

Jernbane

Nr. 6 - 2005

magasinet



**Tog like
enkelt
som bil**



Jernbaneverket

Side 4-9

Signaler



Halvveis i 2005

Første halvdel av 2005 er tilbakelagt. For jernbanen som helhet fortsetter den gode trenden fra i fjor. Jernbaneverket leverer en god kjørevei, punktligheten er fortsatt på topp, og togselskapene melder om stadig økende trafikk.

For oss har første halvår vært preget av omstilling og nedbemanning – en prosess vi nå har blitt nødt til å ta en pause i. I et intervju lenger inne i bladet har jeg hatt anledning til å gi en nærmere vurdering av den situasjonen vi er i.

En sommer står for døren, og jeg håper mange får anledning til å nyte noen rolige dager. Jeg vet imidlertid at ganske mange må benytte juli til en særdeles viktig jobb for Jernbaneverket. I 23 dager vil Asker stasjon være stengt. Tilkoplingen av det nye dobbeltsporet skal være fullført til 1. august når det første toget skal rulle på den nye Askerbanen. God planlegging og godt håndverk er forutsetningen for å lykkes med en krevende jobb.

Til høsten venter nye utfordringer. Samferdselsdepartementet har tatt initiativ til å starte et arbeid for endelig å avklare eierskapet til stasjoner og terminaler. Det hilser vi velkommen og er klare til å delta i arbeidet.

Mest spennende blir naturligvis statsbudsjettet for 2006 som regjeringen legger fram i høst. Budsjettet blir det første i NTP perioden fram til 2015. Forslaget vil vise om Regjeringen følger opp Stortingets vedtak om satsing på jernbanen. I mellomtida er det stortingsvalg, noe som også vil ha betydning for jernbanen. Du kan starte forberedelsene med å lese oversikten inne i bladet over hva som står om jernbanen i de ulike partiprogrammene.

God sommer!

Steinar Killi
Jernbanedirektør



10 Tog er framtida

Jernbanedirektør Steinar Killi mener at Norge ikke kommer utenom en økt satsing på skinnegående transport – på linje med resten av Europa.



Jernbaneverket Statens vegvesen

22 Felles plan

For første gang har Jernbaneverket og Statens vegvesen gått sammen om å lage et felles planprogram. Det dreier seg om E6 og dobbeltspor.

Rødt, smalt og moderne	4
– Bahn 2000 - noe for oss	8
– Mer jernbane tvinger seg fram	10
Stort partispråk om jernbane	14
Kartlegging av feil gir bedre jernbane	18
Norsk signalanlegg på verdensmarkedet	20
Historisk samarbeid om vei og bane	22
Stortinget vil tette mobilhull	24
Et australsk eventyr	26
– En enorm suksess	30
Moro for små og store	32
Møte med:	
Forelsket i Caroline	35

Innhold

26

The Gan Man

«- Life is good, sier Stan. Vi skåler igjen og er enige om at ingenting er bedre enn å reise med tog - The Gan.»



14

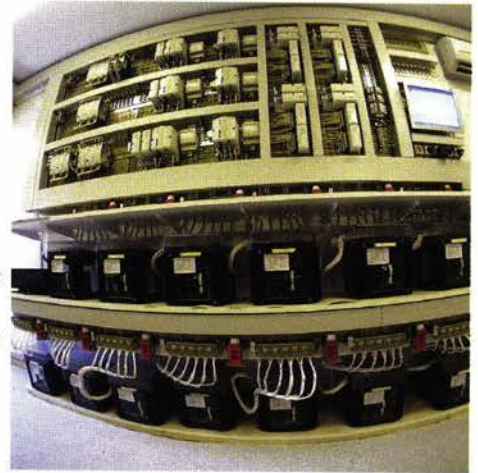
Sprik om jernbane

Ett parti vil leie ut hele jernbanenettet til transportselskaper, et annet har tatt i bruk Jernbaneverkets slagord «Tid for tog»

20

Ut i verden

Dette er det norske signalanlegget Merkur, som prøves ut på Sand stasjon på Hovedbanen. Nå lanseres det i Danmark, India og Kina ...



Månedens gjest:

Bedre jernbanetilbud!

36

Møte med:

En glad sjef

38

Smånytt

40

Min mening:

Hvorfor kan ikke Jernbaneverket

lenger reparere jernbanen sjøl?

45

Nytt fra biblioteket

46

Punktlighet og driftsulykker

47

Harrysporet

48

Jernbane

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland

REDAKTØR:
Svein Erik Bakken
JOURNALIST/REDIGERER:
Tore Holtet

JOURNALIST:
Øystein Grue
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Reidar Skaug Høymork
Per Rathe
Kjell Bakken
Harry Korslund
Njål Svingheim
Sindre Anonsen

FØRSTESIDE-BILDE: SSB

ADRESSE, REDAKSJONEN:

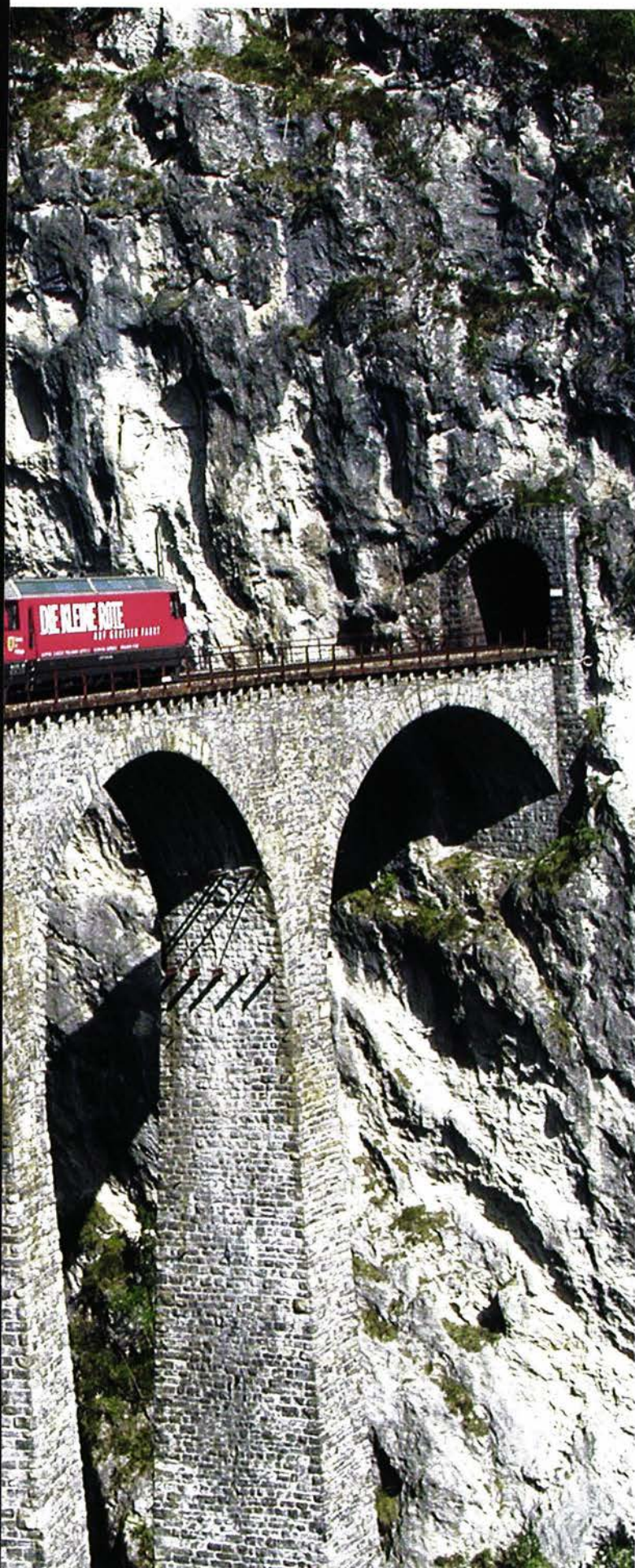
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no
Redaksjonen avsluttet 30. juni 2005.

UTGITT AV:

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

Rødt, smalt og moderne





SVEITS: «Den lille røde» smyer seg over den ruvende Landwasserviadukten. Motivet gir oss det perfekte prospektkortet fra et landemerke i Alpene. Men denne fjellbanen er slett ikke bare en severdighet. Den er derimot en av mange brikker i et topp moderne transportsystem som dekker hele Sveits, der toget spiller nøkkelrollen.

NJÅL SVINGHEIM

Turen vår begynner på hovedbanestasjonen i Zürich i Sveits. Klokka nærmer seg 10 minutter på ett. Det er da vi ser dem. Togene.

De kommer inn mot stasjonen på flere spor. Noen kommer side om side. Få minutter senere står det tog ved alle plattformene, og det myldrer av mennesker.

Når klokka passerer ti over, forlater togene stasjonen igjen, og etter hvert er det ikke et tog å se. Det samme gjentar seg hver eneste time på hver eneste knutepunktstasjon landet over i hele driftsdøgnet.

Alle retninger

På de største stasjonene skjer dette hver halvtime. Alle tog har kort sagt korrespondanse i alle retninger hver hele (og hver halve) time på alle stasjoner.

Sveitserne kaller denne rutemodellen for Bahn 2000.

Noen minutter senere sitter vi i andre etasje i en dobbeltdekker i intercitytoget fra Zürich til Chur ved foten av Alpene. Vi er nemlig ikke i Sveits bare for å lære mer om rutemodellen, planleggingen og presentasjonen av den. Vi skal også se hvordan de driver jernbane i Alpene, ofte under forhold som kan minne om flere av våre egne baner.

Smalt og moderne

På stasjonen i Chur ser vi smalsporet ved den andre perongen.

Du verden så smalt!

1000 millimeters sporvidde er enda litt smalere enn det en gang så utbredte norske smalsporet på 1067 millimeter.

Når vi entrer toget, er det likevel ingen tvil om at dette er et skikkelig tog, tross i det modellbaneaktige førsteinntrykket. Toget har komfortable seter og like mange i bredden som på normalsporet. Elektrisk drift, hovedsakelig betongsviller og alt av moderne utstyr på signalsiden slik det øvrige jernbanenettet har.

Allerede nå må våre forestillinger om at alpebanene mest er i drift av hensyn til turistene og av museumshensyn legges til side. Dette virket like moderne som på normalsporet!

Ny alpebane

Noen minutter over hel time forlater vi Chur med Albula Ekspres i retning St. Moritz. Rhätische Bahn er et selskap som imponerer oss fra første stund. Toget holder ca 90 km/t

på slettene innover dalbunnen, men ikke lenge etter begynner klatringen oppover dalsidene. Med jevne mellomrom ligger det stasjoner, kryssingsspor og sidespor.

Alt er pent og velholdt, og alle sidespor ser ut til å være i drift. Vi ser små godsvogner med alle typer last, og det blir mer og mer tydelig at denne alpebanen fyller en viktig og nødvendig transportfunksjon for befolkningen. Med på vårt tog er alt fra forretningsreisende til skoleelever.

Hele landet

Etter hvert innser vi også hvorfor sveitserne er kjent for sin nøyaktighet og systematikk. Også her oppe i Alpene er Bahn 2000-programmet gjennomført. Det betyr tog hver eneste time også her, med korrespondanse i alle retninger på knutepunktstasjonene.

I 1999 åpnet forresten Rhätische Bahn en helt ny linje som blant annet inneholder en 19 km lang tunnel. Linjen er selvsagt smalsporet, som de øvrige alpebanene, og den nye linjen ble bygd som en del av planen for å gjennomføre Bahn2000 i hele landet.

Trange kurver

Utenfor vinduet ser vi små landsbydyller i de mange små alpedalene toget snor seg gjennom. Ved stasjonene er det butikker, sidespor og småindustri, alle med egne sidespor. Selve linjeføringen kan flere steder minne om vår egen Flåmsbane: Linjen klorer seg fast i dalsidene, og ofte er det bygd spiraltunneler og vendesløyer for å overvinne de store høydeforskjellene.

Kurvene er helt nede i radier på 100 meter, hastigheten varierer naturlig nok mye, men i de krappeste kurvene holder toget 40–45 km/t.

Hvite duker

Flere av stasjonene har fått nye og lengre kryssingsspor. Bahn 2000-ruteplanen ble innført over hele landet i desember 2004, og i forkant av dette fikk mange stasjoner lengre kryssingsspor og samtidig innkjør.

Vi møter tog, både godstog, rutegående tog og chartertog på de fleste kryssingssporene. På Filisur stasjon møter vi et tog med restaurantvogn, noe vi trodde var forbeholdt chartertogene, men det viser seg snart at mange av de ordinære togene også har restaurantvogn. Vi ser over på hvite duker, ostekaker, kaffekopper,



I det grønne: Banen slynger seg oppover de frodige dalsidene.



Tog i alle spor: Zürich HB noen minutter før hel time. Da står det tog på alle spor.





(Alle foto: Njål Svingheim)



Togbytte: Sveitserne satser mye på dobbeldekkere i persontrafikken. Her fra togbytte mellom bredt og smalt spor i Chur.



Kryssingspor: Kryssingssporene ligger ved jevne mellomrom, og flere av dem er også forlenget.



Sidespor: Gods- trafikken på smalsporet er stor, og alle sidespor er i bruk.

høye vinglass og kelnere i hvite jakker i spor én. Den blå restaurantvognen ser ut til å være inspirert av Orientekspresens Pullmanvogn fra 1920-tallet...

Svimlende viadukter

I et annet spor på stasjonen står motorvognetoget som går på sidelinjen opp til Davos. Korrespondansen til sidelinjen gjelder selsagt for alle tog hver time hele driftsdøgnet. Vårt tog med påskriften «Die kleine Rote» (Den lille røde) i store bokstaver på lokomotivet drar imidlertid i veg videre oppover. Banen fortsetter med vendesløyper, tunneler og ikke minst broer. Den største av dem alle er Landwasser-viadukten. Ikke et vondt ord om Raumabanens flotte og svimlende Kylling bru, men sett i forhold til Landwasser-viadukten blir den nettopp som en kylling.

Etter å ha passert et par stasjoner til, fra en av dem går for øvrig en smalsporlinje videre over til Italia, er vi framme i St. Moritz. Vår tur tok to timer, men Rhätische Bahn tilbyr betydelig lengre strekninger. Mest kjent er vel Glacier Ekspres, toget som kjører gjennom det meste av alpelandskapene i Sveits. Med til reiseberetningen fra turen med Den lille røde, hører vel også at toget vi tok tilbake,

Sveits og Bahn 2000

- SBB-nett: 3000 km
- Privatbaner: 2000 km
- Tannstangbaner og fjellbaner: 1000 km
- 42 private togselskaper i alt
- Bahn 2000 vedtatt ved folkeavstemning i 1987
- Innført over hele landet i desember 2004
- 800 stasjoner har times- eller halvtimesavganger
- 250 millioner passasjerer i året
- Bahn 2000 får også en fase to med flere lange alpetunneler
- Finansieres i stor grad ved hjelp av lastebilavgifter

faktisk hadde restaurantvogn, så nå var det vår tur...

Det er på mange måter utrolig at sveitserne har bygd jernbaner i slikt et terreng, men like fantastisk er det at vi selv har bygd jernbaner i liknende terreng. Tenk over det!

njal.svingheim@jbv.no



Godstog: På nesten alle stasjoner møter vi gods- eller persontog. Trafikken er stor.

– Bahn

– En tilsvarende rutemodell som sveitsernes Bahn 2000 kan med relativt enkle tiltak tilpasses norske forhold, sier Gaute Borgerud i Jernbaneverket. – Det betyr i korte trekk at alle baner har timesfrekvens og at alle tog korresponderer med hverandre på knutepunktstasjonene.

– Toget vil bli nesten like enkelt å bruke som bilen, i hvert fall der vi har jernbane, mener Gaute Borgerud, som gjennom lengre tid har vurdert hva Norge kan overføre fra den sveitsiske rutemodellen.

Markant vekst

Etter at denne ruteplanen ble innført har trafikken med togene i Sveits fått en markant vekst.

– Flere og flere velger toget fordi vi nå har et ruteopplegg som gjør det enkelt å reise, forteller Nicholas Germanier i SBB. Bakgrunnen for Bahn 2000 er en folkeavstemning i 1987 der planene ble lagt fram. SBB la da fram en rutemodell som kunne gi hele landet gode forbindelser og sikre korrespondanser basert på av-

” Toget vil bli nesten like enkelt å bruke som bilen

ganger hver time. I tillegg kommer lokal-togene og innsatstogene i rushtidene.

– For å få til denne rutemodellen måtte vi bygge ut infrastrukturen noe, vi trengte flere kryssingsspor og noen nye dobbeltsporstrekninger. Dette ble ferdigstilt i 2004, og modellen ble innført i desember. Fortsatt gjenstår noen arbeider på Zürich HB, men også den ventes helt ferdig i løpet av året, forteller Germanier.

Ennå har man ikke sammenliknbare tall for trafikkutviklingen over et helt år, men allerede etter få uker var trafikkveksten på ti prosent.

2000 – noe for oss



Klokka i sentrum: – Faste minuttall for korrespondanse i alle retninger er kjernen i den sveitsiske modellen, forklarer prosjektkoordinatoren Nicolas Germanier (t.v.). Gaute Borgerud i Jernbaneverkets markedsseksjon (t.h.) mener det er fullt mulig å gjennomføre en tilsvarende modell i Norge.

(Foto: Øystein Grue)

– Veien å gå

– Dette tankesettet er veien å gå også for oss i Norge, mener seksjonssjef Kjartan Kvernsveen i Jernbaneverket. Selv uten store og omfattende utbyggingstiltak kan vi ved å legge opp en rutemodell ut fra et slikt mønster oppnå en langt bedre utnyttelsesgrad av både banenett og materiell, sier han. På denne måten kan vi forutsi hva slags rutemodell vi kan få i for eksempel 2011, i stedet for å bygge først for deretter å se hvilken rutemodell vi kan lage.

Kvernsveen understreker at dette ikke dreier seg om store kostnadskrevede prosjekter. En avgjørende forutsetning for en slik rutemodell er at Lysaker – Asker er ferdigstilt. I tillegg må det gjennomføres en del mindre tiltak som kryssingsspor, forlengelse av eksisterende kryssingsspor og innføring av samtidig innkjør på flere stasjoner.

Rask effekt

Gaute Borgerud har både satt seg grunn

dig inn i hva sveitserne har gjort og han har laget utkast til liknende rutemodeller på det norske jernbanenettet. Han er ikke i tvil om at vi kan oppnå mye med enkle midler her hjemme:

–Vi kan i sterkere grad måle effekten av infrastrukturtiltak ved å styre disse direkte inn mot bedre kapasitet og høyere hastighet, sier Borgerud. Ved først å definere hva slags togtilbud vi vil ha, kan vi spisse utbyggingstiltakene og få rask effekt av dem.

En slik modell vil gi en dramatisk forbedring for togbrukerne, det vil gi en bedre økonomi for togselskapene og det gir flere passasjerer.

Inntektene øker

– I flere regioner i Sør-Tyskland har de nå også innført denne modellen, og vi ser at inntektene øker vesentlig mer enn utgiftene, sier Borgerud. Analysene viser at antall togkilometer har økt med 50 prosent. Utgiftene har økt med 30 prosent, og inntektene har økt med 40 prosent.

Rutemodellen som kan revitalisere det norske jernbanenettet har som forutsetning at taktingen av togene inn og ut av Oslo S må legges først, deretter kan korrespondansene spre seg utover landet hver eneste time. I Drammen, på Hamar, i Hokksund, på Kongsvinger, i Hønefoss, på Nordagutu, på Roa, i Skien, osv.

–Dersom vi bestemmer oss for dette relativt raskt, er det fullt mulig å gjennomføre en norsk utgave av Bahn 2000 når Lysaker – Asker-utbyggingen står ferdig, sier Gaute Borgerud, som også har luftet planene sine for NSB.

» ... spisse utbyggingstiltakene og få rask effekt av dem

- Mer jernbane tvinger

- Mitt hovedbudskap til det nye Stortinget er å følge opp vedtaket om å satse ti milliarder kroner mer på jernbanen de neste ti årene. Sentrale deler av jernbanenettet er sprengt, og jeg tror økt satsing på jernbane vil tvinge seg fram her hjemme som i resten av Europa.

SVEIN ERIK BAKKEN OG TORE HOLTET

Det sier jernbanedirektør Steinar Killi i et intervju med Jernbanemagasinet, der vi både ber han gjøre opp status og tenke framover.

Vi ville derfor høre om hvilke utfordringer og muligheter han mener jernbanen i Norge står overfor i årene framover. Men først ber vi jernbanedirektøren oppsummere siste halvårs arbeid med å gjennomføre Stortingets vedtak om å sette bort drift og vedlikehold og nedbemanne JBV Drift med om lag tusen årsverk.

Nesten toppkarakter

- Gjennomføringen av vedtaket berører mennesker og menneskelige følelser hos folk som gjennom et langt liv har stått på for jernbanen. Det har derfor vært et vanskelig arbeid, et arbeid som har krevd mye omtanke og medmenneskelighet av oss alle.

- Gjennom et godt og fortrolig samarbeid med organisasjonene, vernetjenesten og vårt eget støtteapparat har vi prøvd så godt vi kan å ta oss av alle de spørsmålene som reises i en slik sammenheng.

- Hva i denne prosessen er du mest fornøyd med så langt?

