humørsprederen som i godt voksen alder begynte som sekretær i 60 prosent stilling hos elektrodirektør Kjell Moi i NSB. Jobbtilbudet fikk hun en kveld hun fulgte barna til øvinga i skolemusikken.

Som så mange i sin generasjon var hun hjemme med to barn i tolv år.

- Det har jeg ikke angret en dag på, sier Elsa, som med åra har fått regnskap som sin profesjon.

## **Ikke bestemt seg**

Etter at flypassasjerene på vei til Gardermoen har forlatt oss, er det god plass for pendlerne på vei til Mjøsregionen. Hun er kjerringa mot strømmen i morgenrushet, på vei til det ærverdige Sparebank-



Avdelingsleder Fellestjenester, Hamar

«Det har jo ikke vært mulig å få vist hva vi er gode for!»

# RA RÆLINGEN

bygget rett overfor Hamar stasjon.

Det er første vinteren for «nye» Fellestjenester. I disse dager starter byggingen av nye kontorer for Jernbaneverket i den østre enden av stasjonen, med plass til både Fellestjenester og Produksjon. Det blir innflytting i 2007. Men hun har ikke bestemt seg for om hun blir med dit. Blikket glir ut mot fargespillet i det solen stiger over åsene i øst og kaster varme farger

over et blåkaldt desemberlandskap.

## Bestemorglede

Elsa fikk tilbud om å fortsette å jobbe i «en satellitt» i tre år i Oslo, men under tvil valgte hun å bli med til Hamar. Rælingen med to barn og seks barnebarn i nærheten flytter hun imidlertid ikke fra... – Tiden går så utrolig fort! Jeg skulle så gjerne ha mer tid til barnebarna. Derfor teller jeg på

knappene i forhold til når jeg skal gi meg, sier hun.

Elsa ser frem til masse tid sammen med sin Einar, pensjonert konduktør. Ikke minst gleder Elsa seg til mer tid på hytta ved Kopang i Østerdalen – en fredelig idyll hvor besteforeldre, barn og barnebarn nyter hvert øyeblikk de kan få sammen.





## ” Jeg fryktet at det skulle bli verre

### «Pump it up»

– Er dere klare?!, roper instruktøren på aerobic-treningen for et trettittalls voksne damer i gymsalen på Strømmen videregående skole. Elsa er på plass i første linje, akkurat som da ei småjente på seks år debuterte i Høybråten og Stovner Turnforening i 1949.

Fengende dunk-dunk-disco-rytmer med artisten «Danzel» får fart på gymnastikkgjengen. «Don't You Know, Pump It Up»! Her pleies smidighet, kondisjon, koordinasjon og estetikk i fellesskap med vellyst mens julebaksten står på vent.

### Kanarifugl

– Vi er en gjeng som holder tradisjonen fra god gammel linjegymnastikk ved like, forteller Elsa. Hun har deltatt på en rekke landsturnstevner og gymnastradar utenlands.

– I fjor var vi i Lisboa. Men jeg har vært i Amsterdam, Berlin og Göteborg. Aktive i alle aldre – enkelte over 80 år – bor på skoler og overnatter i gymsaler eller klasserom.

– Poenget er å få til noe sammen, understreker en engasjert gymnastikkveteran, mens hun drar svetteperlene i ansiktet av med underarmen... Dette kommer Elsa til å holde på med så lenge hun kan.

Elsa er også lidenskapelig Lillestrøm-tilhenger. Hun har årskort på Åråsen og snakker varmt om Uwe Rösler og kanarifuglene. – Jeg mener at alle på Romerike bør holde med LSK. Et sete bør ikke stå tomt på hjemmekampene!

**MORGENFUGL:** Elsa har både spist frokost og spasert to kilometer fra Rælingen til Lillestrøm stasjon en gråkald desembermorgen.

### Savner jernbanemiljøet

– Jeg har savnet kontakten med jernbanemiljøet siden vi flyttet fra Oslo til Hamar, medgir Elsa. Hun sammenligner Fellestjenester på Hamar med et eksternt regnskapsbyrå eller dokumentssenter, løsrevet fra jernbaneverkmiljøene som hun og kollegene jobber for.

– Yngre kolleger spør meg rett som det er hva «KL», «GSM-R» og «sporveksel» står for. Når vi ikke lenger møter kolleger som bruker jernbaneterminologi i kantina, mister vi den daglige kollegiale omgang representerte i Oslo.

– Med Fellestjenester på Hamar blir det enda viktigere at vi på regnskap regelmessig kommer ut i miljøene vi betjener for å lære og friske opp hva Jernbaneverket jobber med.

### Trøblete Agresso

Avdelingslederen tar oss med en runde blant kollegene i regnskapsvirksomheten.

–Vi har vært tålmodige under innføringen av nytt regnskapsystem i Jernbaneverket, sukker Elsa Monsen. Hun fryktet lenge regnskapsavslutningen i år etter store problemer frem til begynnelsen av desember. – Det er jo ikke mulig å få vist hva vi er gode for, slik dataverktøyet har oppført seg i høst, forklarer hun. Det er beundringsverdig at stadig opphopning av forsinkede utbetalinger og fakturaer på grunn av datatrøbbel ikke har resultert i sykmeldinger og fysiske plager.

– Jernbaneverket har noen pliktoppfyllende medarbeidere langt over hva som kan forventes, påpeker Elsa.

Etter at en nyere versjon av Agresso ble lagt inn på Jernbaneverkets nye serverpark, synes problemene omsider å være historie. – Nå er vi lykkelige, stråler Elsa.

oyg@jbv.no





**VARMENDE KAFFE:** Lillien R. Bekken er glad for å kunne varme seg på morgenkaffen hos Kjell Orsten etter at Mjøndalen stasjon ble gjenåpnet.

# Stasjoner vekkes til live

To stasjoner er gjenåpnet i Nedre Buskerud i løpet av desember med betjening, varm kaffe og aviser. Jernbaneverket ønsker å følge opp med flere stasjoner og vil gjerne høste erfaring fra stasjonene Mjøndalen og Hokksund.

**Tekst:** ØYSTEIN GRUE  
**Foto:** INGER ORSTEEN

Den 5. desember ble venterommet på Mjøndalen stasjon gjenåpnet, og ti dager senere åpnet Hokksund. Gjenåpningene skjedde som en del av prosjektet «Levende stasjoner i Eiker». Her har banesjefen samarbeidet med Nedre Eiker kommune, Øvre Eiker kommune, Buskerud fylkeskommune og NSB.

## Brennende engasjement

– Etter å ha høstet erfaring fra Mjøndalen og Hokksund ønsker Jernbaneverket å gjøre flere stasjoner «levende», også på andre banestrekninger, sier seksjonssjef i Jernbaneverket, Erik Hajum, til Jernbanemagasinet.

– De reisende kan glede seg over

åpne venterom med betjening etter at det er inngått lokale driftsavtaler, forteller banesjef Helge Tunheim.

Avtalene omfatter orden på venterom, toaletter, rydding av søppel både inne og ute, fjerning av tagging, plenklipping og beplantning.

Stasjonsdriften blir kombinert med næringsvirksomhet som kiosk- og kafédrift.

## Åpnet igjen

– Å, dette har jeg savnet! utbryter Lillien R. Bekken til regionavisen Drammens Tidende når Kjell Orsten skjenker kaffe i koppen hennes. Solberg venter nærmere en halvtime på stasjonen hver morgen og gledet seg stort til varmt venterom med betjening og morgenkaffe ble gjenåpnet.

