

# Jernbane

NR. 6 - 2006

## magasinet



## Trenger 370 nye

Jernbaneverket trenger å erstatte 370 nye fagarbeidere som går av for aldersgrensen de neste 15 årene. Banemontør

Arild Kvaal (19) er storfornøyd med sitt yrkesvalg. **SIDE 4-15**



Jernbaneverket

**TEMA: UTDANNING**

## Kompetanse

Hovedtemaet i dette Jernbanemagasinet er kompetanse og utdanning. Det er et tema det absolutt er nødvendig å ha oppmerksomheten rettet mot. I mange år skjedde opplæringen i jernbanefag i regi av forvaltningsbedriften NSB, med etatens jernbaneskole som en sentral institusjon. Og NSB var og ble arbeidsgiver.



I dag er jernbanesektoren atskillig mer fragmentert. Flere togselskaper er på sporet og etterspør jernbanekompetanse, og store arbeider i infrastrukturen er konkurranseutsatt til private entreprenører som også trenger slik kompetanse. I den situasjonen var det en reell fare for at utdanningen i jernbanefag kunne falle mellom flere stoler og at ingen tok ansvar for den grunnleggende opplæringen.

Jernbaneverket har tatt dette ansvaret. Gjennom Norsk jernbaneskole er målet å bygge ut et jernbanefaglig kompetansesenter hvor grunnopplæringen av alle som vil bli togledere, lokomotivførere og signal/tele- og banemontører kan skje.

En viktig utfordring framover er å sikre rekrutteringen og kompetanseutviklingen for alle de faggrupper jernbanen vil trenge i framtida. For eksempel er gjennomsnittsalderen for Jernbaneverkets fagarbeidere høy, og vi har et betydelig rekrutteringsbehov i årene som kommer. I tillegg til at vi må stille opp med utdanningskapasitet, er det nødvendig at vi har et eget aktivt produksjonsmiljø i Jernbaneverket som kan tilby lærlingplasser, gi undervisningsstøtte på jernbaneskolen og dermed bidra til god kompetanseoverføring. Derfor er det viktig at driftsorganisasjonen vår har interessante jernbanefaglige oppgaver å ivareta.

Det er også nødvendig å markedsføre utdanningstilbudene. Vi må møte ungdommen der de er - på skoler og utdanningsmesser og presentere mulighetene. Jernbanen er langt fra noe gammeldags, men en høyteknologisk virksomhet med mange spennende oppgaver. Det framgår klart av reportasjene i denne utgaven av Jernbanemagasinet.

Jeg ønsker alle leserne en riktig god sommer - ikke minst alle de som tilbringer store deler av sommeren ute i sporet og bruker sin kompetanse til å utvikle en stadig bedre jernbane.

*Steinar Killi*

**STEINAR KILLI**  
Jernbanedirektør

# Innhold

## 24 Ny gnist

I fjor så det ut til at Meråkerbanen kom til å bli stengt i løpet av få år. Nå er det tent en helt ny gnist.



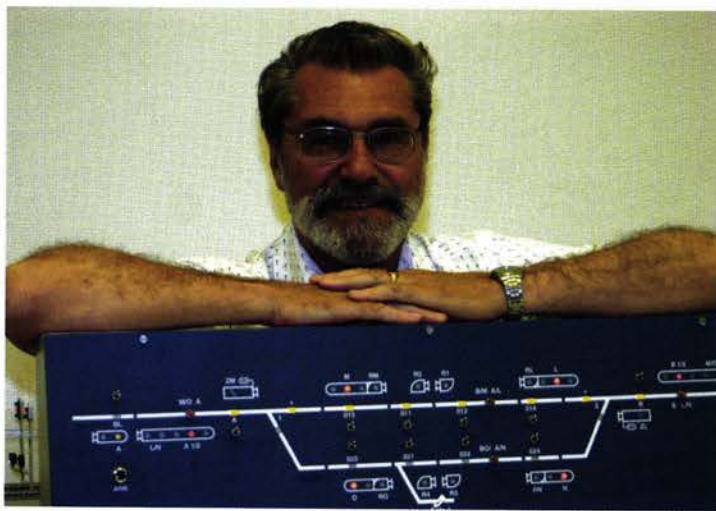
## 36 Sterke Pia

Før likte hun bedre å hogge ved enn å vaske opp. Nå tøyler hun enda større krefter og gjør unna 48 kilometer på 19 minutter ...