- Det er utvilsomt tilbakemeldingene

fra de lokale lederne i JBV Drift. På spørsmål om hvordan de mente den sentrale ledelsen i Jernbaneverket hadde taklet denne saken, så gav de oss nesten toppkarakter. Med andre ord er vedtaket så langt gjennomført på en så god måte som det er mulig i en slik negativ sammenheng.

Forbauset

- Hva har vært den største overraskelsen i prosessen så langt?

- Det var at så mange har søkt om frivillig avgang med sluttpakke og ikke minst: at 80 prosent av dem som valgte frivillig avgang, går ut i ikke-jernbanerelaterte virksomheter. At det ville bli mange, var ikke overraskende, men at det ble så mange, var meget overraskende.

- Hva ville du gjort annerledes i prosessen i dag om du kunne startet med blanke ark?

- Jeg tror ikke at jeg ville gjort noe annerledes. Vi hadde et annet forslag som ikke nådde fram. Nå gjennomfører vi det vår eier har besluttet. Skulle jeg likevel trekke fram én ting, er det at vi kanskje ikke var flinke nok i forkant av vedtaket til å informere om at mesteparten av vår virksomhet alt er satt ut på anbud.

Informert bedre

- Jeg må gang på gang forklare folk at 100 prosent av det vi bygger nytt, om lag 70 prosent av fornyelser innen vedlikehold og 20-30 prosent av forebyggende vedlikehold allerede er satt ut i konkurranse. Innkjøpsandelen av vår totale bevilgning er på over 70 prosent.

- I ettertid ser jeg at vi også skulle informert bedre om hva Baneservice er og ikke er i forhold til vårt øvrige produksjonsapparat. Det for å unngå de misforståelser som nå tydeligvis råder. At det likevel ikke er bedre forstått, må jeg si forbauser meg.

På linje med Spania

- Spania er som kjent, blant annet fra reportasjer i Jernbanemagasinet, det landet i Europa som har det billigste vedlikeholdet. De har valgt den samme mo-

dellen som var vårt forslag til effektivisering og delvis konkurranseutsetting av vedlikeholdet i Jernbaneverket.

- I dag er vi omtrent der Spania ligger når det gjelder graden av hvor mye vedlikehold som er satt ut på anbud, og hva som håndteres av egne folk. Oppskriften i denne modellen er å sette ut i konkurranse de oppgaver det er et marked for, og hvor en kan få gjort ting til en lavere kostnad. Resten gjør en sjøl.

Sluttet «å leke butikk»

I samme forbindelse minner jernbanedirektøren oss om at 2004 var det beste året i Jernbaneverkets historie. Trafikken har økt både for persontransport og gods. Punktligheten i togtrafikken var den beste siden målingene startet først på 1970-tallet.

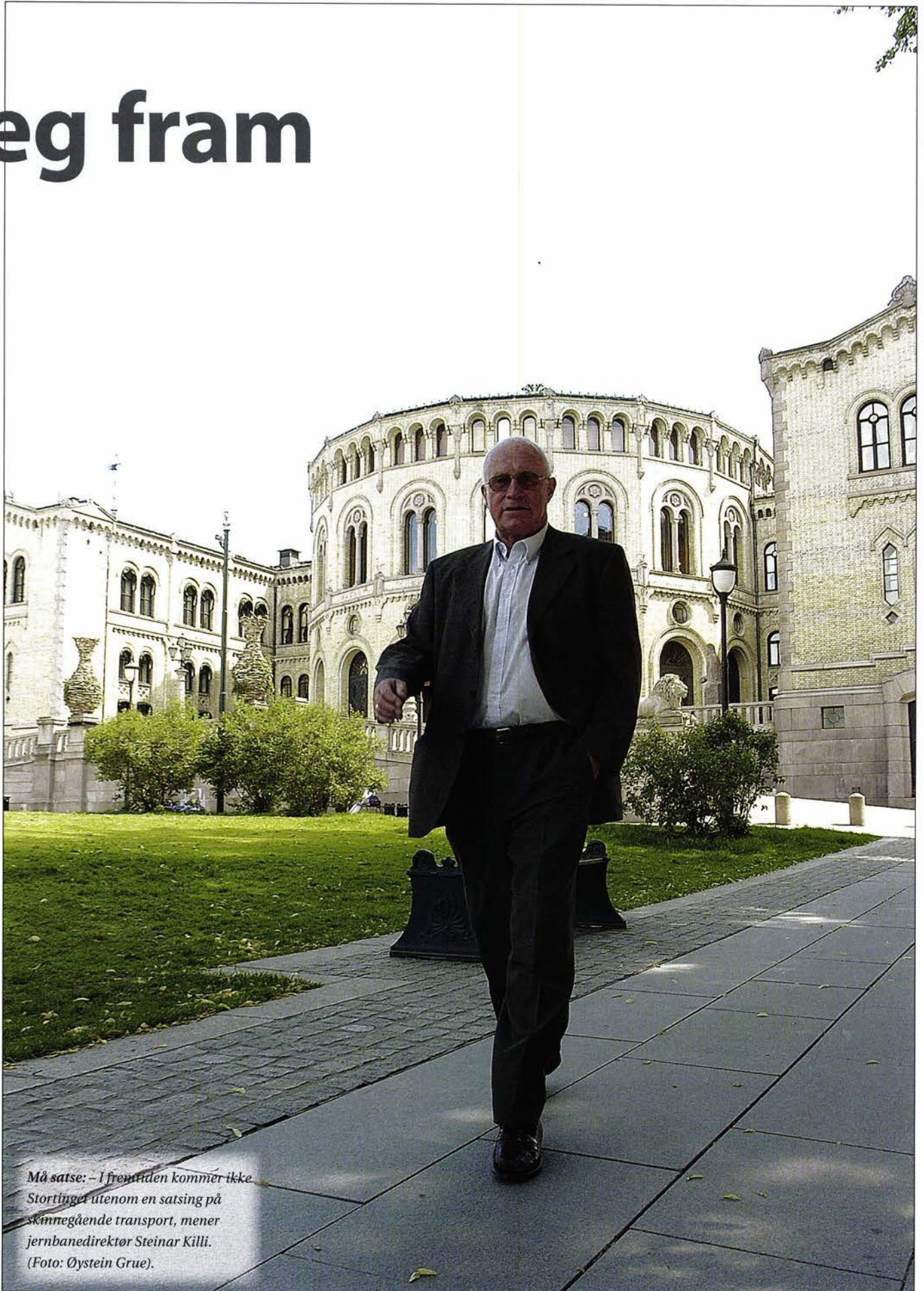
- Sikkerheten i togtrafikken har heller aldri vært bedre enn i fjor. Dette gode resultatet skyldes godt samarbeid mellom togselskapene og Jernbaneverket, og ikke minst de dyktige medarbeiderne vi har hos oss og i selskapene.

- Også for driften eller produksjonen var 2004 det beste året vi har hatt. I stor grad skyldes det at vi i 2003 omorganiserte. Vi sluttet «å leke butikk» med en intern bestiller- og utførerfunksjon da vi la ned BaneProduksjon og samlet ressursene i én enhet, JBV Drift. Når ansatte nå ser en feil, retter de feilen i stedet for å skrive interne kontrakter og fakturaer til hverandre. - I tillegg foreslo vi å omgjøre BaneService til AS og gjennomføre en skrittvis økt konkurranseutsetting med tilsvarende nedbemanning av JBV Drift. Vi var med andre ord i full gang med å effektivisere vårt driftsapparat. Men som kjent valgte departementet og Stortinget en annen løsning.

- Dere har gjort en avtale med departementet om å ta en pause i nedbemanningen. Bør denne pausen bli ganske lang ettersom dere nå er på et riktig nivå i konkurranseutsetting?

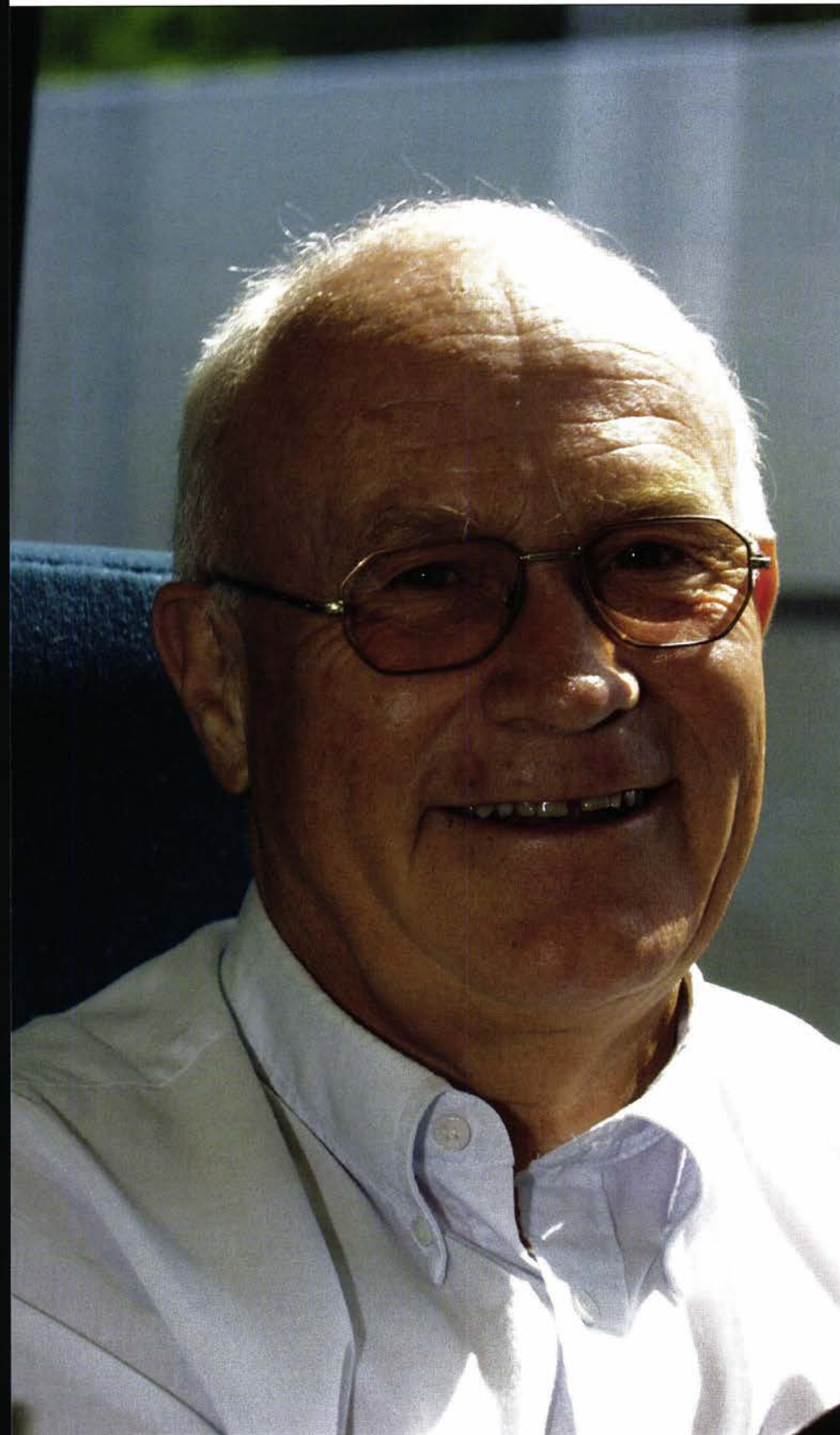
” Veldig overrasket
over ledende stortings-
representanter

seg fram



Må satse: - I fremtiden kommer ikke Stortinget utenom en satsing på skinnregående transport, mener jernbanedirektør Steinar Killi. (Foto: Øystein Grue).

» ... så gav de oss nesten toppkarakter



– Beslutningen som regjeringen og Stortinget har tatt, står fortsatt ved lag. Det forholder vi oss til. Hvordan vi skal gå videre nå i 2006, skal vi legge fram og drøfte med departementet i løpet av sommeren.

Vanskelig modell

– Våre folk i JBV Drift vet at ifølge Stortingets vedtak så har de maksimalt jobb i Jernbaneverket fram til 2009. En modell der det er bestemt at innen et visst tidspunkt skal alle være ute, men at de samtidig skal stå på for å sikre kvaliteten i togtrafikken, er tilnærmet en uhåndterbar modell. Vi kan for eksempel ikke nekte folk å slutte.

– Er det helt utelukkende å gjøre noe med denne modellen?

– Eieren har valgt å ikke styre på mål og resultater, men å gå direkte inn i hvordan etaten skal utføre arbeidet. Det er derfor ikke vi som bestemmer. I vårt forslag til Samferdselsdepartementet om videreføringen av Stortingets vedtak i 2006, er det

» Vi kan ikke nekte folk å slutte

også naturlig å drøfte erfaringene så langt og konsekvensene for den videre framdrift.

– Hvilke konsekvenser for den videre konkurranseutsettingen er det at hele 80 prosent av de som har valgt å takke ja til sluttpakke, ikke lenger jobber i jernbane-relaterte virksomheter?

– Hvis den trenden fortsetter i den videre nedbemanningen, så tømmer vi Norge for helt nødvendig jernbanekompetanse. Det er klart at det går bare ikke.

– Den modellen som Stortinget har valgt, at vi ikke skal ha noe eget produksjonsapparat lenger, reiser spørsmålet om hvem skal ha ansvaret for å etterfylle kompetanse på dette området når det gjelder antall, kvalitet osv. Det er så langt et uavklart spørsmål.

Fornøyd: – Kundene er mer fornøyd enn noen gang, konstaterer jernbanedirektor Steinar Killi.

Betenkt

– *Hva slags konsekvenser får det for driften av jernbanen i årene framover hvis kompetansen forsvinner ut?*

– Nå ligger det i Stortingets vedtak at vi ikke skal gå raskere fram enn at vi har kontroll. Når vi nå for gått gjennom resultatene av den økte konkurranseutsettingen vi har gjennomført i vår, kan vi få en indikasjon på hvor fungerende og effektivt markedet er for jernbaneentrepriser. Jeg må jo si at jeg blir litt betenkt når vi ser hvor lite konkurranse det er i vegsektoren.

– Vegvesenets utskilte entreprenørskap, Mesta AS, har vunnet 70 prosent av utbudene på drift- og vedlikehold på veisiden. Når vi vet hvilken tilgang det er på entreprenører og maskinentreprenører i dette landet som kan ta disse oppgavene, og en vet hvor spesialisert jernbanen er, så er det klart at man uvilkårlig gjør seg en del tanker.

Beholder driftsapparatet

– *Det er liten konkurranse om utbudene av drift og vedlikehold i Sverige og Danmark. Hva er din kommentar til det?*

– I Sverige er det helt klart at Banverket ikke vil kvitte seg med sitt eget drifts- og vedlikeholdsapparat. De skal også fortsatt kunne konkurrere om oppdragene.

– Banverket har kun satt ut vedlikeholdet på trafikksvake strekninger, og her har deres eget apparat vunnet 70 prosent av utbudene. Banverket ønsker ikke og har ingen planer om å konkurranseutsette drift og vedlikehold på de trafikkersterke banene rundt Stockholm, Göteborg og Malmø. Noen slik begrensning om for eksempel ikke å sette ut drift og vedlikehold på banene rundt Oslo S ligger ikke i Stortingets vedtak.

Vi har kontroll

– *Er du bekymret for punktligheten i årene som kommer?*

– Ja, og det skal jeg være. Nedbemanningen har vært en grundig prosess. Alle søknader om avgang ble individuelt vurdert av regionens ledelse og lokalt tilsittsvalgte, primært ut fra hensynet til om gjenværende kapasitet og kompetanse var tilstrekkelig for å løse oppgavene. For å sikre likebehandling og oversikt over hel-

heten ble avgjørelsen i hvert enkelt tilfelle tatt sentralt, på grunnlag av regionens vurderinger. Totalt 208 søknader om frivillig avgang ble innvilget, mens 28 søknader ble avslått.

– Grunnen til at vi nå stoppet og tok en pause, var at vi beveget oss mot en grense hvor vi kunne miste kontrollen. Pausen nå betyr med andre ord at vi har skaffet oss kontroll. Vi kan imidlertid ikke hindre at

” ... så tømmer vi Norge for helt nødvendig jernbanekompetanse

folk slutter, når de vet at de likevel skal ut av etaten om tre år. Derfor er det nødvendig med en kontinuerlig overvåking av utviklingen.

«Hodet på et fat»

– *Hvordan har du opplevd de siste ukers «mediestorm» mot Jernbaneverket og kravet om «ditt hode på et fat» fra Høyres jernbanepolitiske talsmann, Hans G. Kjæstad?*

– Det har jeg ingen kommentar til, men det er ikke første gang jeg blir avsatt i media. Med et helhetlig og operativt ansvar for god og sikker framføring av togene i Norge i form av infrastruktur og den operative togstyringen, så er det å være jernbanedirektør ikke noen beskyttet og sikker jobb.

– *Det er blitt hevdet at Jernbaneverket ikke har styring og kontroll, og at du nærmest trenerer Stortingets vedtak. Hva synes du om det?*

– Innholdet i det som sies fra ledende stortingsrepresentanter, er jeg meget overrasket over. For denne saken har vært til behandling i Stortinget. Til grunn for behandlingen lå en proposisjon fra Samferdselsdepartementet – et meget godt dokument hvor alle fakta står.

Viktigste valgønske

– *Hva betyr Jernbaneverkets nye strategi for jernbanen framover?*

– Det betyr at vi skal ha størst oppmerksomhet på våre kunder – togselskapene og

de reisende. Det er først og fremst dem vi skal betjene. Det betyr at sikkerhet, punktlighet og god informasjon til de reisende vil bli ytterligere prioritert.

– *Det er valg i høst. Et nytt storting skal velges. Hva er ditt hovedbudskap til det nye Stortinget på vegne av jernbanen i Kongeriket Norge?*

– Det eneste og viktige ønsket vi har, er at det vedtaket flertallet i det sittende Stortinget gjorde om at vi skal få ti milliarder kroner mer til jernbanen i perioden 2006-2015 blir bekreftet og gjennomført av det nye Stortinget.

Tvinge seg fram

– *Hvorfor er det viktig å satse på jernbanen nå?*

– De to siste årene har vist at jernbanen er noe å satse på. Trafikken øker, og togene er mer punktlig enn noen gang. Det gjelder både person- og godstrafikken. Og kundene er fornøyde. I tillegg etterspør folk enda mer jernbanetransport, men vi har ikke kapasitet til å levere mer enn det vi nå gjør. Både terminaler og sentrale deler av jernbanenettet er sprengt.

– I likhet med i Europa for øvrig tror jeg rett og slett en økt satsing på jernbane vil tvinge seg fram også her hjemme. Skal vi ha et samfunn i framtiden med god mobilitet, miljøvennlig transport og lave transportkostnader, kommer vi ikke utenom en økt satsing på skinnegående transport der det er den beste løsningen.

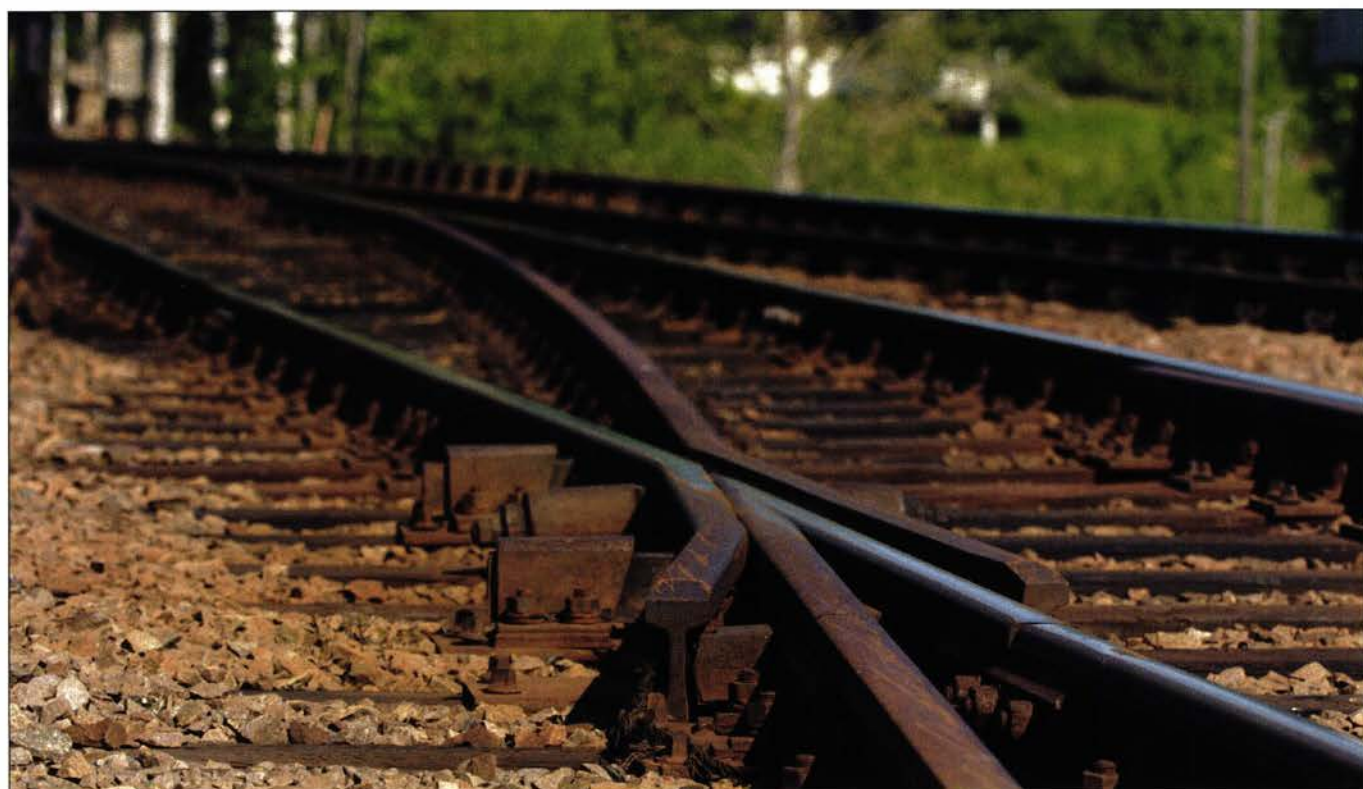
Godt utgangspunkt

– Jeg ser ingenting i den økonomiske situasjonen som tilsier at vi ikke skulle kunne investere mer nå. Resultatene i 2004 viser også at togselskapene og Jernbaneverket har levert og kan levere. Jeg håper derfor at det nye Stortinget får til en type prosjektfinansiering, slik at vi kan gjennomføre de løft som alle er enige om at vi skal ta.