– Jeg kjenner faktisk flere som byttet jobb fordi stasjonen stengte, forteller Tanja Solberg.

I høst stengte billettsalget på flere stasjoner etter det ble satt opp billettautomater. Uten provisjonen fra billettsalget ble Kjell Orsten på Mjøndalen stasjon tvunget til å stenge stasjonskafeen han hadde drevet i 12 år.

I de tradisjonsrike lokalene tilbyr ildsjelen igjen kaffe, ferske rundstykker og frokost-TV på hverdager mellom klokken 05.45 og 10.00, samt etter 16.00.

Kjell Orsten får økonomisk støtte til driften mot at han fungerer som vaktmester for Mjøndalen stasjon.

«Flere byttet jobb fordi stasjonen stengte»

[oyg@jbv.no](mailto:oyg@jbv.no)

- Livet på slipetoget har mye til felles med å jobbe på båt. Samme mannskap bor, spiser, sover og jobber tett på hverandre, forteller Oddvar Johansen mens et gnistregn lyser opp i natten. Nordlendingen er framføringsansvarlig på den ett hundre meter lange skinnegående farkosten.



**FRAMFØRINGSANSVARLIG LOKFØRER:** Oddvar Johansen er innleid fra Banese. skjermbilder kan operatoren lese av skinneprofil

# Jernbane-

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

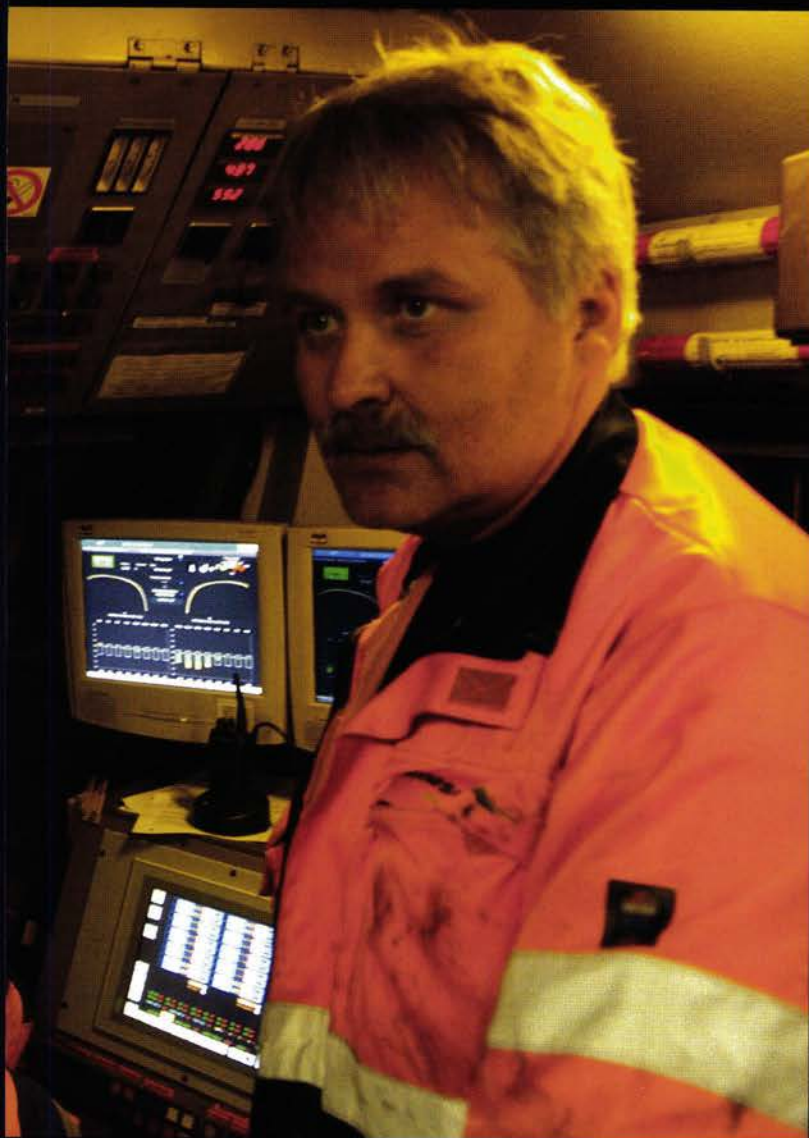
- Akkurat som skip trenger los i ukjent farvann, trenger også utenlandske operatører en sertifisert kjentmann om bord som er framføringansvarlig på en gitt strekning, forklarer framføringsansvarlig Oddvar Johansen i Baneservice AS.

## Kjører tungt

På slipetoget er saltdalingen både framføringsansvarlig og sikkerhetsmann. Oddvar Johansen har i tillegg typegodkjenning på det tunge, avanserte slipetoget for å kjøre doningen mellom stasjonssted og arbeidssted. I de fleste tilfeller står framføringsansvarlig ved siden av operatørens lokfører når toget

skal forflyttes.

Johansen har bakgrunn som anleggsmaskinkjører ved Rana Gruber, før han begynte som sesongarbeider i NSBs baneavdeling i 1975 og tok Jernbaneskolen i 1983. Etter dette var han stasjonert på Saltfjellet på Jernbaneverkets tyngste, skinnegående materiell til han i sommer fikk jobb som los i



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

Som framføringsansvarlig når slipetoget) skal ut på sporet. På to parallelle

# «losen»

Baneservice AS. Som fører av skinnertraktor og med typegodkjenning på blant annet slipetoget kan Oddvar Johansen kjøre det meste av skinnegående arbeidsmateriell, bortsett fra gods- og persontog.

## Forlenger levetiden

– Hensikten med skinneslipingen er å forlenge levetiden på skinnegangen. Litt forenklet kan en jernbaneskinne sammenlignes med en kniv- eller økseegg. En nedslitt skinne, med stor kontaktflate mellom skinne og hjul, øker rulle- motstand og avgir betydelig mer

støy til omgivelser, samtidig som rullende materiell påføres unødvendig slitasje. Ved å slippe skinne- stålet tilbake til opprinnelig profil reduseres vibrasjoner og støy, og levetiden på skinnegang og spor- veksler forlenges betydelig, forklarer Oddvar Johansen.

**Nattarbeid**

Vi møter teamet på skinneslipe-toget på Kirkenær stasjon på Solørbanen ved 22-tiden en fredagskveld i oktober. Tre mann, en nordlending og to italienere er vel vant med å jobbe nattskift – mens sporet er ledig.

I løpet av dagen er rutinemessig ettersyn på den tunge og teknisk avanserte arbeidsmaskinen gjennomført på Flisa stasjon, litt lenger nord. Denne natten skal siste etappe mellom Elverum og Kongsvinger slipes for spesialtoget skal forflyttes til Jærbanen i en uke. Deretter følger Østfoldbanen, og i november står Hovedbanen og Vestfoldbanen for tur.

Før avgang gjennomgår Oddvar en mange siders sjekklister, akkurat som en flyver før take-off, for å forsikre seg om at tilstanden på spesialtoget er ok. Totalvekten er 300 tonn, og toget har en total lengde på 175 meter medregnet losjivogn.

**Jobbrotasjon**

Normalt jobber åtte mann om bord på toget under sliping. Tre mann opererer toget, mens andre jobber med vedlikehold, følger med på tilstanden til maskiner og slitedeler for at kvaliteten på sliping skal være på topp.