### Utdanning:

Speider etter fagarbeidere	4
Banemontør	8
Togekspeditør	9
Energimontør	10
Lokfører	11
Signalmontør	12
Sikkerhetsmann	13
Utdanning for framtida	14
Smånytt innenriks	16
Styrker navet i jernbane-Norge	18
<i>Min arbeidsdag:</i>	
Oppkomme av kunnskap	20

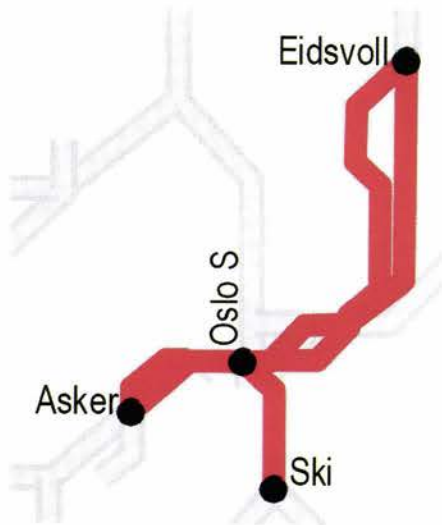


## 20 Fornøyd lærer

Denne mannen synes det er morsomt å være lærer, ikke minst når han får sjansen til å lage en «homogen klasse av en bande individualiser.»

## 18 Navet i fokus

Jernbaneløst skjærer oppmerksomheten mot det innerste av det indre. Én banesjef vil få ansvaret for navet i jernbane-Norge.



## 40 Privat og fattig

Det argentinske jernbaneløst ble privatisert for å få fart på togene. Resultatet ble det stikk motsatte ...

Sagt om jernbanen	21
- Har alltid bråttom	22
Historisk	24
Kjemisk fri for jernbane	28
Smånytt innenriks	30
Mitt jernbanebilde	32
Ein raudgrøn jernbanepolitikk	34
Møte med:	
Drømmejobben	36
- Riktig kult	39
Knekt av privatisering	40
Smånytt utenriks	46
Harrysporet	48

# Jernbane

## magasinet

NR. 6 - 2006

**ANSVARLIG REDAKTØR**  
Svein Horrisland

**REDAKTØR**  
Svein Erik Bakken  
**REDAKSJONSSJEF**  
Tore Holtet

**JOURNALIST:**  
Øystein Grue

**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**

Njål Svingheim  
Reidar Skaug Høymork  
Harry Korslund  
Arvid Bårdstu  
Arne Danielsen  
Egil Nyhus  
Rune Vitus Harritshøj

**FORSIDE-FOTO:** Øystein Grue

**ADRESSE, REDAKSJONEN:**  
Svein Erik Bakken  
Jernbaneløst HK  
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo  
22 45 51 56  
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no  
Redaksjonen avsluttet 29. juni 2006.