– Det er i den forbindelse hyggelig å konstatere at horingene om vårt forslag til handlingsprogram for NTP-perioden fram til 2015 bekrefter at det er stor enighet om hvilke ting som skal prioriteres på jernbanen i årene framover. Det er et godt utgangspunkt, avslutter jernbanedirektør Steinar Killi.

svein.erik.bakken@jbn.no

tore.holtet@jbn.no



Stor partispråk om jernbane

Visste du at Fremskrittspartiet vil overlate Jernbaneverkets oppgaver til et nytt direktorat, og at Senterpartiet har tatt i bruk slagordet «Tid for tog»? Nedenfor kan du lese om hva de ulike politiske partiene mener om jernbane.

TORE HOLTET

Jernbanemagasinet har gått gjennom de politiske partienes programmer for neste stortingsperiode, og ulikhetene er åpenbare – også mellom regjeringspartiene: Mens Høyre knapt nevner jernbane i sitt program, går Kristelig Folkeparti til valg på «langsiktig og reell satsing på jernbane». Venstre vil

ha en aktiv satsing på høyhastighetstog og tar til orde for en kraftig økning i bevilgningene til kollektivtrafikk. Arbeiderpartiet vil prioritere jernbane rundt de største byene og i InterCity-området på Østlandet, og Sosialistisk Venstreparti vil gjøre toget konkurranse-dyktig mot fly.



Lei ut jernbanen

Fremskrittspartiet vil selge NSB og erstatte Jernbaneverket med et Transportdirektorat, som «leier ut baneanlegget til selskaper som ønsker å drive transportvirksomhet.»

I programmet går partiet inn for å åpne jernbanenettet for fri konkurranse. Fremskrittspartiet mener at økt konkurranse vil føre til «bedre og billigere tilbud, som igjen vil gi en betydelig miljøgevinst.» Partiet slår fast at jernbanen i dag står for en svært liten del av person- og godstransporten i Norge:

«Med den utviklingen vi ser i folks reisemønster, til tross for særavgifter for å tvinge folk til å bruke toget, har jernbanen som personbefordrer svekket sin rolle. Til tross for enorme subsidier har NSB ikke maktet å gjøre jernbanen konkurranse-dyktig som transportmiddel. Jernbanens potensial som godstransportør kan ikke utnyttes med dagens organisering, som

er preget av overadministrering, overbemanning i tillegg til manglende satsing på sikkerhet. Skal jernbanen kunne bli effektiv på godstransport, må NSB selges.» Fremskrittspartiet har programfaset at «kontroll med jernbanevirksomheten legges til transportdirektoratet, som også må ha et særskilt ansvar for sikkerheten.» Partiet vil finansiere investeringer ved låneopptak, og ikke over statsbudsjettet.

» ...organisering som er preget av overadministrering, overbemanning ...



Foregangsland

Kristelig Folkeparti vil ha en «langsiktig og reell satsing på jernbane som det miljøvennlige og trafikksikre transportmiddelet.»

I partiprogrammet heter det at Norge bør bli et foregangsland innen miljøvennlig samferdsel: «Det er nødvendig med betydelige investeringer i Jernbaneverkets infrastruktur med dobbeltspor på viktige strekninger. NSB må settes i stand til å oppgradere togmateriellet. Nybygging og utbedring må legges til rette for vesentlige reisetidsreduksjoner.»

Kristelig folkeparti mener det er viktig å se ulike transportmidler i sammenheng, og partiet vil prioritere «løsninger som kan flytte deler av person- og gods-transport over fra vei til bane og sjø. Det betyr mer effektive havner og terminaler og forbedrede tilknytningsveier til disse. På strekninger der det planlegges utbygging av både jernbane og vei, og økt kapasitet på jernbanen innebærer redusert behov for å bygge ut kapasiteten i veinettet, bør jernbanen rustes opp eller bygges ut først.»

Partiet nevner spesielt at Sørlandsbanen må kobles til Vestfoldbanen, men vil være varsom med å konkurransesette persontransport med jernbane. Partiet vil arbeide for gode prosesser rundt strekninger som det allerede er vedtatt å konkurransesette. «Konkurransesetting skal bare skje dersom tilbudet blir minst like godt som i dag,» fastslår Kristelig Folkeparti i sitt program.



Betydelig mer til vei

Høyre går inn for å «øke bevilgningene til veiinvesteringer betydelig.» Partiet vil at også private kan prosjektere, bygge, vedlikeholde og drive jernbane.

I Høyres program for neste stortingsperiode tas det til orde for «sterkere satsing på samferdsel som kan øke effektiviteten og konkurransekraften i norsk næringsliv.» Partiet argumenterer med at det er en klar sammenheng mellom gode transportløsninger og et konkurransedyktig næringsliv. «Store avstander i landet, flaskehals i veinettet og lange transportveier til markedene i utlandet gjør det nødvendig å satse på investeringer i veier og havneanlegg,» uttaler Høyre. Partiets målsetting er at alle deler av landet skal ha en sikker og moderne infrastruktur.

Men under kapitlet om samferdsel er ordet jernbane kun nevnt i én setning: «Høyre vil at også private kan prosjektere, bygge, vedlikeholde og drive infrastruktur som havner, veier, jernbane og flyplasser.»

Høyre ønsker friest mulig etableringsrett for ekspressbusser og vil la flere selskaper drive togtrafikk. «Konkurransesetting om togtrafikken vil gi passasjerene og næringslivet større valgfrihet og bedre transport. Infrastrukturen og sikkerheten skal fortsatt være et offentlig ansvar,» heter det i Høyres program.



Storby-satsing

Venstre vil prioritere utbygging og forbedring av jernbanen rundt og mellom de store byene og tett befolkede områder.

«Spesielt må strekningen mellom Oslo og Göteborg prioriteres, fordi dette er viktig både for godstransport og passasjertrafikk til og fra Norge og kontinentet.» heter det i Venstres program. Og videre: «En storsatsing på en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressursparende gods- og persontrafikk er Venstres hovedprioritet i samferdselspolitikken og en av de viktigste nasjonale oppgavene i de kommende årene.

Venstre vil være pådriver for en felles norsk/svensk planleggingsprosess og går inn for videre utbygging av Østfoldbanen som gir et konkurransedyktig togtilbud for lokal, regional-, fjern- og godstrafikken.» Venstre mener at aktiv satsing på høyhastighetstog er nødvendig for å redusere veksten i flytransport og bilbruk.

For å styrke jernbanens konkurransevne vil partiet gi jernbanen like vilkår som flytrafikken ved å åpne for taxfree-salg på internasjonale togruter der dette lar seg praktisk gjennomføre.

«Det er verken miljømessig eller samfunnsøkonomisk riktig å bygge ut hovedveinettet for å fjerne bilkøene i rushtiden. I mange tilfeller er det heller ikke fysisk mulig. Innsatsen må derfor rettes mot å dempe veksten i bilbruken og satse stort på kollektivtransporten,» mener Venstre, som tar til orde for en kraftig økning i bevilgningene til kollektivtrafikk.

» ... varsom med å konkurransesette persontransport med jernbane

» ... gode transportløsninger og et konkurransedyktig næringsliv

» Spesielt må strekningen mellom Oslo og Göteborg prioriteres



Tid for tog

Under overskriften «Tid for tog» går Senterpartiet inn for et økonomisk krafttak for jernbanen. Etter 150 år med jernbanedrift i Norge mener Senterpartiet at tiden er inne for et sporskifte.

«Det fortjener både folk, næringsliv og miljø,» heter det i Senterpartiets program. Partiet går inn for å fornye jernbanenettet slik at toget blir mer tidsmessig og kostnadmessig konkurransedyktig både på gods- og persontransport.

Senterpartiets krafttak skal gjelde både vedlikehold og nyinvestering. Partiet vil ha dobbeltspor på sentrale banestrekninger og vil utvikle toget som en sentral aktør innenfor godstransport, særlig på lengre strekninger. Det vil arbeide for at «høgfartskonseptet kan tilpasses norske forhold».

Automatisk togstopp, fjernstyring og togradio på alle togstrekninger, bygging av knutepunkt og terminaler både for persontransport og gods, samt fortsatt elektrifisering av jernbanen er alt sammen nevnt i partiprogrammet.

Senterpartiet har videre programfestet planlegging av jernbane mellom Narvik og Tromsø og vil utrede bilateralt samarbeid om jernbaneutbygging mellom Kirkenes og Murmansk. Det siste er som en del av en aktiv nordområdepolitikk og nysatsing på næring, handel og turisme i Finnmark.

„ ...toget blir tidsmessig og kostnadmessig konkurransedyktig



Jernbane mest effektivt

«En satsing på jernbanenettet er det mest effektive vi kan gjøre for å løse trafikkorkene rundt storbyene. En slik satsing er også viktig for trafiksikkerhet og miljø,» heter det i Arbeiderpartiets program.

Arbeiderpartiet gjør et hovedpoeng av at folk skal kunne arbeide og bo i hele landet. Partiet vil bidra til mer miljøvennlig samferdsel samtidig som Norge ikke mister konkurransedyktighet på grunn av vår geografiske beliggenhet. I programmet slår partiet fast at det er et stort behov for å ruste opp og bygge nye veier og jernbanespor.

«Får vi mer gods over fra vei til bane, skaper vi større sikkerhet langs veiene og en mer miljøvennlig godstransport,» heter det videre.

Arbeiderpartiet vil styrke kollektivtrafikken i byer og bynære områder ved å belønne økt kollektivandel, ruste opp og bygge ut skinnegående transport og spesielt prioritere større tiltak i og rundt de største byene og InterCity-området på Østlandet.

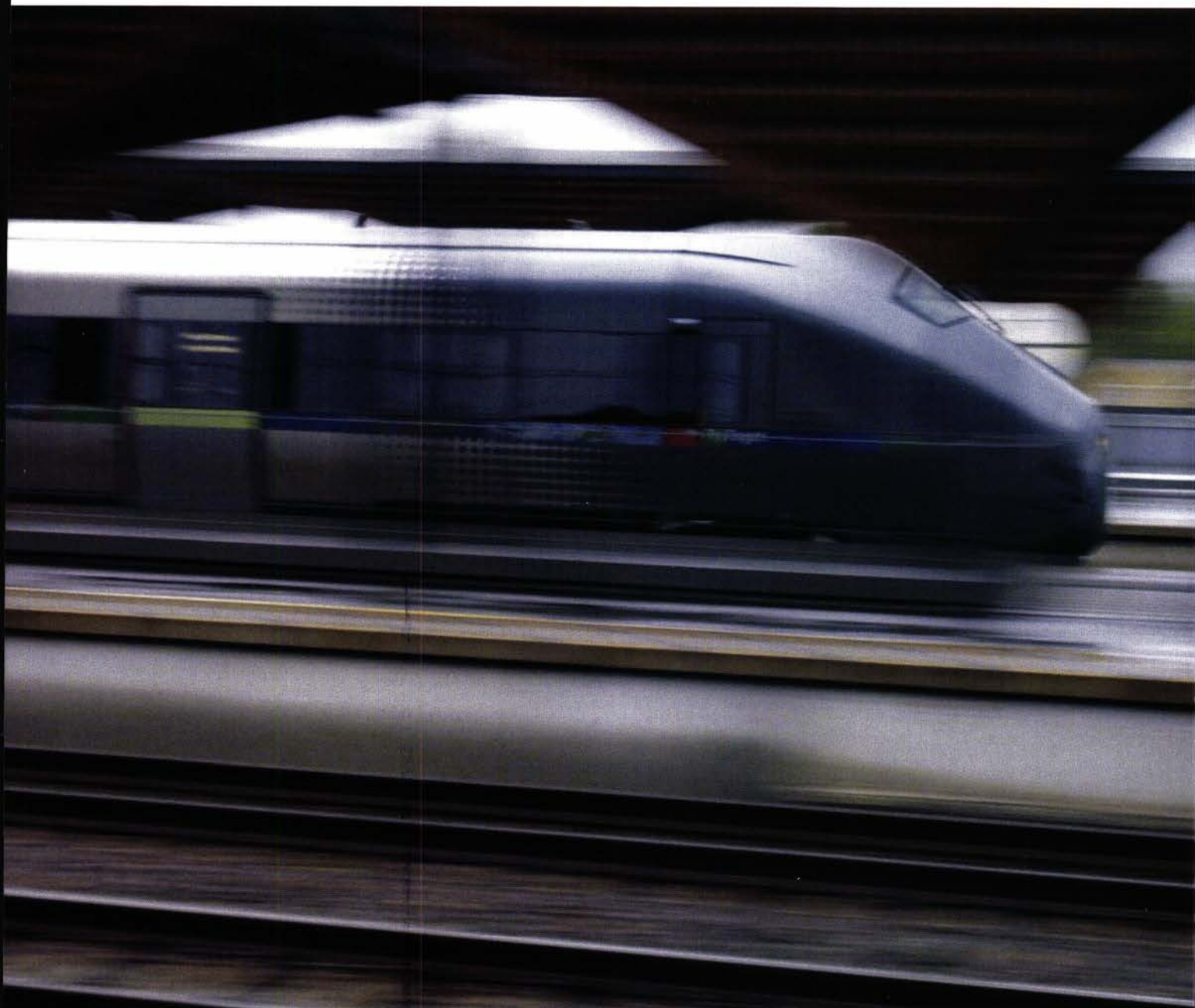
«Andre steder av landet er det viktig å øke trafiksikkerheten og redusere avstandene mellom folk gjennom god veistandard, rassikring, opprusting av jernbanen, styrking av havner og et bra flytilbud,» går det fram av Arbeiderpartiets program. Partiets vil satse på vei, jernbane og kollektivtrafikk de neste ti årene, slik partiet har gått inn for i behandlingen av den nasjonale transportplanen.

„ ... stort behov for å ruste opp og bygge nye veier og jernbanespor



Offentlig storsatsing

«SVs mål er å gjøre det attraktivt og lønnsomt å velge jernbanen. Skal vi klare det, trenger vi en storsatsing,» heter det i Sosialistisk Venstrepartis program.



«Jernbane er en miljøvennlig og moderne form for transport. I dag er standarden på jernbanenettet altfor dårlig. Mesteparten av det norske jernbanenettet har enkeltspor, og mange steder må moderne tog kjøre på dårlige jernbanelinjer. SV går imot privatisering og oppsplitting av jernbanedriften. SV vil arbeide for at all kollektivtransport skal være drevet av det offentlige,» står det å lese i programmet.

SV vil gjøre toget konkurransedyktig i forhold til privatbil og buss både på korte og lange reiseavstander og legge til rette for overføring av reisende og gods fra fly til tog.

«For å få til dette må toget gjøres konkurransedyktig i forhold til fly mellom

de store befolkningskonsentrasjonene i Sør-Norge. Det er derfor nødvendig at reisetida med tog reduseres kraftig i forhold til i dag, og utbygging og utbedring av jernbanenettet må utformes og dimensjoneres for bruk av høyhastighetstog på de strekningene hvor det ligger til rette for en slik trafikkoverføring. Dette må kombineres og suppleres med en forsert utbygging av lokal- og regiontrafikk i byområdene,» mener SV og slår fast at det fraktes i dag altfor mye gods på vei i Norge: «Dette er lite miljøvennlig og skaper farlige situasjoner i trafikken. Målet må være at en større andel av godstransporten skjer med skip og jernbane, noe som krever opprustning både av jernbanenettet og havner, og

at det legges til rette for løsninger som gjør skifte mellom transportformer enklere.»

” SV går imot
privatisering

– Kartlegging av feil gir b

GARDERMOEN: – **Jernbaneverkets nye system for kartlegging av feil og mangler er et verktøy som gir en bedre, sikrere og billigere jernbane, sier sikkerhetssjef Atle William Heskestad i Jernbaneverket.**

SVEIN ERIK BAKKEN

Mange ansatte i Jernbaneverket fikk trolig morgenkaffen i vrangstrupen 2. juni. Aftenpostens oppslag om 60.000 feil og mangler på det norske jernbanenettet dundret og gikk i alle medier fra tidlig om morgenen til seint på kvelden.

Beroliget

Jernbaneverkets ansatte og de fleste togreisende ble trolig noe beroliget da samferdselsminister Torild Skogsholm etter et møte med Jernbaneverkets ledelse med Steinar Killi i spissen bad Jernbaneverket fortsette kartleggingen.

Jernbanedirektøren fulgte opp med å slå fast at kartleggingen av feil og mangler overhodet ikke har noe med nedbemanningen å gjøre. Kartleggingen er et viktig verktøy for å kunne prioritere det å rette opp feil og mangler som kan ha betydning for sikkerheten og punktligheten.

– Dette er å ha kontroll, slo han fast.

Internasjonal oppsikt

Feil og mangler på jernbanenettet har vært kartlagt siden tidenes jernbanemorgen. Det nye er måten informasjonen, visitasjonen og kontrollen blir organisert og brukt på.

Atle William Heskestad er sivilingeniør med doktorgrad i brann- og sikkerhetsteknikk, og han har jobbet som rådgiver hos InterConsult før han ble ansatt som sikkerhetssjef i Region Nord i Jernbaneverket i mai 2001. Fra dag én i Jernbaneverket har han sammen med flere arbeidet med å utvikle og ta det nye verktøyet i bruk.

Etter vel et års prøvedrift av det skredersyde kartlegging- og styringssystemet

for håndtering av feil og mangler har flere jernbaneforvaltninger i Europa vist interesse for systemet. Jernbaneverkets system har alt vakt internasjonal oppsikt.

Felles verktøy

– Det vi har gjort, er å utvikle et felles verktøy for hele Jernbaneverket helt ned til

” Fanger opp 60.000 feil og mangler på jernbanenettet

detaljnivå. I dag fanger det opp 60.000 feil og mangler på det norske jernbanenettet. Så mange feil og mangler er det helt umulig for ledelsen i Jernbaneverket å forholde seg til, og vi verken bør eller kan rette opp alle sammen straks de blir oppdaget. Det finnes ikke penger nok til å gjøre det, og om en hadde penger nok, ville det heller ikke vært god økonomi å rette opp alle feilene i en fei.

Kartlegging

Som før er det oppsynsmenn og kontrollører som registrerer feil og mangler fra visitasjoner og kontroller. Faglig leder vurderer risikoen. De som ikke er nødvendig å rette opp straks, blir tatt med i faglig leders «Driftsoppfølgingsplan over utestående tiltak» (DOP-UT) og rapportert til banesjefen.

Tilsvarende oppdaterte planer over utestående tiltak blir laget av banesjefene, regiondirektørene og infrastrukturdirektøren og bakt inn i som forutsetninger for virksomhetsplanene, før jernbanedirektøren til slutt godkjenner Infrastrukturs virksomhetsplan med et gitt sikkerhetsnivå for hele Jernbaneverket.

Gruppert

– I de ulike DOP-UT rapportene systematiserer vi og deler opp informasjonen om feil og mangler som er kartlagt. De plasseres i grupper ut fra hvilken risiko de utgjør for uønskede hendelser og dermed for sikkerheten, punktligheten, kvaliteten, kapasiteten og for en god økonomisk

styring og forvaltning av jernbanenettet.

– Videre blir tilstanden på og mengden av utestående feil og mangler beskrevet, kostnadsvurdert og påført eventuelle regelkrav. Og så gis det informasjon om hvilke tiltak som gjøres i år, på kort sikt og lengre sikt.

Fargesystem

– Til å forenkle og gjøre informasjonen lettest mulig tilgjengelig bruker vi et fargesystem. Feil og mangler som betyr ingen eller ubetydelig risiko, blir merket med hvitt. Marginal eller liten risiko merkes grønt, middels risiko merkes gult, og stor og betydelig risiko merkes med oransje eller eventuelt rødt. Felles for alle graderingene er at delbidragene har akseptabel risiko.

– Den oransje fargen brukes for eksempel ved feil eller mangler knyttet til planoverganger, fordi disse representerer et betydelig bidrag i risikobildet. Oransje er også brukt under økonomisk styring for

” Jo bedre styring og kontroll, jo lengre levetid

broer fordi det ikke kan gjøres nok forebyggende bruedlikehold, mens det ikke påvirker personsikkerheten.

Lengre levetid

– I tillegg har vi tatt i bruk blå farge der vi mener det er forsvarlig å forlenge bruken av materialet ut over forventet levetid eller det som går fram av et standardisert regelverk.