– Vi jobber på en avansert maskin hvor det er viktig at alle er kjent med flere ansvarsoppgaver når sliping pågår, og alt må fungere for at et stramt og nøye fastlagt program skal følges. Med jobbrotasjon oppnår vi at alle kjenner alle funksjoner best mulig, forklarer Oddvar Johansen.

**Ulike avtaler**

Men kontrasten mellom turnusordning og arbeidsbetingelser som maskineierens folk (SPENO) og Baneservice AS opererer med, er temmelig forskjellige, forklarer Oddvar Johansen. Mens Johansen jobber syv skift og har syv skift fri (en uke), jobber det italiensk-kroatiske mannskapet åtte uker på og må nøye seg med 10 dager fri.

– Selv om SPENO International er et sveitsisk firma med hovedkontor i Geneve, går det mest på

italiensk om bord på slipetoget. Kroatene – for ikke å snakke om den norske framføringsansvarlige – er i mindretall. Men verken operatør eller mannskapene til SPENO har godkjenning for å kjøre på norske skinner.

– Det kan være problematisk å forklare hvor forskjellige avtaler vi har i Norge sammenlignet med de kontraktene våre kolleger må forholde seg til når de jobber her til lands, innskyter Oddvar Jensen. Han skryter av samholdet i teamet. – Her er humoret på topp, til tross for språkbarrierene, avslutter Oddvar Jensen fra Rognan i Saltdal.



**GOD STEMNING:** Oddvar Johansen - «los» på slipetoget, skryter av samarbeidet med operator Billy Federico Bilesimo - når de er ute på sporet.



# Komfort og kvalitet stadig bedre

Standarden på norske spor er i stadig bedring. Det såkalte K-tallet, som angir hvilken komfort som oppleves ved å kjøre på en banestrekning, har i sum for alle baner økt fra 81 i fjor til 83 i år. Beste bane er ikke overraskende Asker - Sandvika.

**Tekst og foto:** NJÅL SVINGHEIM

– Det har vært en bra utvikling i år, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde til BaneNettet. Særlig trekker Grinde fram Nordlandsbanen og Ofotbanen som strekninger med klar bedring i kvaliteten. Det jobbes som kjent systematisk med å heve standarden på banene gjennom langsiktige vedlikeholdsplaner. Selv om hovedtrekkene er positive, er det et par ting som ikke er så bra; –det er at nye baner som Gardermobanen og Sandeparsellene har lavere K-tall.

– Går det rette veien samlet sett?

– Ja, det ser slik ut. Men det vil fortsatt gå flere år før vi kan slippe å holde et så høyt fokus på retting av enkeltfeil og gjennomgående sporjustering som nå. For å komme dit er det nødvendig å få gjennomført ballastrensing, kabelkanallegging og kantrensing på flere strekninger, sier John Ole Grinde.

– Hva blir hovedutfordringene i 2006?

– Det blir fortsatt å prioritere ballastrensing, kanter og kabelkanalbygging. Dette skal vi kombinere med mer sporjustering og systematisk utbedring av enkeltfeil. Det er planlagt renset ballast i 50 kilometer spor neste år og vi vil kantrense og forberede ytterligere 90 kilometer slik at disse kan bal-

lastrenses i 2007, forteller Vedlikeholdsdirektøren.

Under kan du se en liste over de 25 beste banestrekningene etter K-tall ved hostens målinger.

1. *Asker - Sandvika*, 8,2 km, IRØ, K-tall: 100
2. *Mosjøen - Mo i Rana*, 93,1 km, IRN, K-tall: 98
- Venjar - Gardermoen*, 12,9 km, IRØ, K-tall: 98
- Sandvika - Asker*, 8,2 km, IRØ, K-tall: 98
5. *Nelaug - Kristiansand*, 85,0 km, IRV, K-tall: 97
6. *Oppdal - Støren*, 72,0 km, IRN, K-tall: 96
- Gardermoen - Eidsvoll*, 16,5 km, IRØ, K-tall: 96
- Haltdalen - Støren*, 55,3 km, IRN, K-tall: 96
9. *Nordagutu - Nelaug*, 135,5 km, IRV, K-tall: 95
10. *Nesbyen - Ål*, 42, 8 km, IRV, K-tall: 94
- Ål - Haugastøl*, 46,1 km, IRV, K-tall: 94
- Hjerkinn - Oppdal*, 47,9 km, IRN, K-tall: 94
- Hokksund - Hønefoss*, 52,1 km, IRV, K-tall: 94
14. *Majavatn - Mosjøen*, 85,3 km, IRN, K-tall: 93
15. *Haug - Såstad*, 6,1 km, IRØ, K-tall: 92
- Kristiansand - Egersund*, 160,6 km, IRV, K-tall: 92