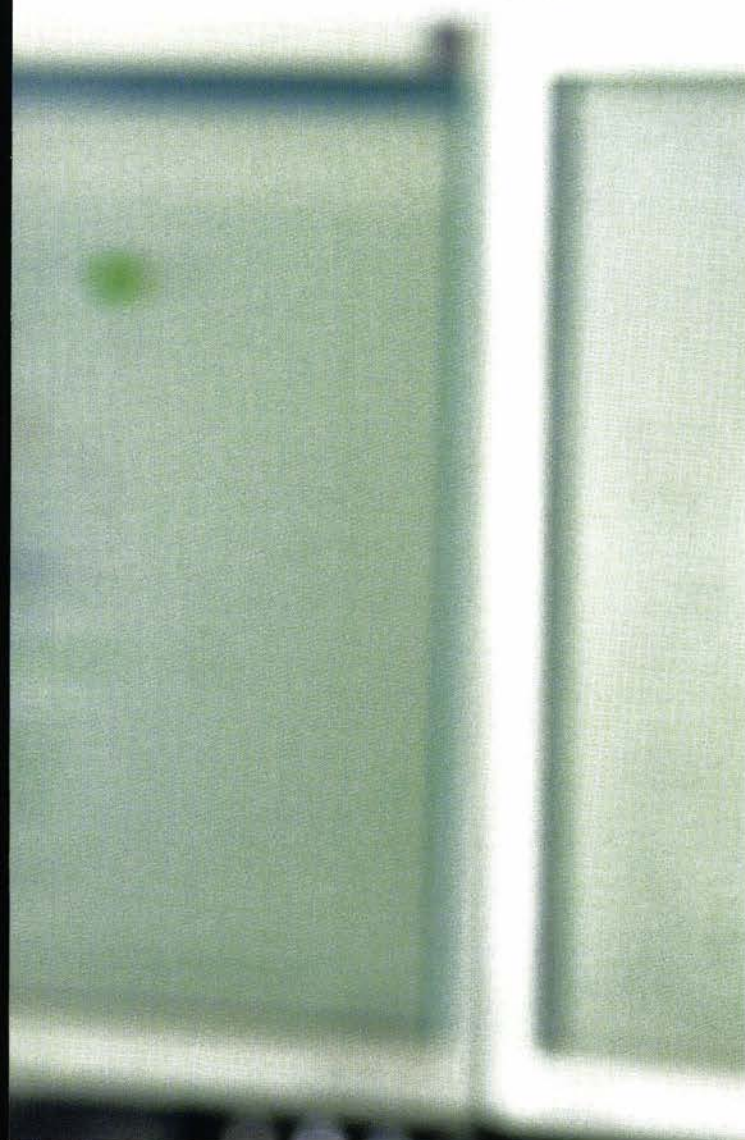
**UTGITT AV:**  
Jernbaneløst, Stortorvet 7  
www.jernbaneløst.no  
**Opplag:** 6.100  
**Layout:** Aktuell, Oslo  
**Trykk:** Gan Grafisk, Oslo  
**Distribusjon:** Bedriftssupport



**MÅ TENKE NYTT:** - Våre framtidige medarbeidere begynner ikke å opparbeide seg jernbanekunnskap rundt middagsbordet i treårsalderen, understreker direktør for sikkerhet og virksomhetsutvikling, Ove Skovdahl.

## SPEIDER ETTER FAGARBEI

- Hvor er de hen, alle som skal jobbe for jernbanen i 2015? spør Ove Skovdahl, som er ansvarlig for utvikling og dermed også ansvarlig for Jernbaneskolen. Svaret har han selvsagt parat



**TOGEKSPEDITØR:** – Grefsen stasjon er en drømmearbeidsplass, sier Ane Skriubakken, som kan tenke seg å bli togleder.



**SIGNALMONTØR:** – Signalmontørfaget er et meget bredt fag, med rikelig anledning til spesialisering, forteller Egil Dahl.



**LOKFØRER:** – Som lokfører vil jeg tjene 60.000 kroner mer i året enn som energimontør, sier Vegard Svendsen.



**ENERGIMONTØR:** Med fagbrev som energimontør er Stig Raymond Kristoffersen (t.v.) etterspurt av en rekke bedrifter.



**SIKKERHETSMANN:** – Jeg synes det er suverent å jobbe på jernbanen og trives veldig godt, sier Hans Olaf Kristensen.

# DERE

er direktør for sikkerhet og virksomhets-



# «All jernbanefaglig utdanning er av betydning for sikkerheten»

► **Tekst:** ARNE DANIELSEN  
**Foto:** ØYSTEIN GRUE

– Noen av våre nye medarbeidere er i dag 14 år og går på ungdomsskolen. Andre er kvalifiserte jernbanearbeidere bosatt i Polen eller Latvia, der det er overskudd på jernbanefaglig kompetanse. Og noen vil komme fra helt andre sektorer, for eksempel oljearbeidere som er i femtiåra. Vi trenger ulike typer kompetanse.

I løpet av perioden frem til 2020 trenger Jernbaneverket rundt 370 nye medarbeidere med ulik jernbanefaglig kompetanse for å klare å erstatte eldre ansatte som går av for aldersgrensen.