– Jo bedre styring og kontroll vi har, jo mer kan vi forlenge levealderen på infrastrukturen og dermed utnytte materialet og investeringene best mulig. God kontroll og styring, det har vi med det nye verktøyet. Derfor har det også potensial til å bli et nyttig økonomisk styringsverktøy.

Jernbaneverket mer robust

– Noe av det aller viktigste med dette verktøyet er å sikre robusthet mot uønskede hendelser som skyldes feil og mangler

Bedre jernbane

eller etterslep i vedlikeholdet. Dermed reduseres mulighetene for at utestående tiltak skal medføre uønskede hendelser, og dette overvåkes gjennom regionale fora. Summen av dette er en bedre og mer robust jernbane.

– Informasjonen som i dag ligger inne i «Driftsoppfølgingsplanene over utestående tiltak», lå før kun på bordet til de enkelte faglige lederne. Nå er det tilgjengelig for hele Jernbaneverket, slik at veldig mye god erfaring lett kan overføres.

– Det betyr at også vår interne utvikling av regelverket kan bruke dette til å se om det er generelle ting som går igjen, og om reglene derfor bør gjøres om. Det trenger ikke alltid være praksisen som er feil, det kan også være at reglene har gale forutsetninger eller er for konservative.

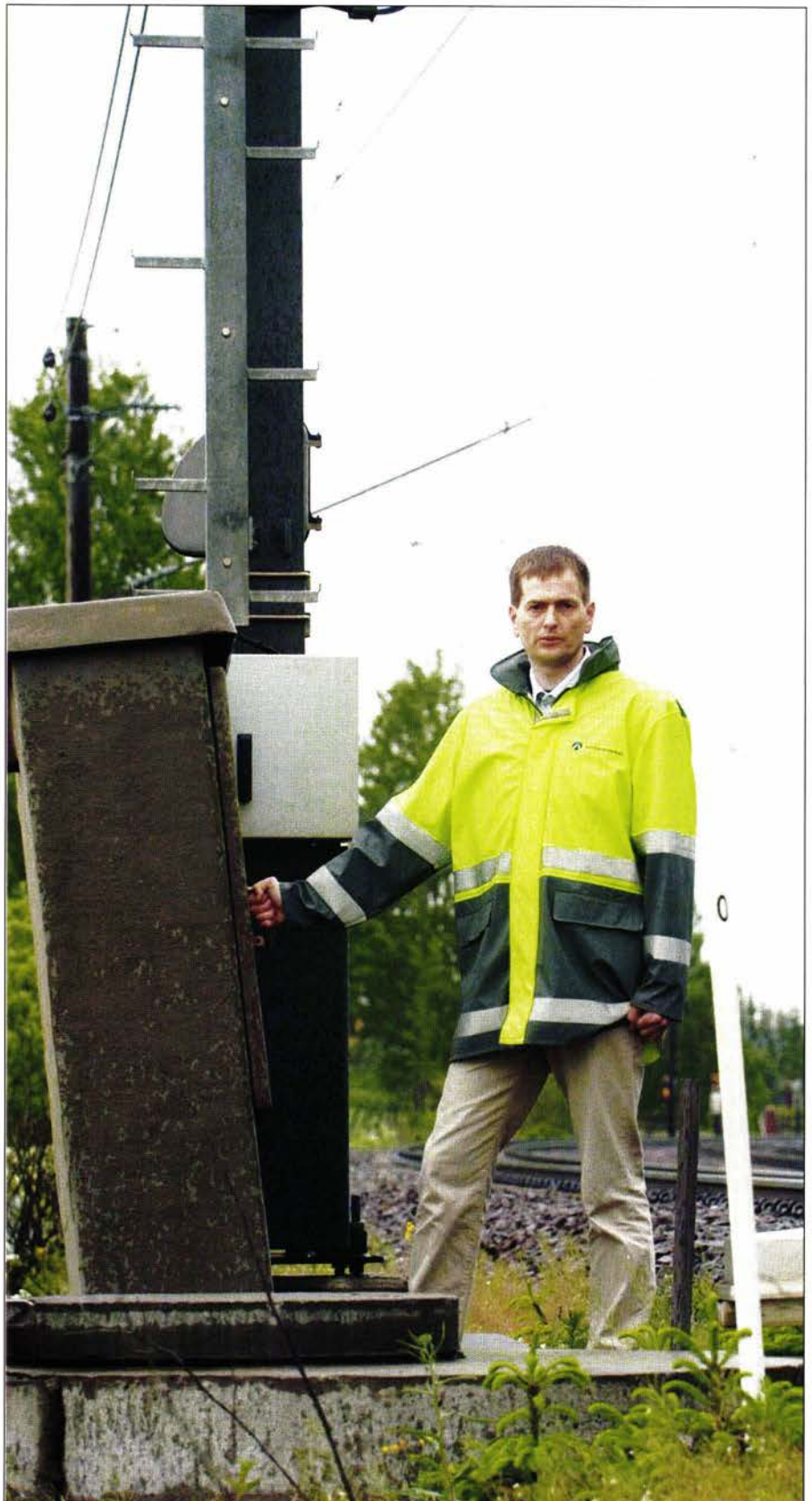
– I tillegg kan Statens Jernbanetilsyn benytte seg av dokumentasjonen, og på sikt kan summen av regler og disse oversiktene gjøre at vi ikke lenger har avvik. Men det forutsetter at tilsynet er enig i denne «moderne» praktisereringen av såkalt fullmaktsbasert regelverk som jernbanelovgivningen egentlig er.

Mindre sårbare

– Skjer det en alvorlig ulykke, vil vi kunne dokumenter hva vi har kartlagt, hva vi har gjort og hva vi har utsatt etter å ha gjort en aktiv prioritering. Det betyr at ingen kan kritisere oss uten å fortelle hva vi skulle ha gjort annerledes. Da blir det konstruktiv kritikk, og det er som regel mangelvare når det skjer uønskede hendelser med alvorlige konsekvenser.

– Det andre er om du har tatt en feil vurdering og det skjer en ulykke, så vil en slik dokumentasjon gjøre oss mindre sårbare i forhold til juridiske forhold og for tap av omdømme. Ingen kan da si at vi ikke hadde oversikten, ingen kan si at vi ikke har gjort noe for å hindre ulykken, avslutter sikkerhetssjef Atle William Heskestad.

Trygt: – At dette signalskapet står litt på skakke, blir registrert som en feil. Men det er likevel fortsatt trygt å kjøre tog, sier sikkerhetssjef Atle William Heskestad. (Foto: Øystein Grue)



Norsk signalanlegg på verdensmarkedet

Det internasjonale storkonsernet Bombardier har inngått en avtale med ABB om å selge det norskutviklede signalanlegget Merkur på det internasjonale markedet. Merkur er utviklet i samarbeid med Jernbaneverket.

KJELL BAKKEN

Dette første gang «norsk» signalteknologi blir solgt på verdensmarkedet.

– Det er hyggelig at man har greid å utvikle et signalanlegg som skal selges internasjonalt. For Jernbaneverket er det viktig at Merkur blir godkjent for permanent drift, slik at Jernbaneverket får flere anlegg å velge mellom ved bestilling. Hensikten er å skape større konkurranse på markedet til beste for Jernbaneverket,

Dette er Merkur:

- Merkur er et nyutviklet, elektronisk signal- og sikringsanlegg for små og mellomstore stasjoner.
- Anlegget er en videreutvikling av NSB-94 anlegget, som ble laget for å betjene tospors stasjoner på enkeltsporede baner.
- NSB-94 er igjen en elektronisk versjon av de gamle, relèbaserte NSI-63-anleggene konstruert i 60-årene.
- Sistnevnte anlegg danner fortsatt grunnstammen av signalanlegg på det norske jernbanenettet.
- Merkur følger den internasjonale sikkerhetsstandard CENLEC – SIL 4, hvor det kreves at anlegget ikke skal generere mer enn en alvorlig feil på 100 000 år.
- Merkur er godkjent for prøvedrift av Statens jernbanetilsyn, men er ennå ikke godkjent av Jernbaneverket og tilsynet for permanent drift.

sier infrastrukturdirektør Jon Frøisland i Jernbaneverket.

Prøvedrift på Sand

Frøisland synes det er ekstra hyggelig at et internasjonalt, storkonsern innen jernbaneteknologi har valgt å satse på norsk signalteknologi.

” ... stolt

over at signalkompetanse i Jernbaneverket har bidratt



Jon Frøisland

Jernbaneverket gikk i 2001 ut i markedet med en anbudskonkurranse om å utvikle et enkelt og moderne sikringsanlegg for norske forhold. Denne konkurransen vant ABB, og i utviklingen av Merkur har ABB støttet seg til kompetanse i Jernbaneverket.

– Jeg synes vi skal være stolt over at signalkompetanse i Jernbaneverket har bidratt til å utvikle et anlegg som er interessant for det internasjonale markedet. Det har vært få, enkle og rimelige signalanlegg for små og mellomstore stasjoner tilgjengelig på markedet. Det at Bombardier nå legger dette anlegget inn i sin portefølje av signalanlegg for salg på tre kontinenter, viser at vi har lyktes i vårt bidrag til å utvikle leverandørmarkedet, sier Frøisland.

Avtalen mellom ABB og Jernbaneverket inneholder en opsjon på kjøp av ti Merkur-anlegg, hvorav ett er bygget. Dette har stått i prøvedrift på Sand stasjon på Hovedbanen og skal benyttes som sikringsanlegg på det nye Roven kryssingsspor. De øvrige Merkur-anleggene kan etter planen bli vurdert benyttet i forbindelse med utbygging av fjernstyring på Nordlandsbanen.

Unikt konsept

Merkur-anleggene er unike ved at de tekniske løsningene baserer seg på hyllevarer som brukes i industrien. Markedsansvarlig for signalsystemer, Nils Petter Rødseth og avdelingsleder Roland Olsson i ABB mener avtalen med Bombardier er et gjennombrudd for Merkur som sikringsanlegg.

– Vi har lenge ment at Merkur er et produkt med stort markedspotensiale i sitt segment. Spørsmålet var hvordan vi best kunne få markedsført Merkur ut over hjemmemarkedet. Avtalen med Bombardier, som er en global aktør på markedet for jernbanemateriell, gir adgang til et stort marked. Samtidig får man tilgang til Bombardiens teknologi som sikrer tilpasning til mange teknologiske plattformer og grensesnitt for utstyr innen jernbanen og at Merkur blir videreutviklet som sikringsanlegg.

ABB skal fortsatt betjene hjemmemarkedet, det vil si Jernbaneverket. På det internasjonale markedet skal ABB bygge Merkur-anlegg som vil inngå som en del av Bombardiens produktspekter av sikringsanlegg, men spesielt til små og mellomstore stasjoner.

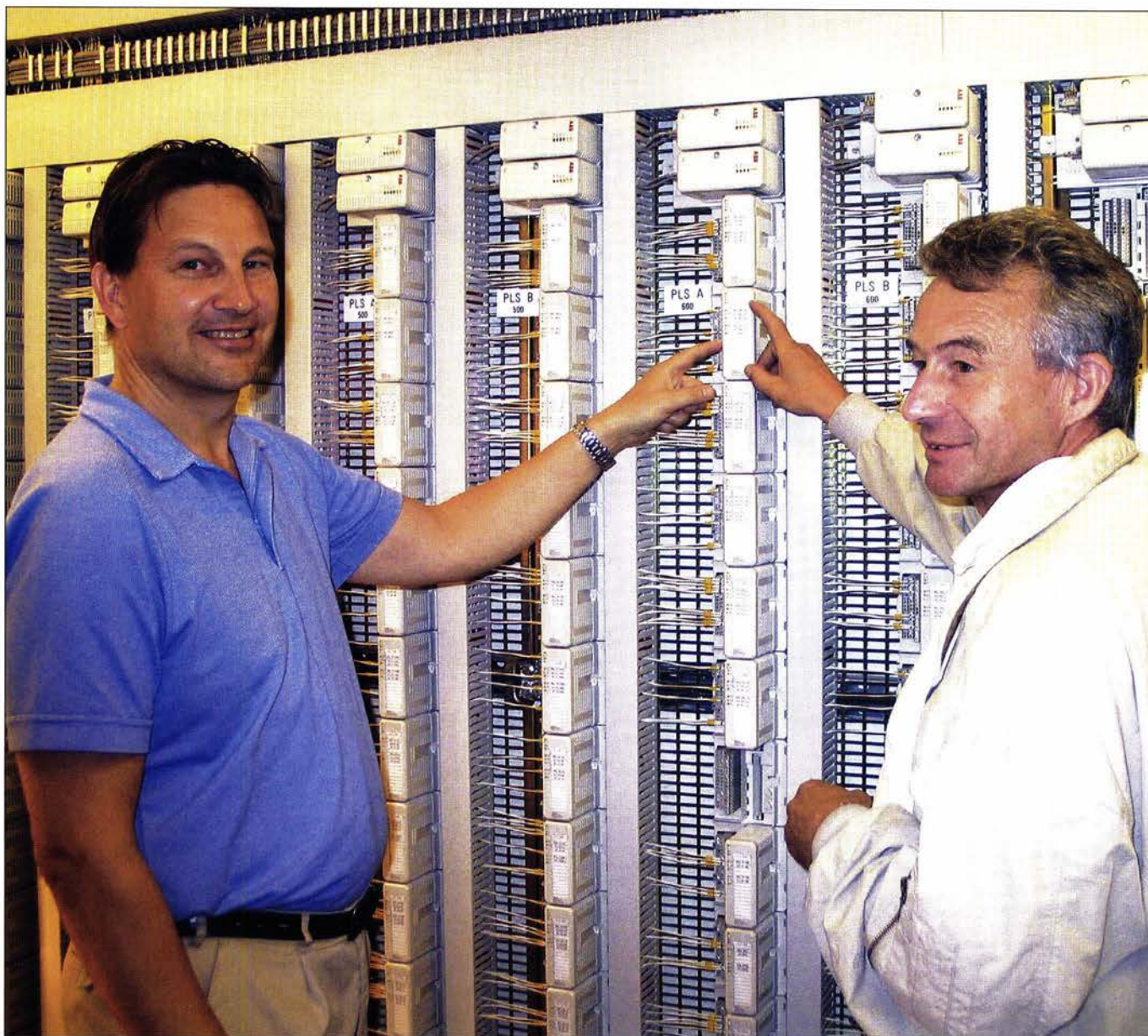
Merkurs fordel er anleggets åpne struktur, som gjør det enkelt å tilpasse anlegget til ulike teknologiske plattformer som brukes av jernbanene.

Avtalen med Bombardier er viktig i arbeidet for å tilpasse Merkur til nye europeiske standarder som ERMTS og ETCS.

– Her eksisterer løsninger hos Bombardier som enkelt kan brukes i Merkur. Imidlertid er ikke kravene til ERMTS endelig fastsatt, men vi ser ingen spesielle problemer knyttet til dette grensesnittet for Merkur, sier avdelingsleder Roland Olsson i ABB.

Tøff kunde

Bombardier ser store markedsmuligheter for Merkur både i Skandinavia og på verdensmarkedet. – I Skandinavia består omlag 25 prosent av jernbanenettet av trafikksvake baner hvor det er fornuftig å satse på enkle og billige sik-



I Merkurs indre: Markedsansvarlig for signalsystemer i ABB, Nils Petter Rødseth (til venstre) og prosjektingeniør Erik Myhre i Jernbaneverket i Merkurs indre. I bakgrunnen Merkur-anleggets mange PLS-bokser som styrer signaler og sporveksler.

(Foto: Kjell Bakken)

ringsanlegg som Merkur. Dette forholdet er ikke vesentlig annerledes i Europa og i Østen, sier Vice President Per Allmør i Rail Control Solution, Bombardier Transportation, til Jernbanemagasinet.

Allmør forteller at Bombardier lenge har fulgt med i ABBs utvikling av sikringsanlegg for små og mellomstore stasjoner.

– Vi mener ABB med Merkur har klart å utvikle et moderne sikringsanlegg som er enkelt i oppbygging, billig og raskt å produsere. Bruk av standard industrikomponenter er en stor fordel både i produksjon og senere vedlikehold. Ikke minst fremstår anlegget som et kvalitetsprodukt som tilfredsstillende alle krav til sikkerhet. At utviklingen er skjedd i

en kontrakt med Jernbaneverket er også et stort pluss. Vi kjenner Jernbaneverket som en tøff og kravstor kunde.

Danmark, Kina...

For en tid tilbake erkjente Bombardier at ABBs løsning var så god at det var bedre å søke et samarbeid fremfor å konkurrere.

– Da vi satte oss ned for å snakke sammen, fant vi ut at vi hadde mange tekniske løsninger som utfylte hverandre. Et eksempel på dette er at vi ligger i forkant med løsninger for tilpasning av sikringsanlegg til EU-standarden ERMTS.

Bombardier vil tilby Merkur blant annet i land som Finland, Sverige, Danmark, Kina og India.

– I Danmark er alderen på sikringsanlegg svært høy og derfor planlegger man en storstilt utskifting. Her er det flere trafikksvake baner med små stasjoner hvor Merkur er et godt valg. På disse banene er det bedre å velge et enkelt anlegg fremfor store, komplekse og mer kostbare anlegg. Også sikkerhetsmessig. Komplekse anlegg gir ikke bedre sikkerhet på slike baner, sier Allmør.

I land som India og Kina konkurrerer Bombardier med lokale produsenter av billige sikringsanlegg. – Ettersom Merkur kan produseres rimelig, vil vi være konkurransedyktig fordi Merkur vil være bedre både på kvalitet og sikkerhet enn de lokale anleggene.

kjell.bakken@jbv.no

Historisk samarbeid om ve

ESPA: For første gang i historien har Statens vegvesen og Jernbaneverket lagt frem et felles planprogram for utbygging av vei og jernbane. På sikt er utfordringen å få til felles utbygging, noe samfunnet kan spare penger på.

KJELL BAKKEN

På strekningen Eidsvoll – Hamar arbeides det med planer for bygging av dobbeltsporet jernbane, og på strekningen Gardermoen – Kolomoen skal det bygges firefelts E6.

For 25 km av vegen og 40 km av jernbanen gjennom Eidsvoll og Stange kommuner har etatene valgt å lage en felles plan for utbyggingen. Samarbeidet gir mange fordeler både for vegvesenet og Jernbaneverket som utbyggere og for kommunene som skal behandle planene.

Mye tid sammen

Prosjektkoordinator Jarle Kristian Tangen i Statens vegvesen Region Øst og prosjektleder Helge Voldsund i Jernbaneverket tilbringer for tiden mye tid sammen. Om få dager legger de ut til offentlig høring planprogrammet for en felles kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning for firefelts motorvei og dobbeltsporet jernbane gjennom Eidsvoll og Stange kommuner.

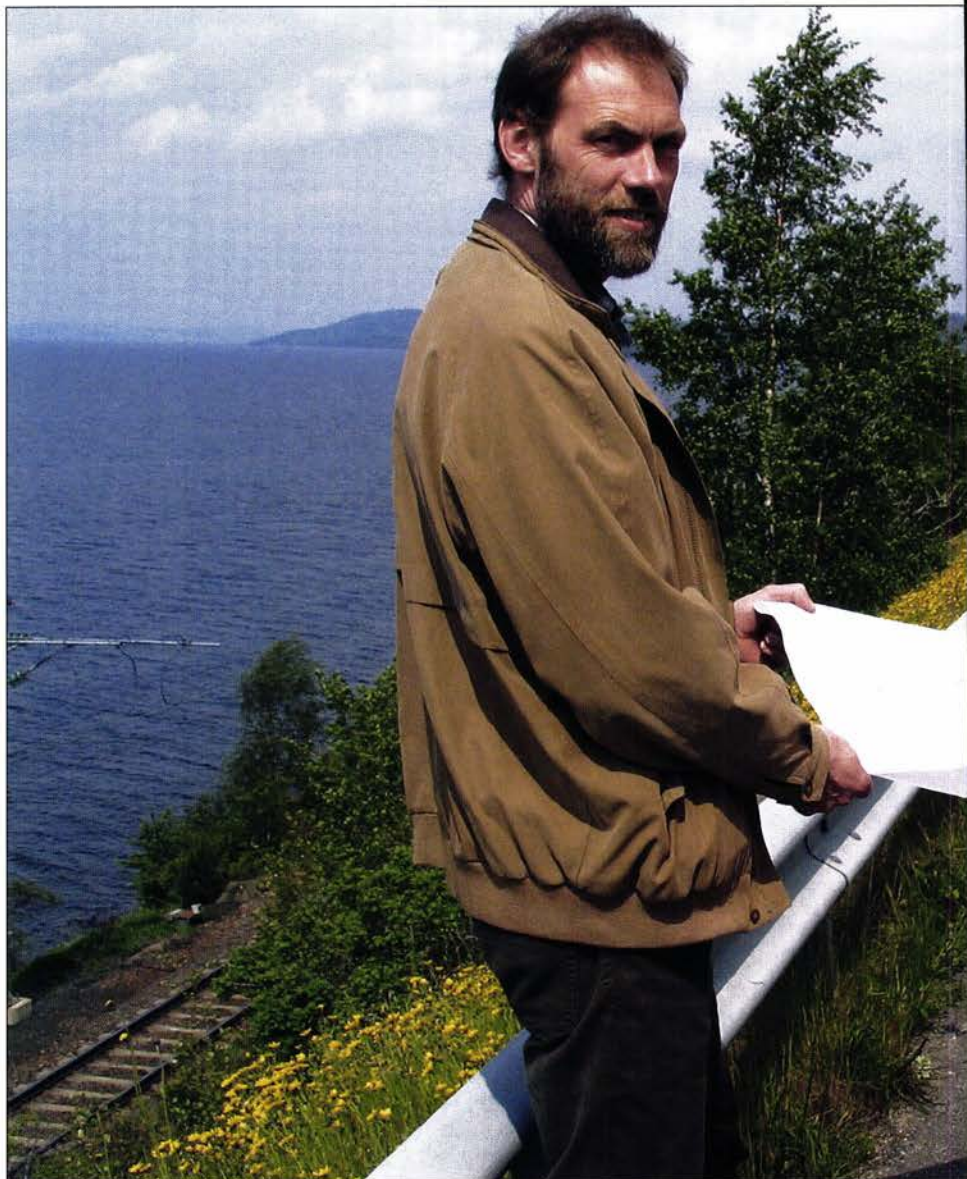
Planprogrammet gjelder strekningen Minnesund – Skaberud for vegen og strekningen Eidsvoll – Sorli for jernbanen.