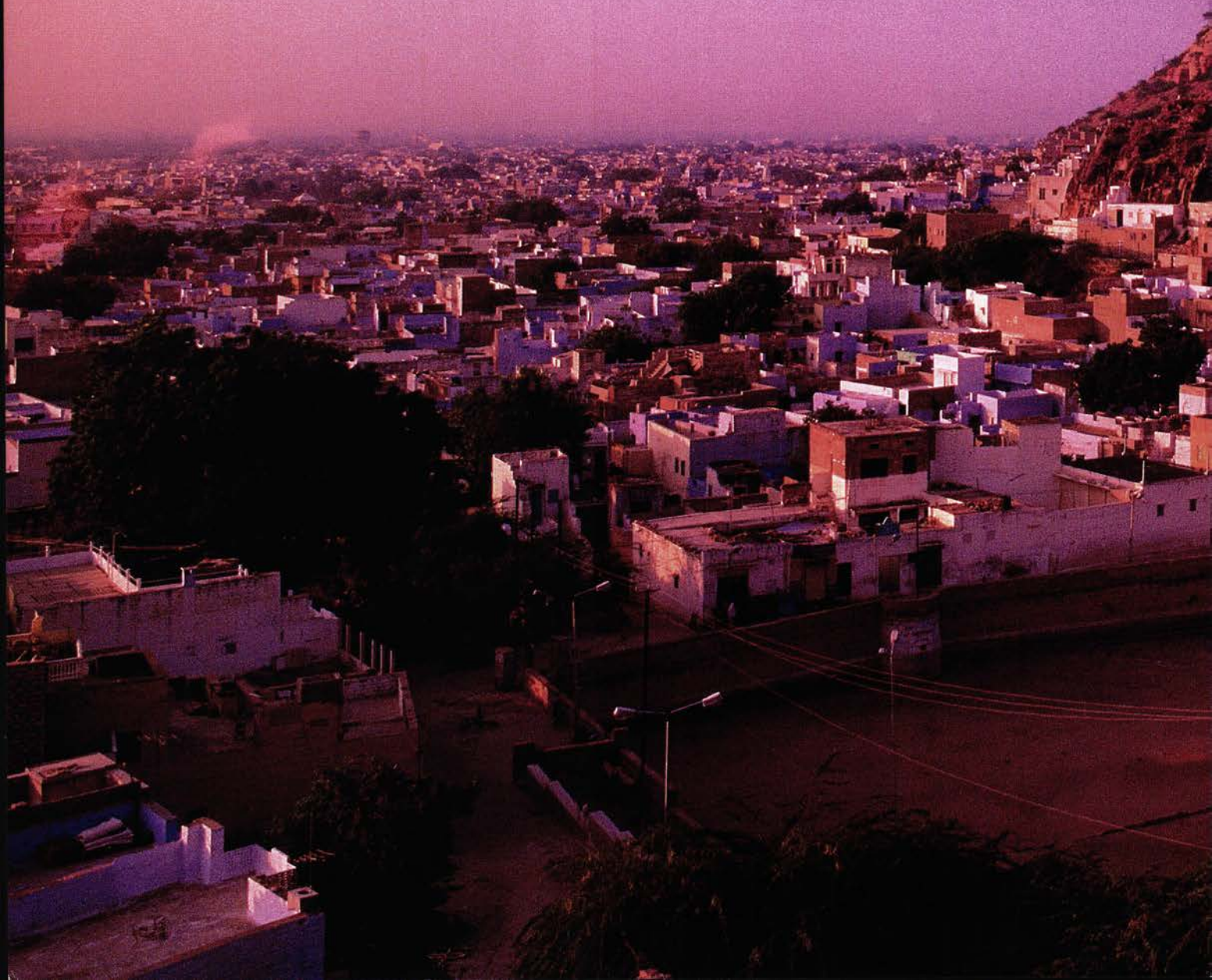
FOTO: ØYSTEIN GRUE

17. *Røros - Haltdalen*, 54,1 km, IRN, K-tall: 91
- Voss - Dale*, 39,7 km, IRV, K-tall: 91
- Hønefoss - Nesbyen*, 95,5 km, IRV, K-tall: 91
20. *Egersund - Stavanger*, 72,2 km, IRV, K-tall: 90
- Lillehammer - Vinstra*, 82,0 km, IRV, K-tall: 90
- Myrdal - Reimegrend*, 26,8 km, IRV, K-tall: 90
- Trondheim - Hell*, 30,6 km, IRV, K-tall: 90
24. *Ski-Moss*, 35,9 km, IRØ, K-tall: 89
- Reimegrend - Voss*, 22,6 km, IRV, K-tall: 89
- Oslo S - Ski*, 24,1 km, IRØ, K-tall: 89

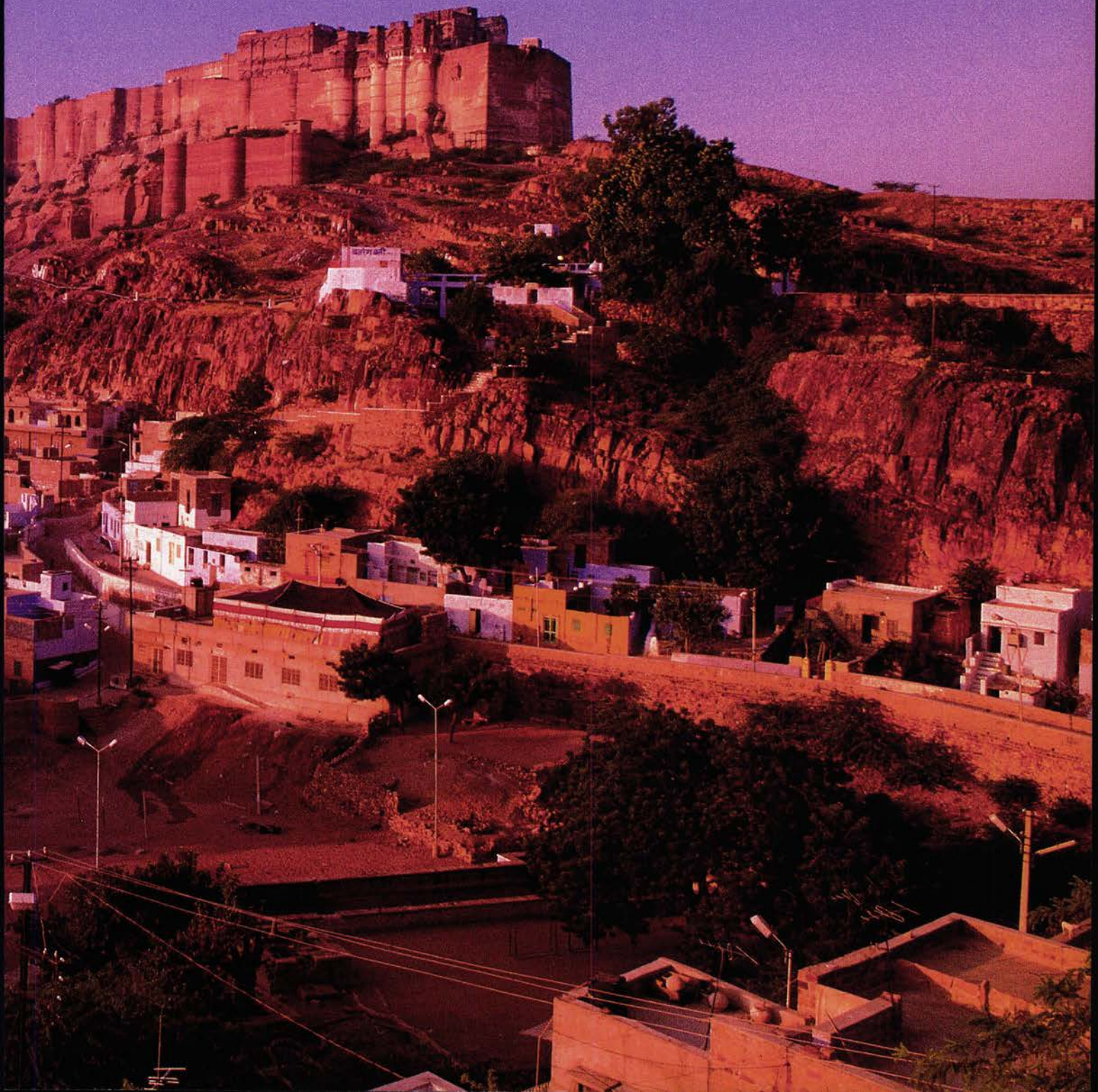
# India - en tog

«Denne festningen kan ikke være menneskers verk. Den må være skapt av engler, alver og giganter.»

RUDYARD KIPLING, BRITISK FORFATTER (1865-1936)



# reise verd



Old Delhi Railway Station er mer enn en jernbanestasjon. Under det mektige taket av rustent bølgeblikk og trette jernbjelker pågår et permanent opprør. Eller bare virker det slik? Jeg stanger meg fram i menneskehavet, for Mandor Express er klar til avgang. I det fjerne, fra spor 18, synes jeg å høre en skarp fløyte.

Litt fortere nå, så klarer jeg det.

**Tekst og foto:** TORBJØRN FÆRØVIK

En stor takk til høyere makter, og ikke minst til konduktøren, som holdt igjen toget i tretti sekunder. En kraftig rykk, et øredøvende hyl – vi er på vei. Mandor Express skal frakte meg til Kongenes Land, til Rajasthan, en av Indias mange delstater.

#### Våkne i Den blå byen

Langsamt forlater vi storbyen, og hvis alt går oss vel, skal vi våkne i Jodhpur – Den blå byen – i morgen tidlig. Mørket er kommet sigende, og slumstrøkene hilser oss som svarte pappesker mot den blåsvarte himmelen. «Før du sovner, bør du lenke sekken din til en av jernstolpene,» advarer min nye venn, en eldre mann med hvit mustasje. «Du har vel en hengelas?»

Det har jeg faktisk. Mang en gang har jeg reist med Indias statlige jernbaner, og hengelasen er alltid med. Vanligvis kan jeg kjøpe den på perrongen, der selgerne aldri er langt unna. Og nå, idet

India – 1100 millioner mennesker – går til sengs, haler jeg hengelasen ut av sekken. Slik ja, et lite klikk, og sekken er festet til godset. God natt, alle sammen, og sov godt!