Første skritt

– Dette er første skritt i et videre samarbeid om å utarbeide felles kommunedelplan med konsekvensutredning for vei- og baneprosjektet. Når spaden kan stikkes i jorda, håper vi at bevilgningene både til vei og bane sammenfaller i tid slik at man kan få til en felles utbygging.



Det er enklere for kommunene og fylkene å forholde seg til én plan



– Det kan gi store økonomiske besparelser for samfunnet. For eksempel kan masse som tas ut i forbindelse med veibyggingen, brukes til fyllmasse for ny jernbane. Videre er det penger å spare på felles entrepriser og felles byggeledelse, sier Tangen og Voldsund.

Utnytter hverandre

Samarbeidet kom i stand etter et spørsmål i Stortingets spørretime fra Heidi Sørensen (SV) til samferdselsministeren. Hun krevde en felles planlegging og utbygging av veg og bane på denne strekningen. Ministeren svarte positivt og påla således etatene å samarbeide.

Ifølge Tangen og Voldsund har samarbeidet gått meget bra. – Vi har utnyttet

hverandres fagkompetanse og ressurser på en god måte, og vi har spart penger på ekstern konsulentbruk. Før samarbeidet startet, ble det inngått en avtale om hvordan samarbeidet skulle skje og om fordeling av kostnader til konsulenthjelp, sier Tangen.

Positiv tilbakemelding

– Når det er besluttet å bygge firefelt motorvei og dobbeltsporet jernbane parallelt, er det for kommunene som skal behandle disse prosjektene, en stor fordel at de slås sammen og sees i sammenheng.

– Det er enklere for kommunene og fylkene å forholde seg til én plan og ikke to, og de får bedre vurdert virkningene av begge utbyggingene totalt. Så langt har vi bare

og bane



Dobbeltspor

Del av etappevis utbygging av nytt dobbeltspor Eidsvoll – Hamar

- Lengde: 40 km (Eidsvoll – Sørli)
- Pris: Om lag fire milliarder kr
- Planlagt byggestart: 2010 (Foreslått bevilget 2,2 milliarder kroner i perioden 2010-15)

Firefelts motorvei

Siste parsell i E6-prosjektet Gardermoen – Kolomoen

- Lengde: 25 km (Minnesund – Skaberud)
- Pris: ca. 1 – 1,5 milliarder kroner (50 prosent bompengefinansiert)
- Planlagt byggestart: 2009



Vegen videre

Innen slutten av august skal alle kommentarer til forslaget til planprogram for ny vei og jernbane langs Mjøsa være sendt Statens vegvesen og Jernbaneverket.

Ettersom dette er et felles prosjekt fra to etater som berører to kommuner og to fylker, og som har stor regional og nasjonal interesse, har etatene bedt om at Samferdselsdepartementet skal være såkalt ansvarlig myndighet for fastsettelsen av planprogrammet. Dette har Stange og Eidsvoll kommuner sluttet seg til.

Planen er at kommunedeleplan og konsekvensutredning for prosjektet skal være ferdig til behandling i kommunene neste sommer.

Vegvesenet skal etter dette fremme en stortingsproposisjon om bompengefinansiering av ny E6 for behandling høsten 2006. Når den er vedtatt, vil vegen bli bygget etappevis sørfra og nordfra.

Den siste etappen er Minnesund – Skaberud som antas påbegynt i 2009 – forhåpentligvis sammen med jernbanen. For jernbanen er det foreslått midler for utbygging av dobbeltspor parseller i perioden 2010-2015.

Trangt: Prosjektleder Helge Voldsund i Jernbaneverket og prosjektkoordinator Jarle Kristian Tangen i Statens vegvesen midt i et av de problematiske områdene for prosjektet. Mellom E6 og Mjøsa ligger en lokalvei og jernbanen. Her er det trangt om plassen. (Foto: Kjell Bakken)

fått positive tilbakemeldinger fra kommunene og fylkene på at vi driver felles planlegging, understreker Voldsund.

Minske ulemper

– Dette er stort prosjekt i et område som ikke har vært berørt av store utbygginger de siste 20 – 30 årene, og som får konsekvenser for mange mennesker. De som berøres av slike utbygginger, er opptatt av virkningene og tiltak som kan minske ulempene.

– Å se en vei- og jernbaneutbygging i sammenheng er særlig viktig for å finne gode avbøtende tiltak som kan komme befolkningen til gode. Vi snakker da om å bygge bruer eller underganger for å lempe på barrierevirkningen og f. eks. å anlegge

nye badeplasser til erstatning for andre friområder som rammes av utbyggingen, sier Tangen.

Gode løsninger

Voldsund fremhever også at det nære samarbeidet lettere identifiserer problemer som utbyggingene har i forhold til hverandre, og gir disse gode løsninger på et tidlig stadium. – Planlegger man hver for seg og bygger til ulike tider, øker faren for at det ene anlegget får løsninger som skaper problemer for det andre. Det kan gå ut over økonomi og gi dårligere løsninger for dem som skal bruke veien eller banen og for befolkningen som berøres av tiltakene, avslutter Helge Voldsund.

kjell.bakken@jbn.no

Stortinget vil tette m

Et flertall på Stortinget ønsker bedre dekning for mobiltelefon på toget. Jernbaneverket inviterer mobiloperatørene til å samordne byggingen av ny togradio med bedre GSM-dekning. Men hvem betaler for å «lukke» mobilhullene langs jernbanen?

” Vi inviterer nå samtlige mobilnettoperatører

leder i JBV Nett, Terje Steinsvik

Dette er GSM-R GSM for Rail

Den europeiske standard for mobilkommunikasjon på jernbanen. Systemet er lukket for jernbaneformål og gir full dekning langs jernbanen, også i tunnel. Det GSM-baserte systemet erstatter gamle radiosystemer og effektiviserer jernbanedriften. Innføres i 32 europeiske land.

Utbyggingsperiode:

I 2004 ble GSM-R tatt i bruk på 40 prosent av jernbanen – strekninger som ikke hadde godkjent nød-kommunikasjon. Resten av jernbanenettet tar GSM-R i bruk fra årsskiftet 2006/2007.

Togreisende:

GSM-R-utbyggingen kommer ikke mobiltelefonkunder på toget til gode før mobiloperatørene forbedrer dekningen langs jernbanen. De kommersielle teleaktørene kan benytte ny GSM-R-infrastruktur til å forbedre mobildekningen og lukke «GSM-hull» på togene. Trafikkselskapene og Jernbaneverket kan bedre informasjonstilbudet på stasjoner og på togene.

ØYSTEIN GRUE

– Vi inviterer nå samtlige mobilnettoperatører til å samordne det kommersielle mobiltelefonnettet med byggingen av Jernbaneverkets nye togradiosystem GSM-R, forteller leder i JBV Nett, Terje Steinsvik, til Jernbanemagasinet.

Stortinget vil

Det er et politisk ønske at kommersiell GSM-mobiltelefondekning muliggjøres for togpassasjerene. Dette vil gjøre toget mer attraktivt.

Da statsbudsjettet for 2005 ble behandlet i desember, ba Stortinget aktørene i telemarkedet vurdere om det er kommersielt interessant å bygge ut bedre GSM-dekning i sammenheng med GSM-R utbyggingen. Samferdselsdepartementet anmodet Jernbaneverket om å gjøre operatørene oppmerksomme på mulighetene for å bedre dekningen av kommersiell GSM-mobiltelefon i forbindelse med den pågående utbyggingen av ny togradio, som er beregnet å koste 1,7 milliarder kroner.

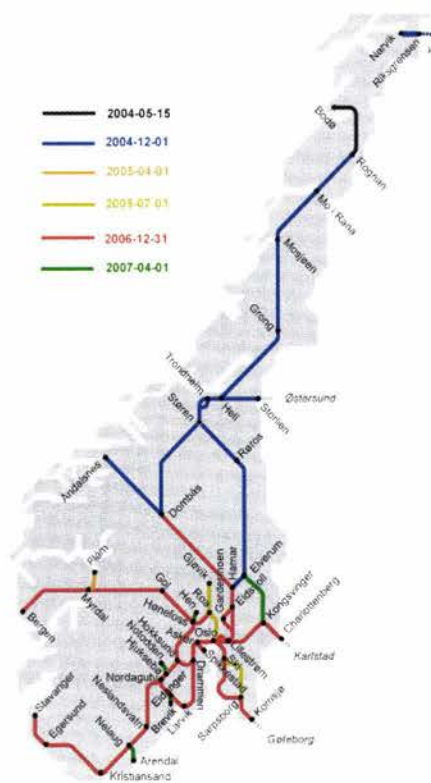
– På denne bakgrunn tar vi nå kontakt med Teletopia, NetCom, Møller Logistikk og Telenor ASA for å avklare hva Jernbaneverket kan bidra med for å komme nærmere full mobildekning på alle banestrekninger, sier Steinsvik.

Innen to år?

– Slik utbyggingstakten for GSM-R-nettet er planlagt, med slutføring av alle strekninger innen første halvår 2007, ser vi det som kostnadsoptimalt om kommersiell utbygging av GSM kan planlegges og etableres i tidsrommet fra nå og fram til miljøet som står for GSM-R-utbyggingen avvikles, sier leder i JBV Nett. Steinsvik ser det som absolutt realistisk om mobiloperatørene og Jernbaneverket innen to år, gjennom en samordnet utbygging, sørger for å utvide den enkelte operatørs mobilnett langs jernbanesporet slik at «hullene» i GSM-dekningen – som frustrerer mange togpassasjerer – blir «tettet».

Til disposisjon

– For at nettoperatørene skal være i stand til å gjøre sine vurderinger, stiller



Rekkefølgen: GSM-R togradio ble først tatt i bruk på Nordlandsbanen, Roros- og Raumabanen, og skal være ferdig på resten av jernbanenettet i 2007.

Jernbaneverket kart over radiodekning fra GSM-R basestasjoner, tunnelinstallasjoner, aksess- og transporttransmisjon, samt annen relevant infrastruktur (hytter, mast) til disposisjon. Likeledes får de informasjon om antall passasjerer på de enkelte banestrekningene, avslutter Terje Steinsvik.

Han vil ikke kommentere hvem som må ta regningen for bedre mobiltelefondekning, og hva som må til for at mobildekningen skal bli like god på jernbanestrekninger med lave passasjertall.

obilhull



Tåne hullene: Høsten 2004 ble nye GSM-baserte togradlo tatt i bruk på Nordlandsbanen, Rorosbanen og her ved Trollveggen på Raumbanen, Trollveggen.

ET AUSTRAL

AUSTRALIA: Til liflige toner av Frank Sinatra ruller 24 vogner ut fra Darwin stasjon med destinasjon Adelaide. Det er 300 mil, to tidssoner og 47 timer gjennom tropiske sumpområder og rustroede sletter. Vi er om bord i The Ghan.

Jeg skal riktignok av i Alice Springs – ett år etter at strekningene mellom Australias midte og Darwin ble åpnet. Åpningen representerte den siste milepælen i The Ghans historie og realiseringen av en 70 år gammel drøm om en transportåre mellom sør og nord; fra Barossa Valleys berømte vingårder til kvegområdene i tropene.

«The railway was the steel giant wich would smash the tyranny of distance in Australia».

Northern Territory News,
19. januar 2005

«How are you doing, mate?»

Min reise på «skarve» 1500 kilometer starter hyggelig ved at serviceassistent Gary Majewski ønsker velkommen i den enkle, men funksjonelle 1. klassekupeen. På jovialt australsk vis demonstrerer Gary de ulike fasilitetene: nedfellbar vask og toalett, en seng som trekkes ut av veggen og et komfortabelt sete der du kan sitte og iaktta landskapet.

– See you later, mate. Gary forsvinner med et bredt smil, og overlatt til muzaken fra høyttalerne og lyden av

1140 tonn i bevegelse på nylagte spor mot sør, får en tid til å reflektere over livet i sin alminnelighet. No worries, mate.

Komfort og fristelser

Det er jo ikke til å nekte for at man blir både sulten og tørst på togreiser. Før jeg steg om bord på toget, forlot jeg et Darwin med 35 varmegrader i skyggen og 90 prosent luftfuktighet.

Da er det godt å leske strupen. Løsningen finnes i barvognen. Det er kjølig. Det er godt. Og for øvrig omfattes

SK EVENTYR

det av reklameforbud i Norge.

– Good on you, mate, sier sidemannen idet jeg slår meg ned i en stol. Her kan jeg godt bli sittende en stund, omsvøpet som jeg er av kjølige fristelser og første-classes, dempet atmosfære.

Jeg snakker med Michael Brooke, som jobber i rengjøringsfirmaet med det velklingende navnet Spotless. Han har oppsynet med rengjøringen av togmateriellet. Nå skal han ned til Katherine, et av stoppestedene underveis. Når Michael ikke jobber, så fisker han.

– Barramundi, sier han. – Den beste fisken i verden. Ingenting kan måle seg.

– Mmm, svarer jeg. Den norske laksen får ligge i fred.

Blant de kondisjonerte

Med en tom aperitiff på bordet foran

meg og sulten i anmarsj hører jeg at første bordsetting annonseres i spisevognen. Blant brune skinnseter, messing og dekorerte glass møter 1920-tallet nåtid – på mer enn én måte. Gjestene på første klasse minner deg på at de gode tingene kommer sent i livet for mange av oss. Det er godt å vite. Menyen gir deg flere valg, men nasjonale spesialiteter som kenguru og krokodille er fraværende. Ryktene vil ha det til at nasjonalhelten og dyreverneren Steve Erwin forlangte at disse rettene ble fjernet fra menyen om han skulle låne navnet sitt ut til markedsføringen av The Ghan. Enda godt mannen ikke er vegetarianer. Jeg ender opp med kylling. Min sidemann, Stan Dunn (69), bestiller det samme. Han er fra Melbourne, utdannet kjemiker og driver et eget firma som håndterer avfall. Men egentlig

vil han helst reise med tog – hele tiden.

– Broren min er verre. Han er fullstendig toggal. Han jobbet i 42 år for Victoran Railway. Jeg har arvet lidenskapen fra ham, sier Stan og tegner opp en ny type boggie han mener å ha sett på et passerende godstog. Vi spiser, drikker og ser ut av vinduet. Vi er enige om at ingenting er bedre enn å reise med tog...

Et liv på sporet

Etter en fire timers stopp i Katherine, inklusive en kort og ettermiddagsvarm sightseeing, møter jeg den alltid til



Stålgiganten: Det synes i terrenget når en kilometer tog baner seg veg

(Foto: Great Southern Railways)

stedeværende Gary i spisevognen. Det er opphold i bevertningen, og Gary, som bor i Adelaide, nyter stillheten. 240 dager i året tilbringes på toget. Slik har han levd de siste fem årene etter å ha jobbet 23 år i bank.

– I denne jobben trenger du å være utadvendt og serviceorientert – og så må du ha en tålmodig kone, legger han til med et smil.

- Noen spennende historier?
- Nja, hehe...ting skjer, flirer han, uten å gå inn på detaljer.
Vennlig og diskret.
- Og hva bruker du tiden på når du en sjelden gang er hjemme?
- Kona. Og så leser jeg en del bøker, svarer Gary og smiler igjen.
- Thanks mate, sier jeg.

Kontraster

Tilbake i kupeen følger jeg et utradisjonelt drama fra dyreriket på nært hold. En ørn jages av småfugler. Illsinte jager de predatoren rundt i ring til den legger seg på en bølge av varmluft og svever av sted med uforrettet sak. Faren er avverget, og reiret som finnes der ute et sted, er trygt i denne omgang.

Regntunge skyer kommer og går og



Alltid til stede: Gary Majewski er alltid rede om det er noe du trenger hjelp til.



Australsk avkjøling: Ute er det 34 plussgrader og 90 prosent luftfuktighet, men inne har man muligheter til å regulere temperaturen ...



1. klasses service: Måltidene ombord i «The Ghan» innt

etterlater en himmel med kontraster. Toget er i gang igjen, og 800 reisende fyller tiden med bøker, samtale eller gjør som meg; plasserer blikket på naturen som farer forbi og håper på et aldri så lite glimt av kenguruen som er opphavet til Gold Kangaroo – førsteklasseavdelingen på The Ghan. Jeg ser ikke en eneste kenguru – verken i gull eller andre valører, men vakkert er det.

Okse i solnedgang

Vakkert er det også i halv-åtte tiden om kvelden når middagen serveres. Mine bordpartnere er foruten Stan, de aldrende herrer Jack Thomens og Wes Runting, begge fra staten Victoria. De er enkemenn. Reiser mye med tog, forteller de. – Jeg har vært i Norge, forteller Wes.

– Fantastisk land. Det syntes både kona mi og jeg. Hvor lenge siden kan det være... 15-20 år siden, kanskje... Wes er ikke sikker. Sola er i ferd med å gå ned bak trærne som omkranses av sumper og små innsjøer. Vi skåler i shiraz og nyter en bedre del av nylig avdøde Ferdinand. – Life is good, konkluderer Stan. Vi skåler igjen og kikker ut av vinduet. Og alle er vi enige om at ingenting er bedre enn å reise med tog...

Champagnegaloppen

Etter middag serveres det champagne i barvognen. Med en snittalder på 60

benker vi oss ned. Når det 3. glasset champis er servert, trekker ombord-ansvarlig på 1. klasse, Gavin

«Broren min er verre. Han er fullstendig toggal»

Mee, frem en mikrofon. Formålet er å få gjestene til å berette om sin beste reiseopplevelse med tog. Noen har vært i Sør-Afrika, andre i Thailand,

mens enkelte trekker frem alpebanene i Europa. Jeg ber om mikrofonen: – The Bergenline, the Flåmlinje, and the Ofotline. Magnificent and beautiful journeys through the wild mountains of Norway, the land of the midnight sun, oil and Bjørn Dæhlie.

Jeg er i gang nå, men må levere fra meg mikrofonen. Folk klapper. Av hvilken grunn er jeg ikke sikker på. Jeg er i hvert fall i storartet humør. Noen forteller om en tur med Orientekspresen. Eksotiske turer. «Bergenline», roper jeg igjen. Mer applaus. Ute er det stummende mørkt nå. Champagneglasset er tomt. Det er leggetid.

Rød morgen

Klokken seks om morgenen ruller jeg persiennene opp. Himmelen slår meg i ansiktet. Et enslig tre klorer seg fast på sletta idet sola er i ferd med å gi det karrige landskapet farge igjen. Vi er tre timer unna Alice Springs hvor min reise ender. Akkurat det er det siste jeg ønsker å tenke på nå. Etter en dusj er det frokost. Jeg møter Stan i spisevogna. Vi hilser og bedyrer at vi begge har sovet

godt. Vi summerer opp kvelden før da vi møtte Mick, en pensjonert flykaptein fra Air Lingus. Han fortalte oss hvordan en full hydraulisk svikt i en jumbojet 30.000 fot over bakken med 400 reisende om bord føles. «Du svette over snippen» sa han. Vi lo da. Toffe greier.

Stan spiser egg og bacon, og så løser han kryssord. – Jeg liker å løse kryssord om morgenen, forteller han. Jeg nikker.

Endestasjon

I barvogna møter jeg Jack (82) fra middagen dagen før. Han sitter og stirrer på den mineralholdige sanden som omgir sporet. Jack begynner å snakke om 2. verdenskrig. Om aboriginersoldater som utviste et større mot enn noen andre. Harde slag. Han forteller om kona som døde av Alzheimers, som ble litt mer borte for hver dag som gikk. – Vi var gift i over 50 år, forteller han meg. Jack blir blank i øynene. Vi sier ikke mye. Det er i grunnen ikke nødvendig.

Utenfor vinduet forteller landskapet at australierne er kommet

«Den beste fisken i verden. Ingenting kan måle seg»

langt i å mestre naturen. Å etablere bo-setninger under slike forhold må ha satt pionerånden på prøve.

I tillegg å skulle bygge jernbane med 50 ubarmhjertige plussgrader i skyggen krever en god HMS-plan og en vilje til å tøyne den...

Vi er fremme i Alice. Jeg tar Jack i hånden. Han skal videre. Det er ennå et stykke til endestasjonen. ➤



angelige og dannede omgivelser.



Mat må man ha: Her i form av et stykke velsmakende okse.



Tegninger på himmelen: Det er regntid i Australias tropes, og regn tar over for sol i løpet av minutter.

(Foto: Sindre Ånonsen)

– En enorm suksess

– The Ghan har overgått alles forventninger når det gjelder antall reisende. I det første driftsåret har over 70.000 personer reist mellom Adelaide og Darwin, forteller informasjonssjef i Great Southern Railways, Philip Engelberts.

Selskapet økte antall avganger fra Adelaide til Darwin fra én til to da

høysesongen startet i vår. Tilbudet har vært markedsført gjennom byråer

både i Europa, USA og andre steder, og rundt halvparten av de reisende er fra



Solnedgang: Mette på god mat og godt drikke får vi med oss de siste solstrålene før tussmørket setter inn.



Frokost og kryssord: Stan Dunn leter etter ord mens vi nærmer oss Alice Springs.

The Ghan:

- Har fått navnet sitt etter de afghanske kamelførerene som tidligere spilte en avgjørende rolle i å frakte varer og mennesker til Alice Springs
- Første del av banen mellom Adelaide og Stuart (senere Alice Springs) stod ferdig i 1929
- Banen var i mange år utsatt for flom, og flere ganger ble banelegemet på deler av strekningen vasket vekk
- En gang strandet toget i to uker, og fyrbøteren måtte skyte ville geiter for å sikre mat til de reisende
- Allerede i 1929 var det planer om å forlenge banen fra Alice Springs opp til Darwin. I 2004 var drømmen blitt en realitet
- Banen er først og fremst bygget som en godstrekning
- Reisen mellom Adelaide og Darwin er 2979 kilometer lang og tar rundt 47 timer



- Reisen med The Ghan er verdens lengste nord-sydgående gjennom et helt kontinent
- Enkelte av persontogene har vært 1,3 kilometer lange, hvilket mange mener gjør The Ghan til verdens lengste persontog i regulær rute. Men fordi plattformene er atskillig kortere, har selskapet besluttet å redusere antall vogner
- Hvis du ønsker det - og er villig til å betale for det - kan du leie Prinsen av Wales sin private vogn fra 1920, kledd i lønnetre og blyglass
- En førsteklassebillett en veg, koster rundt 9000 kroner. Da inngår alle måltider i prisen.

(Reportasje om byggingen av banen: se Kjøreveien nr 10-2003).

utlandet. I tillegg har nasjonalhelten, Steve Erwin, kjent fra TV-serien «The Crocodile Hunter» i Norge, lånt navnet og ansiktet sitt ut til The Ghan.

– Han er en morsom fyr og et trekkplaster, kommenterer Engelberts.

– Hva er forskjellen mellom The Ghan og andre fjernstrekninger i Australia?

– Vi har egentlig bare to fjernstrekninger, og det er mellom Adelaide

og Darwin og mellom Sydney og Perth. Det som gjør disse reisene spesielle, er at de går gjennom et helt kontinent. Når det gjelder reisen mellom Adelaide og Darwin, så vil du her se et bemerkelsesverdig skifte av landskap fra grønne vingårder, gjennom det tørre sentrum av Australia og til de grønne tropene i nord. Og i vinterhalvåret når det er regntid i nord, blir kontrastene ekstra synlige, sier

Engelberts.

– Har de tidvis ekstreme værforholdene skapt problemer for infrastrukturen?

– Nei, ikke i det hele tatt. Alle nødvendige hensyn ble tatt under byggingen av banen, smiler han vel vitende om at den gamle traseen var utsatt for naturkreftenes vrede mer enn én gang.



Oppbrudd: «The Ghan» er snart halvveis på sin ferd mot Adelaide, og for noen er turen snart over.



Mange minner: Jack Thomens bruker togreisene til å bearbeide inntrykk fra et langt liv. Han deltok i 2. verdenskrig og så både heltemot og svik. «But war is madness», sier han.



Litt skummelt: Snart tre år gamle Magnus er bitt av veteranogbasillen.

MORO FOR SMÅ OG S

HAMAR-ELVERUM-HAMAR:
Lille Magnus sitter andektig og litt spent sammen med mamma i den gamle karetvogna på vei til Løten. Hun har ingen forklaring på den håpefulles fascinasjon for gamle tog. Men: - Det er en guttegreie det der, sier hun.

PER RATHE

Karettoget har nettopp forlatt Hamar stasjon og tatt fatt på den sammenhengende stigningen opp til Løten der Akevitt- og pultostfestivalen skal være samarbeidende trekkplaster. Magnus sitter spent sammen med nabogutten Kristoffer på

fem på tredje klasse. Han har en ti-tolv turer med Tertitten inne på området til Jernbanemuseet bak seg, men dette er første tur med normalsporet veteranog på fri linje.

Den vakkert oppussete toakslingen legger seg forsiktig over i kurven. Magnus ser spørrende på mamma.

- Togbana var skakk, sier han lett bekymret.

- Det er nok helt som det skal være det, Magnus, beroliger mamma.

Lokal attraksjon

Vel en time tidligere kom jeg med tog fra Oslo og ble møtt av truende skyer og sure vindkast langs plattformen på Hamar. Ingenting på stasjonen tyder på at noe spesielt skal skje. Ikke for jeg ser litt nøy-

ere på en håndfull mennesker som åpenbart er ute i samme ærend som meg: De er alle velkjente entusiaster, som utholder mer enn dette for å få en tur med et av verdens mest autentiske veteranog i kjørb

stand. Her møtes man ikke av banner og fanfarer, dette er en lokal attraksjon, mer eller mindre forbeholdt de innvidde. De skulle bare ha visst, de som ikke er her, og med Carolines

og karettogets dampende entre, kommer også solen. Den gamle damen, bygd i 1861, trekker sine karetvogner inn i spor én og stopper mykt. På plattformen tar to blide damer fra museet oppstilling med



(Alle foto: Per Rathe)

TORE...

pengekasse og klistremerker til dem som legger ut stakkars 50 kroner for å reise en vei eller 100 for hele turen.

Belønningen

Med åpne dører, tett i tett på geledd, byr toget seg frem. Ta en titt da vel, hvisker vognene. En har plysjseter, en annen en forseggjort vedovn, en er åpen, den neste er utstyrt med små trange kupeer. Og til sist: boggikareten.

Oppmøtet er normalt bra, mener Anne og Wenche fra museet. De fleste, altså de som ikke tilhører den harde kjerne, har sett annonsen i lokalavisen.

Det er museets mekaniker, Tore Mikkelsen, som har æren av å fyre oppover mot Løten. Mens Roar Stenersen er myndig til stede på førerplassen.



På loket: Roar Stenersen holder luka til fyren åpen, mens Tore Mikkelsen spar kol.

– Nå skjønner du sikkert hvilket privilegium det er å ha denne jobben, sier han.

– Dette er belønningen for det vi gjør i verkstedet gjennom året. Det er moro å kunne være med ut og kjøre det du har stått og skrudd på, istemmer Mikkelsen, som svinger seg med spaden for å holde dampen oppe.

– Vink, Markus

– Der står'n bessfar! Vink! roper ni år gamle Alexander til lillebror Markus og vinker det han er kar om mens svart røyk driver inn over det grønne, gjestmilde landskapet. Langs sporet står familie og venner, en kar på traktor og noen tilfeldige nysgjerrige stopper også opp og vinker. Men de fleste har avtalt det på forhånd. Som Magnus er også jevngamle

Markus ute på sin første tur med karetoget.

På Løten er turen over for guttenes del, og de fleste med dem. Når en håndfull skuelystne tar imot oss på Elverum, er vi ikke mange om bord.

Caroline kobles fra, hun skal snus på svingskiva. Anne Zachariassen og Wenche Sandvik Lundbye er igjen på plass med pengeskrin og klistremerker.

– Bli det ikke litt smålåtent det her, undrer jeg.

– Jo kanskje det. Vi kunne nok ha gjort mer ut av det, kledd oss ut for eksempel. Nede i Europa hender det at også passasjerene møter opp i tidsriktige kostymer, svarer Wenche.



Arvelig belastet: Det er damplokomotivet som interesserer Thomas (t.v.) og Christer. Reisens slutt: Så tar Caroline pause frem til 21. august.

Ens ærend fra Bergen

På Elverum tar jernbaneentusiast Hans Schaefer over som fyrbøter. Han har tatt turen ens ærend fra Bergen for å få lov til det. Lokomotivet lar oss vente, men så fløyter hun et sted der borte i skogen.

– Der kjæm'a Caroline, roper en guttunge som kommer løpende til. Det er og blir den grønnkledde som trekker flest beundrere.

Etter en times opphold bærer det tilbake til Løten. Og nye mødre og noen fedre og besteforeldre tar plass med sine poder. Benkene er forbløffende behagelige til å være laget av tre, vi sitter riktig så godt. Plysvogna er reservert for hele turen. Og her er det også jenter med.

– Det er faren deres som har satt den i stand, sier en stolt bestefar.

Akevitt og pultostfestival

På Løten er det festival og opphold i en time og et kvarter. Mens Schaefer ser etter Caroline, kryper resten av de store gutta inn under baldakinen på plattformen med kaffe og vafler. Der sitter venneforeningens leder, Krøderbanens utsendte, Stenersen og Mikkelsen og noen til. Einar Eide, fremføringsansvarlig lokfører og fast ansatt ved Jernbanemuseet og ombordansvarlig Ole Johnny Flateby er også kaffetørste og pratesjuke. De har vært mannskap på karetoget siden starten for ni år siden.

– Det heter jo ombordansvarlig, selv om det ikke er mulig å bevege seg gjennom dette toget, smiler Flateby, som til daglig er skiftekonduktør i Drammen. Og temaet for praten er ... Nettopp: Damplok. Selv benytter jeg anledningen til å ta en titt på denne festivalen som lokker med både utfordrende og strengt regulerte lokale spesialiteter.

– Akevitt får du her

Det er kort vei til festivalområdet i hoved-

gata i Løten. Salgsbodene står tett, en kar falbyr sitt overveldende sortiment av pølser, en gårdsprodusent har slått seg på feta- og brunoststerner, mens en tredje deler Gluntans «La oss leve for hverandre» med hele bygda. Helt gratis. Og er du ute etter pultost, behøver du ikke lete lenge, for på den beste plassen breier en her-

” – Der kjæm'a Caroline!

værende meierigigant seg med kjempe-logoer og små smaksprøver. Jeg våger meg på en lompe med pultost. Slett ikke verst, men hvor får jeg smake akevitten? spør jeg den trivelige damen bak disken.

– Vent litt, blunker hun og drar frem en pøs fra bakerst i teltet. – Det får du her.

Så smører hun raust på av innholdet, som minner mistenkelig om pultost, og rekker meg nok en potetkake påført denne kornete delikatessen.

– Jeg har blanda i ti centiliter akevitt i dette spannet, forklarer hun. Men akevitt uten pultost er ikke å oppdrive.

– En levende organisme

På Løten kommer nye gutter på. En bråkebøtte er mest opptatt av å plage mannen med blokk og kamera. Mor, mormor og en kompis er reisefølge; mor hadde lest om toget i festivalavisen. Tor Fabian på fem koser seg med mormor og er mest opptatt av å spise popcorn.

Men den noe eldre lysluggen ved vinduet er en ekte entusiast, bekrefter faren og legger vekk avisen.

– Han er med hver gang det er ute og kjører, sier han.

– Er du like entusiastisk?

– Ikke helt, nei.

Det er derimot Thomas Haugen, med lokførere til far og bestefar, og kameraten Christer Berg.

– Det er dampmaskinen som er interessant, sier Thomas, mens han sender tekstmeldinger. – Den er som en levende organisme, det er ikke bare å trykke på starteren der, nei.

Ingen heisaturer

– Strekningen Hamar-Elverum er ideell for denne kjøringen, sier Roar Stenersen. Karetoget har fått prøvd seg på andre strekninger, men det er dette som er hjemmebanen.

– Vi kjører strekningen på én tender, det er svingskiver i begge ender, ingen kontaktledning og Caroline får kjørt seg i stigningene. Og vi har fast dispens fra ATC.

Forespørlene om charterkjøring er mange. – Vi kjører ikke heisaturer med det, nei, det ville være som å låne ut et Munch-bilde til en barnehage for å klatte på det, sier Stenersen.

På Hamar kobles Caroline fra. Igjen skal hun snus, før hun og karetovgnene stalles til neste tur på den andre siden av sommeren.

Det er én time å vente på toget til Oslo. Akkurat passe til å få seg en utepils oppe i byen før regnværet kommer.

ratheper@hotmail.com

Sommerens tilbud

Årets andre tur med karetoget finner sted mellom Hamar og Elverum 21. august. På Norsk Jernbanemuseum vises utstillingen «Kongelige reiser» frem til 20. august. Der kan man blant annet se en nyrestaurert kongevogn i mahogni og stålvognen som avløste den. Frem til 15. august holder museet åpent hver dag fra klokken 10.30 til 17.00. Se også www.norsk-jernbanemuseum.no.

Forelsket i Caroline

HAMAR: I en nedlagt verksted-hall tripper karetvognene og vil ut. Anført av Caroline, Roar Stenersens store kjærlighet. – Publikum får ikke sett dem til daglig, men de er godt bevart, sier han. Og snart skal de ut og kjøre.

PER RATHE

– Du vil vel se karetoget, sier han da han møter meg på Hamar stasjon. Med bil. For underlig nok; det er ikke gangavstand fra jernbanestasjonen til vårt nasjonale jernbanemuseum. Så skal vi vel sette kursen mot de lyse og hensiktsmessige lokalene der ute i park- og villastrøket? Mot det helt nye museet, som ble åpnet for bare to år siden, noen hundre meter fra den gamle hovedbygningen, hvor Dovregubben sturer i sitt mausoleum?

Å nei da, turen går langs stasjonsområdet der veteranmateriell er oppbevart i «møllpåsar», som Roar Stenersen kaller denne nødløsningen. Jernbanemateriell klarer seg dårlig i lengden under åpen himmel, påpeker han og legger til at bare 40 prosent av museets materiell står under tak. De som reiser forbi, tenker neppe over at det er bevaringsverdige klenodier som skjuler seg under presenningene. Så svipper vi innom ringstallen, der museet ble lovet mer plass enn det fikk.

Signaler og lyder

– Elektriske lok tåler ikke å stå hensatt ute, slår han fast og legger ut om alskens tekniske duppeditter på de tidligere storhetene El 8 og El 13, før han tar meg med til det nedlagte presenningsverkstedet.

Og der, i de dunkle lokalene står HUN, Caroline fra 1861 og tre rader med karetvogner, som har vært brukt som både hytter og grisehus. Snart skal det komplette veterantoget vise seg frem på Akevitt- og pultostfestivalen på Løten.

– Mine beste stunder har jeg når jeg



Min arbeidsdag

Navn: Roar Stenersen

Alder: 50 år

Arbeidssted: Norsk

Jernbanemuseum

Tittel: Overingeniør

Begynte som: Avdelingsingeniør i 1990

Bor: Hamar

kjører Caroline. Det er oftest jeg som kjører henne, sier Stenersen.

Han er utdannet elektroingeniør; er et selvgående oppslagsverk og kan det meste.

– I femti kilometer i timen får du med deg signalene, presiserer han for å tilfredsstille tilsynet, som han har et utmerket forhold til. – Men eventuelle ulyder opptar meg mer. Det finnes ikke noe mer potensielt selvdestruerende enn en dampmaskin.

” Jeg gikk på trynet borti krattet her!

Gikk på trynet

Carolines søsterlok, nr. 16, står i den nye utstillingshallen, blant de gamle kongevognene.

– Det har vært donor for nr. 17 (Caroline). Uten nr. 16 hadde vi ikke hatt Caroline, forklarer Stenersen.

– Autentisk anno 1900, legger han til. – Som alltid har vi måttet velge hvilken epoke vi skal legge oss på. Når det er snakk om å bevare, er det alltid et dilemma om vi skal velge det først produserte eller det best bevarte objektet.

– Vakuumbremser, sier han stolt og henleder oppmerksomheten på de riflete slangene mellom vognene. – Slike bremsere har ikke blitt brukt i Norge på vel 60 år, det var litt av en oppgave å rekonstruere dem. Vi var heldige og fant noen avgjørende komponenter, som det ellers hadde vært vanskelig å skaffe. Faktisk gikk jeg på trynet over dem borti krattet her.

Autentisk veterantog

Roar Stenersen er det entusiastiske bindeleddet mellom offentlig forvaltning og de frivillige bevaringsmiljøene. Nettverket hans er stort og også internasjonalt.

– Samarbeidet mellom oss og de frivillige miljøene er uvurderlig for Jernbanemuseet, sier han.

Også venneforeningen, som stort sett består av jernbanefolk, er en viktig støtte.

– Venneforeningen kanaliserte alle sine midler gjennom elleve år til karetoget. Verdens eldste og eneste komplette 1800-talls veterantog har kostet 8,5 millioner kroner når vi ser bort fra lønna mi som prosjektleder, smiler Roar Stenersen.

ratheper@hotmail.com

Tilfreds: – De reisende på Gjøvikbanen vil fra juni 2006 få et langt bedre rutetilbud, skriver samferdselsminister Torild Skogsholm, her avbildet under pressekonferansen på Grefsen stasjon. (Foto: Øystein Grue)



Månedens gjest: Torild Skogsholm

Samferdselsminister, Venstre

Bedre jernbanetilbud!

For å bedre miljøet og styrke mer miljøvennlig transport har Venstre og samarbeidsregjeringen gjennomført et stort og nødvendig løft for jernbanen: Både investeringene i jernbaneinfrastruktur og bevilgningene til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog har økt kraftig siden jeg tok over som samferdselsminister i 2001. Investeringene har fått en realvekst på over 50 prosent.

Dette er den største jernbanesatsingen i moderne tid, med unntak av årene med Gardermobaneutbyggingen på 1990-tallet.

Jernbanen feiret i fjor 150 år i Norge. Det er derfor gledelig å konstatere at det på svært mange områder går i riktig retning med jernbanen her i landet.

Jubileumsåret 2004 var ett av de sikker-

hetsmessig beste år for jernbanen. 2004 var det beste året siden målingene startet i 1971 når det gjelder punktlighet i toggangen. 2004 ble også et meget godt år for jernbanen, med trafikkvekst og økonomisk resultatforbedring både for person- og godstrafikken.

Norsk jernbaneskole ble åpnet i januar i år, og det første lokomotivførererkullet er nå i gang med utdanningen. Opprettelsen av skolen er et viktig element i å skape et enhetlig, samlende og operatøruavhengig kompetansesenter for hele jernbanesektoren.

Innføring av GSM-R på det norske jernbanenettet er nå godt i gang med sikte på at arbeidet skal være ferdig i 2007. GSM-R handler om å gjøre jernbanen sikrere,

både for de reisende og de som arbeider på jernbanen. Sikker kommunikasjon er viktig både i normal trafikk og for å hindre at farlige situasjoner oppstår. I tillegg vil innføring av GSM-R bidra til at jernbanedriften kan effektiviseres ved at det blir lagt til rette for en smidigere og bedre trafikkavvikling.

Baneservice ble omdannet til et statlig aksjeselskap med virkning fra 1. januar i år. Regjeringen legger opp til at alle investeringsprosjekter og prosjekter innen fornyelse og forebyggende vedlikehold på jernbanenettet skal konkurranseutsettes innen 2007.

Formålet med konkurranseutsettningen er å effektivisere produksjonen i Jernbaneverket, slik vi får mest mulig igjen



„ .. den største jernbansatsingen i moderne tid

(Trans European Rail Freight Network).

Samferdselsdepartementet legger opp til en gradvis innføring av konkurranse om retten til å drive togtrafikk på alle persontrafikkstrekninger i Norge – både trafikk som i dag kjøpes av staten og trafikk som utføres uten statlige tilskudd. Staten kjøper i 2005 persontrafikk tjenester fra NSB for om lag 1,5 milliarder kroner – noe som betyr en økning på over 50 prosent bare siden slutten av 1990-tallet. Ved å ta i bruk konkurranse ønsker vi å legge til rette for en mer offensiv jernbanepolitikk med klarere fokus på de reisendes behov. I tillegg har Samferdselsdepartementet forventninger om at de reelle kostnadene knyttet til de ulike togproduktene vil bli bedre synliggjort i en framtidig ordning med konkurranse. På den måten vil vi få et bedre styringsgrunnlag i utformingen av politikken for statlig kjøp av persontransporttjenester med jernbane.

Gjøvikbanen er første strekning der vi tar i bruk konkurranse om persontransport på jernbanen. Tre selskaper deltok i konkurransen, og 30. mai ble det klart at Samferdselsdepartementet vil inngå trafikkavtale med NSB Anbud AS om drift av persontransport på Gjøvikbanen. Kontrakten har en årlig verdi på om lag 70 millioner kroner.

Et av målene med slik konkurranseutsetting er å få flere til å reise med toget. De reisende på Gjøvikbanen vil fra juni 2006 få et langt bedre rutetilbud, med økt kapasitet, flere avganger, bedre service, tilgjengelighet og komfort.

Samtidig vil staten betale mindre for driften av togtilbudet på Gjøvikbanen. Konkurranse fører dermed til mer og bedre transport for færre statlige midler! Dette må være et godt utgangspunkt for videre konkurranseutsetting.

I min periode som samferdselsminister har vi arbeidet målbevisst for å styrke og omstille jernbanesektoren for å møte framtidens behov for jernbanetransport. Blant annet gjennom Nasjonal transportplan 2006-2015, er det lagt et godt grunnlag for å fortsette dette arbeidet også i årene som kommer. Jeg er derfor mer optimistisk på jernbanens vegne i dag enn jeg var da jeg overtok som samferdselsminister i 2001!

for de midler som bevilges til infrastruktur. Samtidig skal reisende og de ansattes sikkerhet ha høyeste prioritet, og de ansatte skal ha forutsigbare og gode arbeids- og lønnsvilkår.