#### «Ikke løp etter hatten!»

Jo, tyver finnes – i India som i andre land. Lenge blir jeg sittende med det ene øyet på gløtt, sittende ja, for sovevognene er stuvende fulle. Men fullt er det her også, og noen av passasjerene har lagt seg i midtgangen, snorkende, med nesene rett til værs.

«Før du sovner, bør du lenke sekken din til en av jernstolpene...»

Mens Mandor Express knirker seg inn i natten, lar jeg tankene vandre tilbake til 1853. Det året, 16. april for å

være helt nøyaktig, klarte britiske ingeniører og indiske fyrbøtere å få liv i de tre lokomotivene Sindh, Sultan og Sahib, som straks la av sted på sin jomfrutur med fjorten vogner på slep. Passasjerene, for det meste britiske herremenn med sine oppstasede fruer, fikk «en ekstatisk opplevelse», ifølge reportasjen i London Illustrated News. På den to kilometer lange strekningen ble passasjerene servert «utsøkt te», og «de deltakende kvinner lot til å være meget lykkelige».

Advarslene til de reisende var mange den gang: «Hvis De skulle være så uheldig å miste hatten, frarådes De å hoppe av toget og løpe etter den.» Og til de indiske passasjerene: «Der skal kun urineres på toalettene.»

#### Verdens største jernbaneland

I dag er India et av verdens største

jernbaneland. Daglig frakter togene 14 millioner mennesker i alle retninger. Landet har 6394 mil med jernbaneskiner, og stasjonene er heller ikke få: 6867!

Timer senere gnir jeg søvnen ut av øynene. Rosa lys fra øst har presset seg inn i togsettet. Vi nærmer oss Jodhpur. Mandor Express, hele lenken av vogner fra A til Å, hjem-søkes av vekkelse og oppbrudd.

Vi presser nesene mot vinduet, for bare å se en rød rubin i det fjerne. Jo, det være byens berømte festning, Mehrangarh. Da dikteren Rudyard Kipling fikk øye på den for godt over hundre år siden, utbrøt han: «Denne festningen kan ikke være menneskers verk. Den må være skapt av engler, alver og giganter.»

#### Som ørnevinger

Rajasthan. Navnet skal uttales med en rå og maskulin R-R-R-R! I dette landskapet, mest stepper og ørken, er menneskene så fargerike at øynene begynner å svi. Kvinner i de vakreste sariene, og mannfolk, ja mannfolk, med firskårne ansikter, fargesterke turbaner og mustasjer som kan minne om ørnevinger. I november samles mange av dem på den store kamelfestivalen i Pushkar – et syn nesten hinsides virkeligheten.

Videre, videre, for i India går det alltid i et tog, nesten 9.000 pr. dag. Og mitt stevner mot sør, mot Mumbai, eller Bombay som vi kalte byen før i tiden. Da den store forfatteren V. N. Naipaul steg av på jernbanestasjonen i Mumbai, ble han grepet av panikk, redd som han var for å forsvinne i folkehavet uten å etterlate seg ett eneste spor. Selv ruller jeg inn to timer etter morgenrushet.

## FORFATTEREN



**BLI MED TORBJØRN FÆRØVIK (57)**

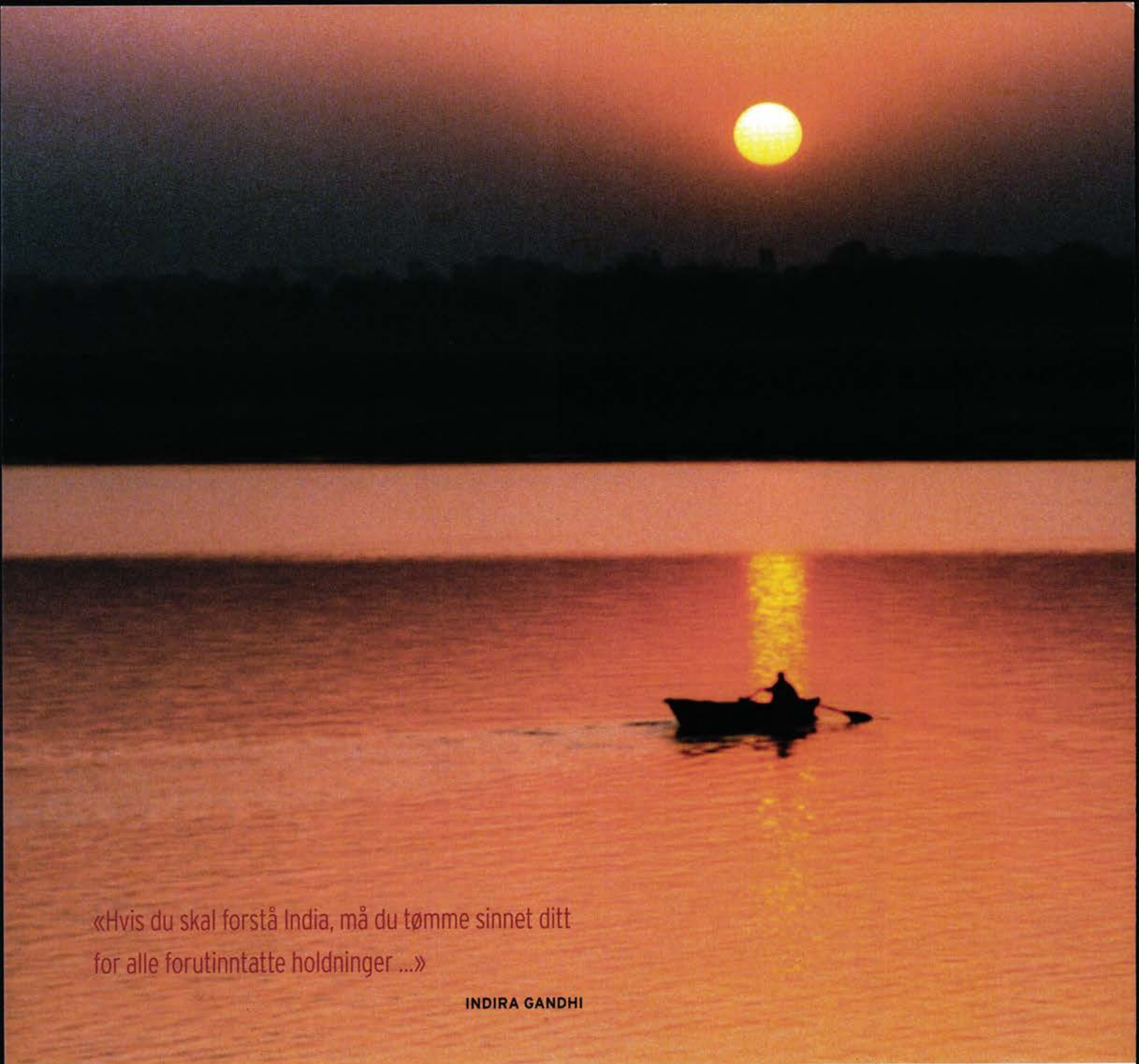
på togreise gjennom India. Forfatteren med bakgrunn som

utenriksreporter i Arbeiderbladet og verdensreporter i NRK har utgitt seks bøker om Asia, India og Kina. For to av dem er han hedret med Brageprisen.



A photograph of a man with a beard and a patterned turban sitting on a metal bucket on a train platform. He is looking out towards a blurred train passing by. The scene is lit with dramatic, low-key lighting, with a strong light source from the right casting long shadows and highlighting the man's profile and the bucket. The background is out of focus, showing the structure of the train and other people in the distance.