Jernbaneverket skal fortsatt være et statlig forvaltningsorgan, underlagt Samferdselsdepartementet og med ansvar for blant annet planlegging, utbygging, vedlikehold og drift av den statlige jernbaneinfrastrukturen.

Regjeringen legger til grunn at økt bruk av konkurranse fremmer god ressursbruk fordi det får produsenter og tilbydere av ulike transport- og infrastruktur tjenester til å drive effektivt, og dermed produsere til lavest mulig kostnader.

Økt bruk av konkurranse om tildeling av statlige bevilgninger betyr ikke at det offentlige fraskriver seg ansvaret for at tjenestene blir utført. Tvert i mot kan det bety at det offentlige blir klarere i sine kvalitetskravtilhordantjenesteneutføres,

og dermed får mer ut av den samlede ressursbruken. Samferdselsdepartementet vil derfor fortsette utviklingen av en mer markedsrettet utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen i alle transportsektorer, samtidig som behovet for offentlig styring ivaretas der det er nødvendig.

Det er fra 2003 gitt mulighet for alle godkjente selskaper til å drive godstransport på jernbanen i Norge. Dette har vi gjort for å få mer av godstransporten over fra veg til jernbane, som er en sikrere og mer miljøvennlig transportform. I tillegg til CargoNet og Malmtransport AS (kun på Ofotbanen) som hadde tillatelse fra før, har nå også Ofotbanen AS fått tillatelse til å drive godstransport på det norske jernbanenettet. Dessuten har de tre svenske selskapene Green Cargo AB, Togåkeriet i Bergslagen AB og Hector Rail fått sikkerhetssertifikat fra Statens jernbanetilsyn for å drive internasjonal godstransport på norske TERFN-strekninger

En glad sjef

Hun ville jobbe i et yrke der en spade ble kalt for en spade. Løsningen ble en praksisplass på jernbanen. 16 år senere er Aase-Mette Skilbred (36) blitt sjef – en glad sjef som ønsker å være jernbaneansatt til hun er pensjonist.

TORE HOLTET

«Den første kvinnelige produksjonslederen» lød tipset til redaksjonen. Jo visst er hun det. Men sånne merkelapper preller av hos den nevenyttige damen fra Porsgrunn.

Da unge Skilbred ble fast ansatt i 1993, var hun den andre kvinnelige signalmontøren i Norge. I flere år var hun kvinnen blant menn, uten at hun anser det for være noen stor prestasjon.

«Så det er sånn en sjef ser ut?» er en av flere kommentarer som triller gjennom den åpne kontordøra mens den nyutnevnte sjefen sitter og snakker med Jernbanemagasinet.

Replikkene sitter løst hos de mangeårige kollegene til den nye produksjonslederen i Porsgrunn. Det er slik hun vil ha det på jobben.

Jernbanen var stedet

– Jeg hadde ikke noe forhold til jernbanen. Jeg hadde knapt sittet på et tog før jeg begynte å jobbe for jernbanen, og ingen i familien er jernbanefolk, betror Aase-Mette oss. Men det skulle ikke gå så mange arbeidsdage før hun var overbevist om at jernbanen var stedet for henne. Etter å ha gjennomført elektrofag grunnkurs følte hun aldri noen tvil om hvor læretida skulle tilbringes. I 1993 fikk hun fagbrev som signalmontør.

– Miljøet på «Signal» var helt topp. Fra første dag ble jeg møtt med «Hei» og «Velkommen», minnes produksjonslederen, som i tillegg til teknisk fagskole har fått med seg et år på Handelshøyskolen BI og fått to unger.

Med unntak av en kort periode i BaneProduksjon i Drammen har Porsgrunn vært arbeidsplassen – de siste seks åra som fagkonsulent, fremdeles innenfor fagområdet signal.

– Tøffe dager

Vedtaket om å konkurranseutsette vedlikeholdet på jernbanen gjorde at tidligere produksjonsleder Ernst Tore

Jakobsen kastet seg ut i det private næringsliv og dro i gang Norsk Jernbandedrift AS sammen med et titalls andre kolleger.

Kort tid etter at dette ble kjent, ble han fristilt. Og hans nestkommanderende det siste året ble sjef for Porsgrunn produksjonsområde nesten før det hadde gått opp for henne.

– Jeg fikk det inntrykk at mange tok det som gitt at jeg skulle rykke opp, og slik ble det.

– *Hvordan vil du oppsummere to-tre måneder i sjefsstolen?*

– Veldig all right, men det har også vært noen tøffe dager. Mange sliter. Det oppdager jeg når jeg snakker med enkelte av dem. De fleste stiller på jobb som før, så lenge det varer. I løpet av juli er det imidlertid slutt for 23

av våre 66 medarbeidere. Det positive er at 14 av disse fortsatt skal jobbe for jernbanen. Slik sett skiller vi oss fra resten av landet, der 80 prosent av de som tar slutt-pakke, går til andre yrker.

Kjempeutfordring

– Det blir en kjempeutfordring å få vedlikeholdet til å fungere under så raske omveltninger. For vårt vedkommende gjeldet det særlig kontaktledningsanleggene. Responsen på feilretting kan bli opptil to timer lengre enn det vi har vært vant med til nå.

– *Og du er sjefen som har ansvaret?*

– Ja, og det er en helt ny situasjon. Jeg har heller ingen ledererfaring, men når en har flinke folk rundt seg, så tror jeg det går greit. Jeg innbiller meg faktisk at det kan være fordel å være jente. Jeg tror vi fanger opp litt andre tegn enn det mannfolk tradisjonelt gjør, og det kan komme godt med.

Gutta viktigst

– *Hva slags leder vil du være?*

– Jeg vil være til stede og tilgjengelig. Gutta er viktigst, ikke minst i den situasjonen vi nå er inne i. Her på mitt kontor står døra åpen. Alle skal oppleve at det er enkelt å stikke innom og slå av en prat. Jeg er sosialt anlagt og er avhengig av god kontakt med dem som jeg skal jobbe sammen med.

Aase-Mette Skilbred er i trygge omgivelser. Porsgrunn er det beste stedet på denne jord. Her er hun vokst opp, her har hun og hennes mann pusset opp hus de siste fem åra ...

– ... og her skal jeg bli. Tenk deg: Fem minutter til sjøen om sommeren og en halv time til skiterreng om vinteren, for de som vil benytte det. Porsgrunn har nesten alt jeg trenger for å trives.

Drømmetur

– *Hvis andre skulle karakterisert deg med noen få ord hadde de sagt at ...*

– ... jeg stort sett er i godt humør. Jeg gleder meg hver dag til å gå på jobb, og jeg tror jeg greier å finne noe positivt, selv i den situasjonen vi nå er inne i.

– *Hvis du skal bli pensjonist på jernbanen, har du vel også tro på at det blir satset på jernbane i framtida?*

– Jeg håper i alle fall det. Så langt har det ikke gått så raskt som vi trodde. Da jeg begynte i 1990, sa de at Eidangertunnelen skulle åpne i 2009. Nå spør alle seg om når den kommer. Imens er ikke togtilbudet mye å skryte av. Du skal ha god tid hvis du skal ta toget mellom Larvik og Porsgrunn. Med bil bruker vi 25 minutter. Med tog tar det 43 minutter. For folk flest teller tida så mye at de foretrekker bilen. Så jeg håper virkelig at de satser mer på jernbanen. Når du først begynner å ta toget, finner du ikke noen bedre måte å reise på, sier produksjonslederen, som ennå drømmer seg tilbake til en minnerik togtur til Venezia i over 180 kilometer i timen – uten at kaffen i koppen rørte seg.

– Ingen trenger å være i tvil om jernbanens muligheter, oppsummerer produksjonsleder Aase-Mette Skilbred.

tore.holtet@jbn.no

Møte med:

Aase-Mette Skilbred,
produksjonsleder,
Porsgrunn



Positiv: – Jeg tror jeg greier å finne fram til det positive, selv i den situasjonen vi nå er inne i, sier den nye produksjonslederen i Porsgrunn, Aase-Mette Skilbred. (Foto: Tore Holtet)

Første nattog ut av landet på fem år

Små-nytt

Fra og med 12.juni i år går det igjen gått nattog mellom Oslo og Sverige – med videre forbindelse til Danmark og resten av Europa.

Etter fem år uten nattog fra Oslo til Malmø er denne forbindelsen igjen en realitet. Samtidig er det også satt i gang nattog mellom Oslo og Stockholm, en rute som har vært innstilt helt siden 1997, melder Banenettet.

De nye nattogene kjøres av SJ AB og vognene til både Malmø og Stockholm kjøres i samme tog mellom Oslo og Göteborg, der togene deles to. På samme måte kjøres nattog fra Stockholm med vogner til både Malmø og Oslo via Göteborg. Togene har både sove- og sittevogner og kjøres alle netter med unntak av natten mellom lørdag og søndag.

I Malmø er det forbindelser over Øresund til København med Øresundstogene



Nattog: SJ har gjenopprettet nattog mellom Oslo og Malmø/Stockholm.

(Foto: Banverket)

og derfra videre sørover i Europa.

I sommertrafikken kjøres det igjen daglige tog mellom Oslo og Stockholm over Kongsvingerbanen. Disse togene kjøres bare fram til og med 14.august da det igjen

blir dagtog bare fredag, lørdag og søndag over Kongsvinger.

NSB melder om økende trafikk med sine regiontog mellom Oslo og Göteborg som de nå har kjørt i et halvt år.

NSB satser videre på nattog

NSB varsler nå at selskapet vil forbedre nattogene fra januar neste år. Sovevognene skal oppgraderes, men soveplassene blir færre.

Kommunikasjonsdirektør Arne Wam i NSB sier til Gudbrandsdølen/Dagningen at nattogene vil få et forbedret tilbud, samtidig som NSBs driftskostnader blir redusert. Alle de eldre vognene skal utrangeres og det skal kun kjøres nye sovevogner av typen WLAB-2. Disse vognene ble levert på 1980-tallet og vil få en oppgradering. Togene skal fortsatt ha kafevogn og B-7-sittevogner på alle strekninger i Sør-Norge.

Sittevogn-tilbudet skal også forbedres ved at det skal tilbys f.eks puter og pledd for dem som ønsker sittevogn om natten. I sovevognene blir det kun mulig å bestille hele kupeer og man disponerer da denne fritt, opplyser Arne Wam, som legger til at disse endringene også gjør driften av nattogene 35 millioner billigere for NSB.

Ett reisekort i hele landet

Samferdselsdepartementet vil pålegge virksomheter innen kollektivtransport å ta i bruk en felles standard for elektroniske billettsystemer. Dermed kan du bruke ett reisekort over hele Norge.

- Enkel og lett tilgjengelig informasjon om hele reisetilbudet «fra start til mål», er helt avgjørende for å få flere til å reise kollektivt, sier samferdselsminister Torild Skogsholm.

De nye bestemmelsene vil også legge til rette for at det kan opprettes et landsdekkende, konkurransenøytralt informasjonssystem for kollektivtrafikken.

Departementet foreslår at bestemmelsene skal innarbeides i yrkestransportforskriften. Utkastet til bestemmelser skal sendes på høring til berørte myndigheter, organisasjoner og virksomhet innen transportsektoren.

Mester for tredje gang

Lokdriften BIL stakk av med det tredje jernbanemesterskapet i håndball på rad. Laget vant herreklassen, der tre lag deltok.

I dameklassen deltok fem lag, og her vant Stasjonskameratene.

Spenning på bordet

Det 45. jernbanemesterskapet i bordtennis er avviklet, med flere spennende konkurranser. Spesielt velspilt og spennende var finalen mellom Leif Olafsen (Lillestrøm) og Knut Sigve Stene (Stavanger). Leif vant 11-9 i femte sett.

Lagkonkurransen ble også svært spennende. HIL lå godt an og hadde nær sagt gullet i lomma, men et overraskende tap for Drammen i siste kamp gjorde at Lillestrøm snek seg foran med en individuell seier mer.

Stadig flere tar toget

Små-nytt



Flere reisende: Flere velger toget, og de fleste togene er mer presise enn noen gang.

(Foto: Myck Tully)

Stadig flere reiser med tog i Norge. I årets fire første måneder økte trafikken med regiontogene med seks prosent.

Tall fra NSB viser at veksten i togtrafikken fortsetter også i 2005. Trafikken med

regiontogene (mellomdistansetog og langdistansetog) økte med seks prosent i årets fire første måneder og tar en med veksten i fjor er økningen 14%. Trafikken med lokaltog er på samme nivå som i fjor.

NSBAS øker også inntjeningen. Persontogvirksomheten hadde et driftsresultat på 95 millioner kroner, en bedring på 99

millioner fra samme periode i fjor.

Norske tog var i 2004 på tredjeplass i Europa når det gjelder punktlighet. Så langt i år har punktligheten økt ytterligere og ligger på 92,9% for persontogene ved utgangen av april. Østfoldbanen hadde størst økning i trafikken i de fire første månedene med 12% vekst.

Dobbeldekkere også i Norge?

Jernbaneverket tillater nå større godsvogner på deler av det norske jernbanelinnet. Dermed kan det også bli gitt klar-signal for dobbeldekker-vogner i Norge.

De såkalte Multipurpose-vognene er høyere enn andre vogner, og de brukes særlig i den omfattende trafikken med biltog. Vognene har nemlig plass til to biler i høyden.

Både CargoNet og Green Cargo bruker slike vogner, og de går i trafikk fra Sverige til bilimporthavnen i Drammen. Derfra går vognene også i trafikk nordover til Trondheim og Åndalsnes og videre til Bodø.

De strekningene som til nå er godkjent for slike vogner er:

-Charlottenberg grense - Lillestrøm - Alnabru - Drammen

-Kornsjø grense - Moss - Alnabru
-Drammen - Hønefoss - Roa - Alnabru
-Alnabru - Trondheim - Bodø
-Dombås - Åndalsnes
-Storlien grense - Hell

Jernbaneverket har endret på kontaktledningens høyde ved relativt enkle midler for at disse vognene skal kunne kjøres.

Disse store godsvognene har samme høyde som såkalte dobbeldekker-vogner, eller passasjervogner med to etasjer. Dette betyr dermed at de samme strekningene vil kunne tillates også for slike vogner, skriver Banenettet.

Rus-interesse

Hvordan sikre at ingen er ruspåvirket? Dette var temaet på årsmøtet til Norske Jernbaners Avantgard (NJA).

Bedriftsoverlege i NSB, Ørn Terje Foss, orienterte om del av helsefor-

skriften som gjelder alle i sikkerhetstjenesten i NSB og Jernbaneverket. Han kunne fortelle at det man ved inntak av sikkerhetspersonale gjør nøye undersøkelser: om vedkommende bruker narkotiske stoffer, er avhengig av alkohol eller legemidler som kan påvirke reaksjonsevne, vurderingsevne og lignende. Det gjennomføres full testing av dem som har vært innblandet i avvikssituasjoner.

Etter foredraget ble det reist mange spørsmål. Dette er tydelig dette emnet opptar mange jernbaneansatte.

Det nyvalgte styret i NJA består av:

Leder Gunnar Vestby
Nestleder Karin Johannessen Rysst
Organisasjonssekretær Ellen Källmann
Hennum
Forbundssekretær Ove Carstensen
Forbundskasserer Morten Bjørge.
Varamedlemmer Rolf Andreassen og
Magnar Wøllo.

Finnene krenger stadig mer *Små-nytt*

Nei, vi tenker ikke på alkoholinntaket, men på det faktum at VR satser mer og mer på Pendolino-tog.

Fra 5. juni kjørte VR Pendolino på strekningen Helsinki-Lahti-Kouvola-Mikkeli-Ilsalmi på avganger som til da har vært trafikkert med IC-tog. Neste Pendolino-fremstøt vil skje mot slutten av året og da på strekningen Helsinki-Joensuu. VRs mål er kun å benytte Pendolino-tog på alle hovedruter når den direkte linjen mellom Lahti og Kerava er ferdig høsten 2006. Reisetiden mellom Helsinki og Kouvola vil da bli en halv time kortere, mens kjøretiden mellom Helsinki og Kuopio vil bli redusert med nesten en hel time.

VRs Pendolino-kapittel ble åpnet for ti år siden. Selskapet disponerer i dag 15 sett og vil når ordren på åtte nye fra år 2002 er sluttlevret høsten 2006, ha en flåte på 18. Det er Alstom Ferroviaria som produserer VRs Pendolino-tog.



Raskere: VR satser på Pendolino-tog på alle hovedruter, og reisetiden reduseres vesentlig. Mellom Helsinki og Kuopio knappes den inn med nesten en hel time. (Foto: VR)

Kjempene går sammen for fart -

Den 23. mai undertegnet den tyske transportminister, Manfred Stolpe, og hans franske kollega, Gilles de Robien, en intensjonsavtale om å sette DB AG og SNCF på sporet av høyhastighetsprosjekt uten side stykke i europeisk jernbanehistorie. De to største jernbaneselskapene i Europa går med dette sammen om å utvikle en høyhastighetsforbindelse mellom Paris, Frankfurt og München. Initiativet ble tatt av de to jernbanesjefene, Hartmut Mehdorn fra DB, og Louis Gallois fra SNCF, til å etablere prosjektet POS som skal knytte det østlige Frankrike sammen med det sørvestlige Tyskland. Det er heldigvis lenge siden skyttergravenes og skjøre fredsavtalers epoke...

- og frakt!

Også for godstrafikkens vedkommende er den fransk-tyske grense i praksis borte.

Samme dag som høyhastighetsprosjektet fikk sin velsignelse, undertegnet også de to transportministerne en intensjonsavtale om at hele den fransk-tyske grense skal kunne passeres uten stans for skifte av personale og trekraft. Fra ruteendringen i juni får grensestasjonen Forbach/Saarbrücken følge av samtlige andre grensestasjoner mht. uhindret passering for godstog. Resultatet er bl.a. to timer innspart kjøre-/ventetid. Et felles datterselskap for DB AG og Fret SNCF er opprette for ytterligere å optimalisere godstrafikken mellom de to land. Rundt 100 godstog passerer den fransk-tyske grense hver dag.

Europas lengste

Den spanske intermodaloperatøren Transfesa har bygd opp en transportkjede på hele 2 754 kilometer gjennom seks land. Ruten starter i Köln i Tyskland og ender i den asiatiske delen av Tyrkia på den andre siden av Bosporsstredet. På denne ruten går ukentlig ti tog, og lasten er i hovedsak

bildeler til Ford Transit som er samlet inn fra nesten 400 leverandører i Nord-Europa. På tilbaketuren slås bildel-reolene sammen og åpner vognene for andre typer returlast.

Megatrailere på tog

Hupac-gruppen presenterte nylig på en jernbaneutstilling i München en jernbanevogn, Mega II, som kan laste megatrailere, et transportinstrument som til nå bare har vært å se på veien. Transport med megatrailere har vært møtt med stor interesse, ikke minst av bilindustrien. Med den nye vognen kan megatrailere med en høyde på opp til tre meter fraktes på skinner gjennom Sveits via Lötschberg og Gotthard til de store jernbaneterminalene i Nord-Italia.

Mega II-vognene er meget fleksible og kan nyttes også til vanlige trailere, høye containere og en rekke andre lastbærere. Mega II er laget som en kortkoplett dobbeltvogn, og vogngolvet kan høyderreguleres i tre stillinger avhengig av lastens høyde og jernbaneprofilen.

Best i farger

Små-nytt



Med bildet «Damen på perrongen» ble Kari E. Espeland jernbanemester i foto. Ifølge juryen var dette det beste fargebildet uansett klasse.

Arvid Johansen kan kalle seg jernbanemester i sort hvitt, Robert Lund er mester i dias. Vandrepokalen gikk til Rune Fossum, som hadde flest poeng og flere premierte bilder. Årets jernbanemesterskap ble arrangert

av Jernbanens Fotoklubb Øst og ved fristens utløp for å sende inn bilder var det kommet inn 142 bidrag fra 14 deltakere.

Premieutdeling for mesterskapet ble holdt på Kronerommet hos BaneTele i gamle Østbanehallen. Arrangementet var lagt sammen med markeringen av klubbens 50 års jubileum.

Mesterskapet ble juryert av Oslo Kameraklubb, og juryen besto av: Carsten Arnholm, Gro Kongsten og Per Harald Strøm, alle drevne fotografer og jurymedlemmer.