«Hvis De skulle være så uheldig å miste hatten, frarådes De å hoppe av toget og løpe etter den.»



«Hvis du skal forstå India, må du tømme sinnet ditt  
for alle forutinntatte holdninger ...»

INDIRA GANDHI

- En sjelden ro har fylt det veldige rommet i de reisendes katedral, og for en stakket stund trer arkitekturen fram i all sin prakt.

#### **Verdens vakreste stasjon**

Mumbais «Victoria Terminus» må være verdens vakreste jernbanestasjon. Dessuten er den Indias eldste, reist i 1888. Selv kong Georg V utbrøt «My God!» da han ankom stasjonen en passelig varm septemberdag i 1911. Målløs ble han stående og betrakte den rustrøde stasjonsfasaden med sine talløse skulpturer og det runde hvitskivede urverket som lot til å være en nøyaktig kopi av Big Ben.

Ved første øyekast er det vanskelig

å fatte at dette anlegget, med sine glitrende glassmalerier og katedral-lignende spir, er en jernbanestasjon. Reisende som ikke vet bedre, må tro at de er kommet til et kongelig slott av viktoriansk-gotisk opphav eller en asiatisk utgave av Windsor Castle. Hovedinngangen som kong Georg V og millioner andre har gått gjennom, bevoktes av to massive skogens dyr i grå granitt, en løve og en tiger. Løven representerer Storbritannia, tigreren India. Men her er det folkehavet som brøler til dyrene, og ikke omvendt.

#### **Arven fra fortiden**

Mumbai er en av verdens store byer, men er du som meg, går du

snart lei av den – av heten, støyen og millionmassene. Bedre da å sitte på toget, under knirkende takvifter, og la landskapene gli forbi.

Nå og da kommer matselgerne gjennom midtgangen, det dufter karri, koriander, kylling og ris, og finnes det noe bedre enn nybakt chapatti og nanbrød? Godsakene skylles ned med varm te, og mens måltidet fortæres, får du tid til å småprate med herr Chatterjee på motsatt benk, eventuelt herr Singh, iført sin høye turban, eller kvinnen i den strålende silkeserien. Mange indere snakker godt engelsk, en arv fra den gang landet ble omtalt som kronjuvelen i det britiske imperium.



**VAKREST:** «Victoria Terminus» i Mumbais må være verdens vakreste jernbanestasjon.



**OPPRØR:** Menneskehavet på jernbanestasjonen minner om et permanent opprør



**ANNERLEDES:** «Ikke forsøk deg på sammenlikninger. India er annerledes.» (Indira Gandhi)

«Jeg skal til Chennai,» sier herr Chatterjee. «Business!» Lurer på hvilken kaste han tilhører?

India er et mylder av motsetninger. Hinduene har delt seg i fire hovedkaster og to tusen underkaster. Nederst på rangstigen finner vi «de urørbare», eller kasteløse. I tillegg byr det store indiske riket på både muslimer, buddhister og kristne – og mange andre. Mens du ruller av sted, lytter du til de forskjellige dialekter og språk. Ja, slik må det være i et land som er ti ganger større enn Norge.

#### Livet er en kamp

Motsetningene har satt dype spor, og hvor du enn retter blikket, ser

du at India har altfor mange fattige. På perrongene ligger noen av dem og sover i bylter og hauger, som levende filler. 400 millioner indere må klare seg på mindre enn én dollar pr. dag. Livet er en kamp. Den gode nyheten er at indisk økonomi er på vei oppover, og selv på landsbygda, som før virket stillestående og håpløs, pågår en stille forbrukerrevolusjon.

Vel fremme i Chennai, før kjent som Madras, går herr Chatterjee av. «Business!» Men der tusen passasjerer går av, stiger tusen passasjerer på. Min indiske togreise har strukket seg over 400 mil, men for å fullføre «Den store sirkelen» – Delhi, Bombay, Chennai, Calcutta

og tilbake til Delhi – må jeg regne med 400 mil til, ja kanskje mer.

#### India er annerledes

«Hvis du skal forstå India, må du tømme sinnet ditt for alle forutinntatte holdninger,» sa Indira Gandhi, landets mangeårige statsminister. «Ikke forsøk deg på sammenlikninger. India er annerledes.»

Godt sagt, India er annerledes – togene ikke minst! Etter to uker på harde plattseter begynner kroppen å merke det. Stivere tog går det ikke an å lage, og hvorfor er vinduene så lave at jeg må bøye ryggen for å se ut? Hvorfor er gulvet overstrødd med kyllingbein, bananskall og fruktkjerner, og hvem har



► ansvaret for renholdet på toalettet? Irritasjonen kan være et tegn på at jeg har reist for langt, men slik er det: å reise er ikke bare romantikk.

### Svette rygger

Fra Chennai, som ligger langt i sør, på østkysten, går ferden nordover igjen. Rismarker blanke som speil glir forbi. Hundretusener, hvis ikke millioner, av bønder er i gang med å plante den livsviktige risen. Deres ryggplager er nok større enn mine. I to hele dager ser jeg bøndene svette, helt til jeg ruller inn på jernbanestasjonen i Calcutta.

Åh, så godt det er å krype til køys på Lytton Hotell i Sudder Street! Et gammelt hotell riktignok, men med barskap, dusj og BBC World Service. Og sannelig, på nattbordet finner jeg både Bibelen, Koranen og noen av hinduismens hellige skrifter.

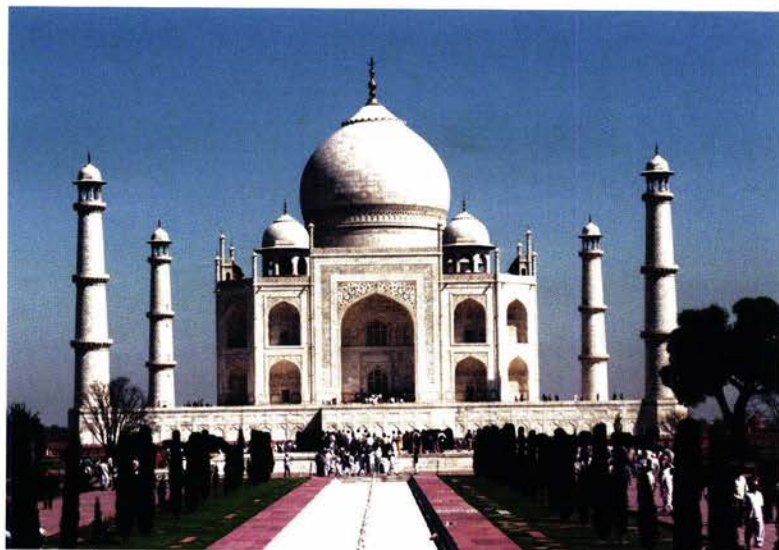
### Bade i Ganges

Calcutta var en gang hovedstad i «British India», og minnene står der fremdeles, som ærverdige bygninger i spøkelsesaktig forfatning. I dag nøyer den seg med å være hovedstad i Vest-Bengalen, en delstat med 85 millioner innbyggere. Herfra dreier jernbanesporet vestover, mot Patna, Varanasi, Agra (Taj Mahal!) og Delhi. Nå og da skal jeg nyte synet av Ganges, og hvis ryggen og humøret er i behold, skal jeg stanse i hellige Varanasi og bade i elva, ja rense meg selv for alle synder. Ingen lett oppgave, for syndene er mange. Men det kan være forsøket verd.

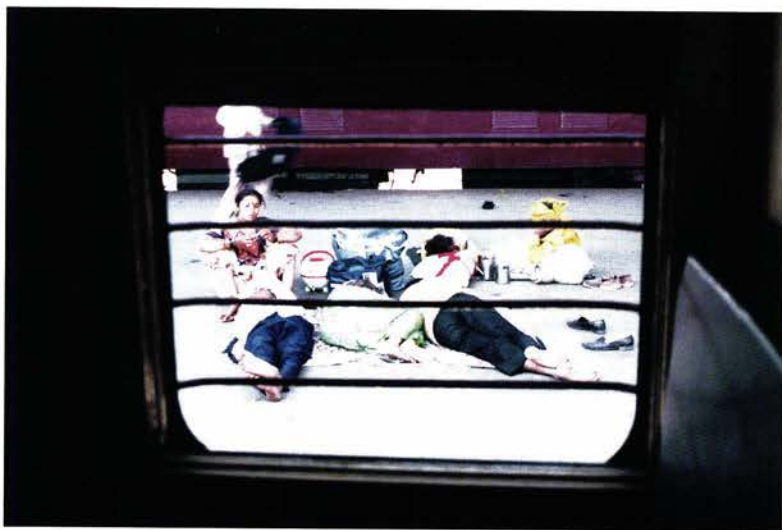
### Lunter av gårde

Siste etappe, India på tvers. Vi følger Gangesdalen, et lappeteppes av irrgroent og gult. Nettene på Lytton Hotell har gjort meg godt, ryggen er bedre nå. Toget også, og sannelig kan ikke herr Gupta, konduktøren, på en av sine vandringer fortelle: «Nå kjører vi i mer enn hundre kilometer i timen!» Iført sin gråsvarte uniform, med snorer og skulderklaffer, ser han mektig stolt ut.

**BLÅ:** Kvinnelig medpassasjer i blått.



**MEST KJENT:** I byen Agra, 15 mil sør for Delhi, går du av toget for å beundre Ta Mahl – et av verdens mest kjente byggverk.



**SOVER:** På plattformene ligger mange fattige og sover i bylter og hauger.

Hundre kilometer i timen er ikke dagligdags kost for Indias statlige jernbaner. De fleste togene lunter av gårde i sytti til åtti kilometer i timen, av og til mindre. Men nå utprøves nye og mer moderne tog, et tegn på at Indian Railways akter å bli med inn i framtida.

#### Verdens vakreste

Bade i Ganges? I Varanasi? Nei, vannet er for skittent. Like syndig som før ruller jeg videre, men synet av Taj Mahal er ingen dårlig erstatning. En av Indias store herskere, muslimen Shah Jahan, mistet sin elskede kone i 1631. Men hvordan

hedre henne? Jo, ved å bygge Taj Mahal, et av Jordens vakreste byggverk. Taus og undrende blir jeg stående foran den hvite skjønnheten, og til slutt, når øynene begynner å svi, sier jeg som alle andre: Bare dette, ja bare dette, var reisen verd.

Femten mil gjenstår, og ringen er sluttet. Langsamt kommer Delhi til syne, og når det siste tenner-skjærende bremsehylet har ebbet ut og toget har stanset, sender jeg en stille takk til Indian Railways – verdens største arbeidsgiver med 1,6 millioner ansatte.



#### REISER GRATIS:

En av Indias mange «hellige menn». Ofte får de reise gratis på toget.

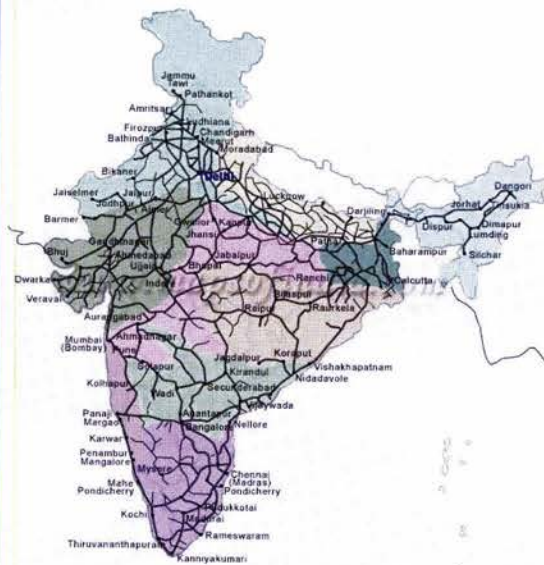
## Indian Railways

Indias statlige jernbaner byr på:

- 6394 mil med skinner
- 6867 stasjoner
- 7500 lokomotiver
- 280 000 vogner
- 8350 togavganger pr. dag
- 6120 godstog pr. dag

India:

- Styresett: Føderal republikk
- Hovedstad: New Delhi
- Landareal: 3,29 millioner kvadratkilometer
- Folketall: 1080 millioner (juli 2005)
- Viktigste nasjonale språk: Hindi
- Viktigste religion: Hinduisme (80 prosent)
- Forventet levealder: 64,3 år



## DSB i rute

Det har som kjent vært problemer i den danske jernbanedriften i år, men til tross for dette holder DSB fast på målet om et økonomisk resultat i størrelsen 700 millioner danske kroner. Dette er svakere enn i fjoråret, noe som blant annet skyldes effekten av nye og strammere kontrakter om togdriften.

Tallet på reisende har økt med to prosent i årets ni første måneder. Dette er likevel en svakere vekst enn DSB hadde forventet, og de viktigste forklaringene ligger i driftsproblemene med nedsatt hastighet og forsinkelser på den viktige strekningen mellom København og Århus. Samtidig har prisene som bilistene må betale for å passere over Storebælt, blitt satt ned.

Danskene tapte som kjent anbudskonkurransen om Gjøvikbanen her hjemme, men satser nå sterkt både i England og i Sverige. I England er DSB med i kampen både om franchisetrafikken i Kent og om Thameslink/Great Northern. Tildeling av anbud ventes på begge i løpet av inneværende år.

## Banverket frikjent

Det finnes ikke grunnlag for å mistenke Banverket Produktion for å sette prisene for lavt for å vinne kontrakter for vedlikehold i sydvestre Sverige.

Det slår Konkurransverket fast. - Det er bra at spørsmålet nå er utredet, sier fungerende generaldirektør Per-Olof Granbom til Rallaren.

Banverket vinner en stadig større andel av jernbanens vedlikehold i konkurranse med andre aktører. Det har ført til at Konkurransverket har gransket Banverkets utsettelse av fire strekninger på Vestkystbanen og Kyst til kyst banen, der Banverkets Produktion vant kontrakter for om lag 310 millioner kroner over tre år.

# 250 millioner i bot for nye DSB-tog

Den italienske togprodusenten AnsaldoBreda betaler DSB 250 millioner kroner i erstatning fordi leveransene av de nye IC4-togene blir mellom fire og seks måneder forsinket.



**FORSINKET:** De nye italienske IC4-togene kommer til Danmark til våren – nær et halvt år forsinket. FOTO: DSB

- Vi noterer med tilfredshet at det går penger fra Italia til Danmark. Vi ser det som en anerkjennelse av ansvaret for denne leveransen, sier administrerende direktør Keld Sengeløv i DSB.

Den nye planen for leveranser betyr at DSB mottar de nye intercitytogene i april/mai 2006. Det medfører fire til seks måneders forsinkelse i forhold til målet om å ta i

bruk de nye IC4 togene i januar neste år.