Pressekontakter i Jernbaneverket

Jernbanedirektørens sentrale staber

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

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

Info Utbygging

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

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

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

Info Øst

Informasjonssjef
Ellen Svendsvoll
Tlf: 22 45 72 42/916 57 242
e-post: esv@jbv.no

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

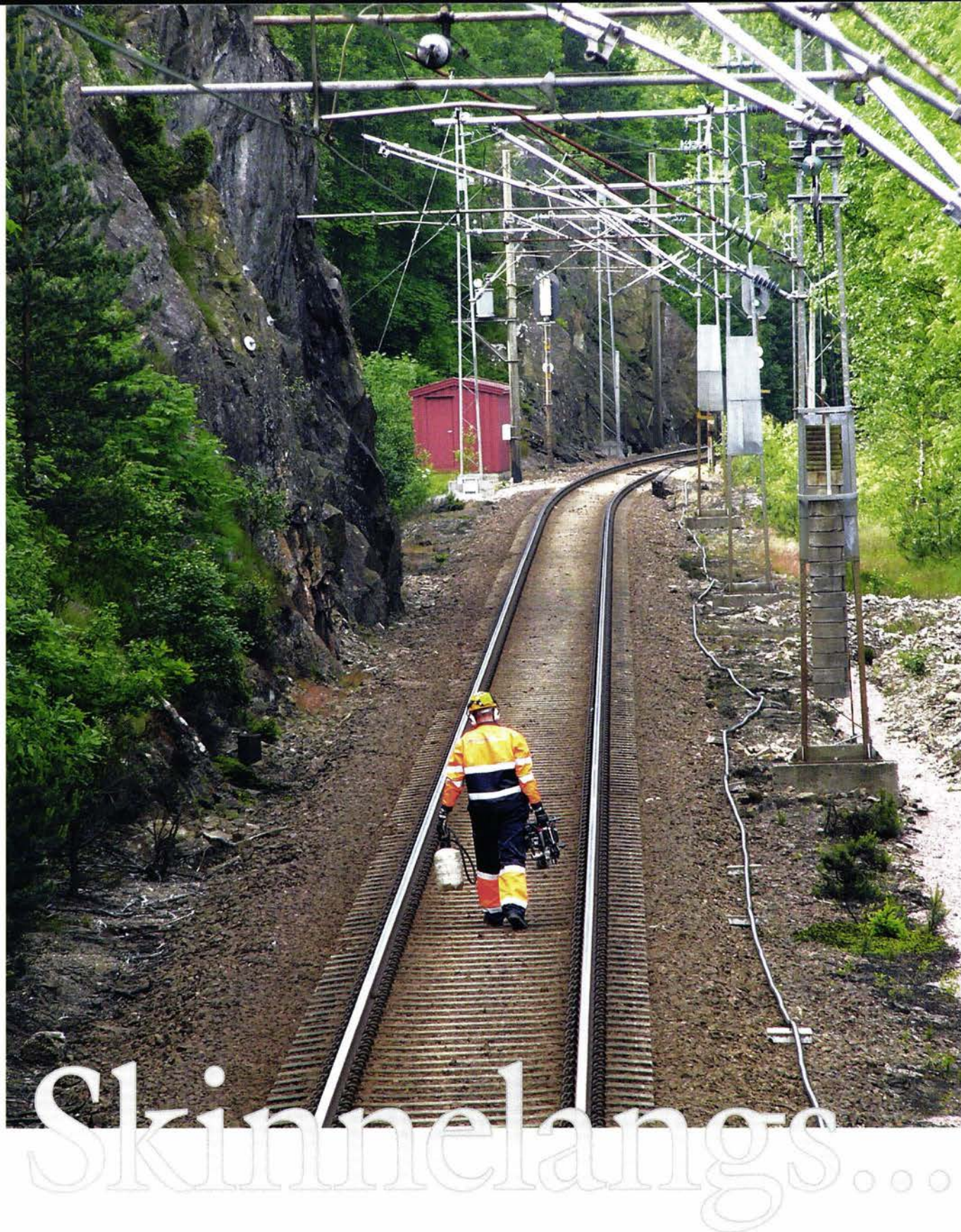
Info Vest

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

Info Nord

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

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



Bildet er tatt mellom Kristiansand og Marnardal, og vedkommende som går i skinnegangen arbeider med å bore nye fester til jordingsledninger. Arbeidet er en del av fornyelsen av kontaktledningsanlegget på Sørlandsbanen. Bildet er for øvrig tatt med et Panasonic Lumix-kamera med et 35-400 Leica objektiv. Fotograf: Sindre Ånonsen.

Forøvrig er det bare å kaste seg rundt, ta bilder og sende dem til denne spalten. Det gir både heder og ære å få sitt eget bilde på trykk. I tillegg deltar du i konkurransen om Årets jernbanebilde, noe som gir deg muligheten til å vinne det fantastiske digitalkameraet Nikon D70.

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

Hvorfor kan ikke Jernbaneverket lenger reparere jernbanen sjøl?

Min mening

I Aftenposten 31. mai 2005 uttaler leder av samferdselskomiteen i Stortinget Petter Løvik, med henvisning til Stortingets behandling av konkurranseutsetting og nedlegging av Jernbaneverkets driftsapparat i fjor høst: «Flertallet var også opptatt av at Jernbaneverket ikke lenger kunne spille dobbeltrollen hvor de reparerer jernbanen, for senere å ha ansvar for å kontrollere sin egen reparasjon». Samferdselsminister Torild Skogsholm har også tidligere uttalt at dette er et av hovedargumentene for forslaget. Hun fryktet kameraderi blant ansatte for å skjule feil og mangler.

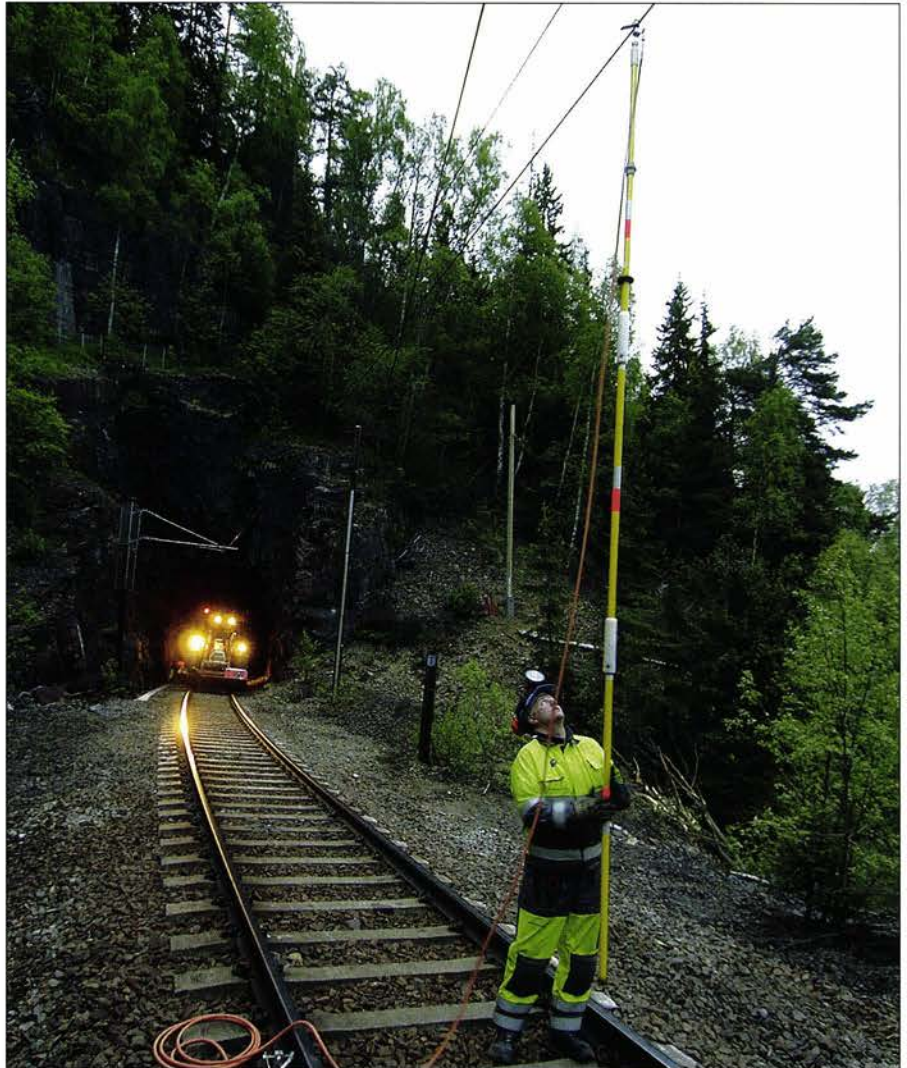
Ny forvaltningspraksis?

Er dette en helt ny forvaltningspraksis med hensyn til hvordan etater skal utføre sin virksomhet, der det ikke tillates å utføre oppgavene innen egen organisasjon, selv om dette både kan være best og billigst, slik Aftenposten skriver i sin leder den 31. mai. Eller er dette en spesialordning for Jernbaneverket?

Bakgrunnen for spørsmålet er følgende:

I henhold til tillatelsesforskriften etter Jernbaneloven, en lov som forvaltes av Samferdselsdepartementet, er det Jernbaneverket som har tillatelse til å bygge og vedlikeholde jernbanen i Norge (forskriftens § 1-3). For å kontrollere at etaten utfører arbeidet på en ordentlig måte med hensyn til sikkerheten, miljø m.v., føres det tilsyn fra Statens jernbanetilsyn og en rekke andre offentlige tilsynsorganer.

Tilsynsorganene fører også tilsyn med at etaten har et godt styringssystem og en effektiv internkontroll. Det er således etablert et ytre statlig tilsynsregime som skal føre kontroll med at det arbeidet Jernbaneverket gjør med egne ansatte utføres på en tilfredsstillende måte, og at de arbeidene som settes ut i konkurranse til eksterne selskaper er fundert på gode kontrakter med oppfølging og kontroll fra Jernbaneverkets side.



Kontrolleres: «Det er etablert et ytre statlig tilsynsregime som skal føre kontroll med at det arbeidet Jernbaneverket gjør med egne ansatte utføres på en tilfredsstillende måte,» skriver Norsk jernbaneforbunds leder Kjell-Atle Brunborg. (Foto: Øystein Grue)

Pålagt samme betingelse

Derfor er spørsmålet:

Er dette en ny ordning som kun gjelder Jernbaneverket fordi det formelle tilsynsregimet der ikke er godt nok? Hvis det er slik, hva gjør en da med togtrafikkstyringen som også er en tjenesteproduksjon, som etter den nevnte forskrift kun er tillatt utført av Jernbaneverket og som i dag drives av egen organisasjon. Skal denne tjenesten også settes bort?

Hvis det ikke er spesielt for Jernbaneverket, når vil andre norske etater og selskaper bli pålagt den samme driftsbetingelse om at de ikke kan bruke egen organisasjon til å utføre pålagte og

nødvendige oppgaver?

Når skal Avinor slutte å reparere flyplassene selv? Når skal SAS slutte å reparere flyene sine selv?

Kjell-Atle Brunborg
Leder i Norsk Jernbaneforbund

” Når skal SAS slutte å reparere flyene sine selv?



Fra katalogkort til metadata

Informasjon
Informasjon

Fra opprettelsen av Norges statsbaners bibliotek i 1923 til dagens Jernbaneverkets bibliotek har det skjedd en lang og interessant utvikling.

Målet for Biblioteket er innhenting, tilrettelegging og lagring av relevant informasjon for alle som arbeider i bedriften. Dette grunnleggende prinsippet har ikke endret seg mye i løpet årenes løp. Metodene, strategiene og ikke minst verktøyene har endret karakter i tråd med utviklingen gjennom 70 år. Og fortsatt er det en utfordring å formidle det store spennet av aktiviteter Biblioteket står for. Alle forstår at vi har bøker og tidsskrifter, men ikke alle tenker på andelen av elektroniske ressurser.

Internasjonale standarder

For bibliotekenes del har standardisering vært et kjent fenomen i mange år. I 100 år har det eksistert systemer for å systematisere og presentere data. De fungerer slik at du kan finne fram til den samme publikasjonen uansett hvilket språk du



Før: Et glimt fra 70-tallets gjenfinningssystem i NSBs bibliotek. (Foto: NSB)

behersker, og uavhengig av hvilket land du befinner deg i.

Søk og finn

Før datamaskinenes inntog i bibliotekene og samfunnet ellers var det katalogkort som var søke- og gjenfinningssystemet.

Togreiser tar lang tid og tiden oppleves ofte som negativ. Hva kan gjøres for å snu denne opplevelsen til en positiv erfaring?/Eksperter i team, tverrfaglig studentprosjekt, Trondheim: NTNU, 2005
Emneord: Togreiser

Regiontog – billigere, enklere, behageligere/Eksperter i team, tverrfaglig studentprosjekt, Trondheim: NTNU, 2005
Emneord: Brukerundersøkelser/ Komfort/Prissetting/Billettsalg/ Informasjon

Tilpasning av Trondheim Sentralstasjon for syns-, bevegelses-, og hørselshemmede/Eksperter i team, tverrfaglig studentprosjekt, Trondheim: NTNU, 2005
Emneord: Stasjonsutvikling/ Funksjonshemmede



Nå: Fremtidens gjenfinningssystem på bane-nettet.

Dette var et utmerket system som fortsatt er gangbart, og i mange bibliotek (også Jernbaneverkets) har man fortsatt en slik katalog over eldre bøker.

Biblioteket har vært tilgjengelig på Jernbaneverkets (og tidligere også NSBs) intranett siden disse så dagens lys.

En fremtid på skinner?/Eksperter i team, tverrfaglig studentprosjekt, Trondheim: NTNU, 2005
Emneord: Planoverganger/Sikkerhet

Data- og informasjonstjenester på tog/Eksperter i team, tverrfaglig studentprosjekt, Trondheim: NTNU, 2005
Emneord: Informasjonstjenester/ Datakommunikasjon

Oslo – Trondheim på 4 timer/Eksperter i team, tverrfaglig studentprosjekt, Trondheim: NTNU, 2005
Emneord: Høyhastighet

Mulige forbedringer på Brattøra godsterminal/Eksperter i team, tverrfaglig studentprosjekt, Trondheim: NTNU, 2005
Emneord: Godsterminaler

Ny litteratur

GSM-R: sikker og effektiv kommunikasjon for jernbanen [stortrykk]/Jernbaneverket Infrastruktur Utbygging, Oslo: Jernbaneverket, 2005-06-14
Emneord: Kommunikasjon/GSM-R

Maglevita fagrapport/Eksperter i team, tverrfaglig studentprosjekt, Trondheim: NTNU, 2005
Emneord: Miljø/Transport

Fagrapport: Trondheim stasjon/Eksperter i team, tverrfaglig studentprosjekt, Trondheim: NTNU, 2005
Emneord: Stasjonsutvikling

Biltog til Europa/Eksperter i team, tverrfaglig studentprosjekt, Trondheim: NTNU, 2005
Emneord: Biltog

Punktlighet

(% av tog i rute til endestasjon)

	Mål	Res. 2004	Mars	April	Mai	Oppnådd 2005
LANGDISTANSE:						
<i>Persontog:</i>						
	Dovrebanen	90	90	91	95	91
	Nordlandsbanen	90	91	90	97	90
	Bergensbanen	90	91	90	95	91
	Sørlandsbanen	90	88	89	92	91
<i>Godstog</i>						
	Dovrebanen	90	85	93	87	88
	Nordlandsbanen	90	92	89	96	90
	Bergensbanen	90	81	82	87	85
	Sørlandsbanen	90	91	92	93	92
MELLOMDISTANSE:						
	Østfoldbanen	90	90	92	95	92
	Vestfoldbanen	90	86	87	89	90
	Lillehammer	90	84	86	91	90
	Gjøvikbanen	90	90	94	97	92
FLYTOG:						
	(ank. Gardermoen)	90	95	96	97	97
LOKALTOG:						
	Oslo-området (hele døgnet)	90	89	90	92	92
	Jærbanen	90	91	97	94	95
	Vossebanen	90	95	93	96	94
	Trønderbanen	90	90	96	98	95

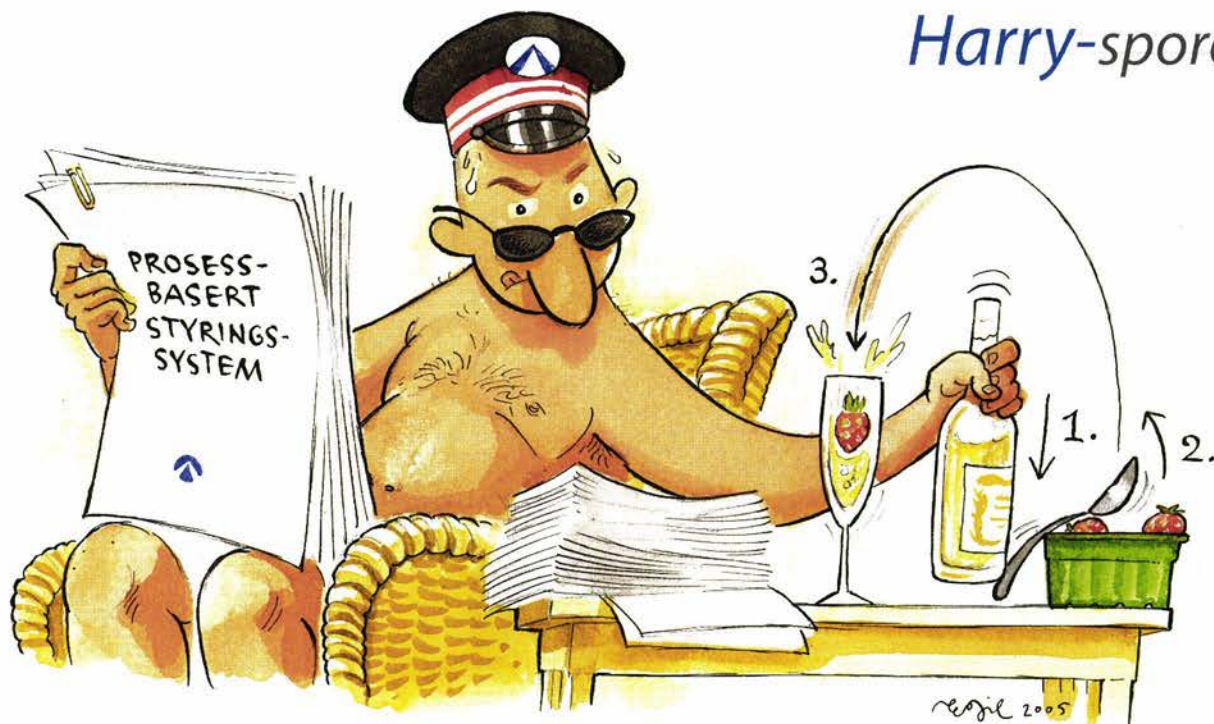
Driftsulykker *

	2004	Mai	Akkumulert	2004	Mai	Akkumulert
Sammenstøt:						
Tog - tog	0	0	0			
Tog - person	2	0	0			
Tog - kjøretøy	10	1	3			
Tog - objekt **	10	0	0			
Avsporing:						
Persontog	2	0	1			
Godstog	3	1	2			
Andre tog	1	0	2			
Drepte:						
Reisende	0	0	0			
Ansatte	0	0	0			
3. person	3	0	0			
Alvorlig skadde:						
Reisende		0	1			1
Ansatte		0	0			0
3. person		3	1			1
Dyrepåkjørsler:						
		1661	37			537

*Driftsulykke på linje eller stasjon hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse, og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.

**Ras, endebutt, kjøretøy som er kommet på linjen (ikke planovergang).

Harry-sporet



På bommen i Heggedal

Det drar seg mot sommer og snart tørner menn og mus ut i velfortjent ferie. Noen har sikkert planlagt reiser hit og reiser dit. Vel og bra, men styr for all del unna Heggedal. Ikke fordi det er vanskelig å finne veien, men har du først rotet deg inn der, er det neiggu ikke sikkert du kommer deg videre.

I Heggedal, nemlig, lever vegbommene sitt eget liv. Stadig ligger de nede lenge etter at toget har passert. Den slags gir naturlig nok grobunn for frustrasjon og sinne hos travle bilister. Tidligere i sommer gikk det aldeles over styr da en håndfull nevenyttige askerbøinger bokstavelig talt tok bommene i egne hender.

Harme

Selvtekt og regelrett hærverk er virkemidler som naturligvis ikke kan aksepteres. Spesielt ikke når det går ut over tekniske innretninger som har til hensikt å bidra til å sikre trygg ferdsel på tvers av våre spor. Allikevel har jeg en viss forståelse for den smule harme folk legger for dagen når de stadig rammes av tekniske feil på våre anlegg. Jeg har heller ingen vanskeligheter med å

begripe at folk ikke begriper at det skal være så vanskelig å få et par vegbommer til å oppføre seg sånn noenlunde sivilisert.

Betenkt

Men i Heggedal er det meste mulig, og det til tross for at vi er i ferd med å innføre et prosessbasert styringssystem med et slikt omfang at noen hver kan miste pusten. Jeg innrømmer glatt at jeg hadde som mål å bruke deler av sommeren på å sette meg inn i herligheta, men etter å ha «smugkikkert» på BaneNettet er jeg blitt mer betenkt. For jaggu er det mye å forholde seg til.

Materie

Enkelte vil kanskje hevde årsaken ligger i at undertegnede har mangelfullt utviklede evner og anlegg for kompli-

serte sammenhenger. Slik jeg ser det, kan det imidlertid like gjerne skyldes en teknisk løsning som i hvert fall ikke gjør det enklere å orientere seg i materien. Det blir litt som å forsøke å si noe vettugt om romfordelingen i Versailles etter en kjøpp kikk i nøkkelhullet.

Prosedyrer

Nuvel, og nok om det. Hadde jeg hatt et snev av anelse om alle prosedyrer som skal til for å drifte det norske jernbanenettet, hadde jeg aldri tort å begynne som aspirant i 1981. På den annen side ville jeg nok gått glipp av mye «moro» i Heggedal. Ei heller ville jeg ha skjont hvor mye sannhet som ligger skjult i Gro Harlem Brundtlands sagnomsuste påstand – den om at alt henger sammen med alt.

God sommer!

Harry K