Den italienske leverandørens erkjennelse og betaling av erstatning kommer etter en lang prosess med store problemer i leveransen. Fabrikken har hatt problemer med å levere togene etter de spesifikasjoner som var avtalt både med hensyn til hastighet, datautstyr og sikkerhet.

## Alstom og AnsaldoBreda sammen

De to togprodusentene Alstom og AnsaldoBreda har funnet sammen i et strategisk partnerskap i utvikling, bygging og markedsføring av én-etasjes høyhastighetstog. Samarbeidet omfatter både superhastighetstog med maksfart på over 300 km/t og vanlige høyhastighetstog med fart opp til 250 km/t. I superhastighetsklassen inngår Alstoms såkalte AGV-tog som er under utvikling, mens de toetasjes TGV Duplex-togene ikke er omfattet av sam-

beidsavtalen. Nye krengetog av typen Pendolino er derimot med. Alle tog som Alstom og AnsaldoBreda går sammen om, vil bygge på europeisk interoperabilitet. De to bedriftenes anlegg i Italia og Frankrike vil bli benyttet til fremstillingen av tog. De to samarbeidspartnerne venter at det første konkrete resultat av deres forrente anstrengelser vil kunne bestilles tidlig i år 2009.



## Lok i protesttog

**PROTESTERTE:** Godstog over hele Nederland brukte signalhornene for å få myndighetene til å våkne.

FOTO: SCANPIX

«Protesttog» brukes gjerne om personer som går etter hverandre på gaten og gir uttrykk for motstand mot eller annet.

I Nederland tok begrepet en ganske annerledes og konkret form den siste dagen i november.

Fire store godslok ankom Haag sentralstasjon med sjefene for landets største godsoperatører om bord, og mellom klokken 18 og 19 brukte godslok over hele Nederland signalhornene for å få myndighetene i Haag til å våkne. Og temaet for protesten var en planlagt formidabel økning i kjørevegsavgifter på mellom 35 og 260 prosent avhengig av togvekt.

Til tross for at det er dokumentert at den planlagte avgiftsøkningen vil gi seg negative utslag hos alle berørte parter, har ikke Departementet for transport, offentlige arbeider og kanaler vært villig til å ta hensyn til motstanden. Derfor marsjerte de fire direktørene fra Haags sentralstasjon opp til Underhuset hvor de overleverte et protestskriv til Den permanente transportkomiteen.

## ADIF låner 1 mrd. EURO

Vårt spanske søsterverk, Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, har ingen problemer med å få lån. Nylig innvilget Den europeiske investeringsbanken (EIB) et lån på 200 millioner EURO som et første skritt i en lånebevilgning på i alt

### Makter ikke

Av protestskrivet fremgår det at avgiftsøkningen vil gå sterkest ut over transporten av kull og jern fra Rotterdam og Amsterdam til industrien i Tyskland, men også at transporten av containere fra Nederland til Sør-Europa vil lide.

Med stadig økende priser på drivstoff vil ikke transportørene makte å ta de økte avgiftene på egen kappe, men er nødt til å legge på frakten i et marked der østeuropeiske lastebilentreprenører står klare til å kjøre billig. Jernbanens folk mener de vil kunne miste 20 prosent av sitt volum i markedet. Dessuten mener de samme jernbanetransportørene at den uforholdsmessig sterke økningen i kjørevegsavgifter vil gi færre EURO i statskassen enn om økningen blir tatt gradvis.

Konkurransen i Europa er sannelig ingen enkel øvelse...

1 milliard EURO til den nye høyhastighetslinjen mellom Malaga og Cordoba. Fra før har EIB allerede finansiert høyhastighetslinjen mellom Sevilla og Madrid, og den er i gang med penger til linjen Madrid-Barcelona-Figueres.



## Jernbaneverket

### Jernbanedirektørens sentrale staber

Informasjonsdirektør  
Jan Erik Kregnes

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

Informasjonssjef  
Sindre Ånonsen

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

### Info Utbygging

Informasjonssjef  
Kjell Bakken

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

Harry Korslund

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

Olav Nordli

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

### Info Øst

Informasjonssjef  
Ellen Svendsvoll

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

Informasjonsrådgiver

Ronald Holmstrøm

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

### Info Vest

Informasjonssjef Inge Hjertaas  
Telf. 59966050/91650176  
e-post: ihj@jbv.no

### Info Nord

Informasjonssjef  
Dag Svinsås

Telefon: 72 57 25 25/916 72 725  
e-post: dags@jbv.no

Informasjonsrådgiver

Stig Herjuaune

Tlf: 72 57 25 75/916 72 575  
e-post: stig@jbv.no

HARRYSPØRET

PÅ FEST I FLOKK OG FØLGE



Høsten i år var en merkelig affære. Til langt ut i november vartet værgudene opp med temperaturer langt over det vi normalt forbinder med den kalde årstida.

Mange fortvilte, men det plaget ikke meg at gresset var like grønt på begge sider av gjerdet til nærmere advent. Fraværet av brøytekanter derimot... Det nærmet seg tross alt julebord.

Kombinasjonen av rimete asfalt og piggfrie pensko kan nemlig by på problemer for noen hver. Spesielt om man er stinn av lutefisk, ribbefett eller annet av nødvendig tilbehør til øl og akevitt. Med den slags innabords er det fort gjort å overvurdere manøvreringsevnen, og før man vet ordet av det, ligger man og spreller som en panserbille.

**Smertelig**

En beskjedne brøytekanter eller et snev av nysnø er ikke å forakte i slike situasjoner. For selv om det ser komisk ut, gjør det ofte grådig vondt. Det har jeg personlig og smertelig erfart. Det er ellers en fordel ikke å være alene, og det er man heldigvis sjelden. Det er nå engang

slik at julebordsdeltakere flest foretrekker å bevege seg i flokk. Slik også denne gangen, og i år gikk det bra. Jeg holdt meg stort sett på beina hele kvelden, og det gjorde resten av følget også.

**Bøffelflokk**

Julebordfolkets ubendige trang til å flokke seg sammen i sentrumsgatene er ellers en pussighet. Synet av feststemte horder av modne menn og kvinner som kveld etter kveld bølger gjennom byen på denne tiden av året, er like fascinerende hver gang. Det kan minne litt om en bøffelflokk på flukt i sakte film. Bortsett fra at bøfler heller sjelden lirer av seg grovkornede vitser, langt mindre krangler i drosjekøer. Slike øvelser er stort sett forbeholdt godt voksne hanndyr med dress og slips.

**Sikling**

Det er også gjerne i denne kategorien vi finner eksempler på indivi-

der som i noen grad har problemer med å bevare fatningen i samkvem med gode kolleger i høye hæler og lange kjoler. Det er for så vidt ikke alle storokser som bryr seg like mye om å legge skjul på det heller. Tvert imot; glassaktig blikk, tilløp til sikling, fikling og andre tegn på tiltakende brunst preget atferden til enkelte også på årets tilstelning.

**Respekt**

Jeg skal vokte meg vel for å generalisere, men basert på min smule innsikt og erfaring tør jeg allikevel våge påstanden om at de færreste jenter setter særlig pris på slike former for primitiv hengivenhet – eller mangel på konduite, om man vil. Det handler i bunn og grunn om folkeskikk og gjensidig respekt. Legger man den slags for dagen, er det ikke sikkert man trenger brøytekanter for å lande mykt neste gang det ringes inn til julebord.

God Jul & Godt Nytt År!

HARRY K