## Mangler kapasitet

– *Klarer Jernbaneskolen å dekke behovet for fagfolk, både til tog-selskapene, Jernbaneverket og eksterne entreprenører?*

– På kort sikt er svaret NEI. I dag klarer vi kun å utdanne tilstrekkelig med lokførere og i tillegg en del trafikkstyrere. Vi har ikke klasserom nok til å øke kapasiteten, før skolen er fysisk utvidet. Bygningsmessig ligger alt til rette for dette, og planene er klare. Jeg håper virkelig vi kan få til en videreutvikling som også dekker Jernbaneverkets behov. Det er viktig å samle all jernbaneutdanning på ett sted, slik at de ulike tjenestegruppene utveksler erfaringer allerede i utdannings-situasjonen.

– *Hva venter du på, er det ikke bare å gå i gang?*

Jernbaneskolen må konkurrere om budsjettmidler med andre viktige tiltak, blant annet infrastruktur. Egentlig er det en spennende øvelse å sammenlikne kost/nytte av kompetanse versus

forlengelse av kryssingsspor. Sånn må det også være, for enhver investering må kunne forsvares.

## Skyver problemene

– *Om man ikke utdanner tilstrekkelig med folk, vil vel det få konsekvenser?*

– Så fremt ingen andre kan ta på seg oppgaven, noe jeg ikke ser er mulig i dag, vil vi skyve problemene foran oss inn i framtida.

– *Klarer den nye skolen å dekke behovet for sikkerhetskritisk kompetanse etter all den konkurranseutsettingen og politisk styrte nedbemanningen organisasjonen har vært utsatt for?*

– Som sikkerhetsdirektør vil jeg understreke at all jernbanefaglig utdanning er av betydning for sikkerheten. Vi snakker her om kjernekompetanse, så spørsmålet om sikkerhet er en integrert del av hele den generelle opplæringsdebatten.

## Generasjoners erfaring

– *Hva med den ikkedokumenterte kunnskapen som eldre fagfolk besitter i form av livslang fartstid og arv gjennom flere generasjoner?*

– Jeg pleier å si at mange begynte å opparbeide jernbanekunnskap rundt middagsbordet i treårsalderen. Noen påberoper seg til og med kompetanse fra lenge før de ble født. Vi må erkjenne at dette fenomenet er i ferd med å forsvinne. Det er heller ikke sånn at man forblir her gjennom hele yrkeskarrieren lenger. Mange bytter nå arbeidsplass etter ti års tid. Dette gir andre utfordringer i forhold til opplæring, vi må tenke annerledes og bli mer effektive på kortere tid. På den annen side vil mange ha med seg verdifull kompetanse fra andre

yrker inn i Jernbaneverket. Husk at kompetanse er langt mer enn kunnskap, begrepet omfatter også evner, erfaringer og ikke minst holdninger. Vi må avklare hva som er fornuftig å lære av det gamle, og hva som ikke trengs lenger.

## Historie gir innsikt

– *Samtidig blir det også en utfordring at jobbinnholdet forandrer seg så sterkt gjennom mekanisering, automatisering og økende bruk av informasjonsteknologi?*

– Vi kan åpenbart ikke bruke samme timeplanen som for 30 år siden. Vi jobber ganske riktig annerledes i dag, men samtidig er mye av grunnlaget det samme som før. Det er et utdanningsmessig tankekors. La meg ta et eksempel: For å forstå oppbyggingen av og funksjonen til et moderne, elektronisk stillverk, er det nødvendig å studere de gamle mekaniske utgavene. De ble konstruert av smarte linjearbeidere med idiot-sikre sperrer så ingenting kunne gå galt.

## Kultur i forandring

– *Har mulighetene til å gjøre karriere innen Jernbaneverket endret seg?*

– Historisk sett har det alltid eksistert muligheter for å komme seg opp og fram i jernbanen. Får vi fagarbeidere med høyere grunnutdanning, blir det også lettere å utdanne dem videre til ingeniører. Og det er ingen tvil om at vi trenger ingeniører med fartstid som for eksempel montører. De har en del praktiske ferdigheter som vi «rene» ingeniører ikke er i besittelse av. På trafikksiden mener jeg at veien via TXP til togleder også gir gode forutsetninger for å skaffe seg andre jobber og funksjoner.



**OPP OG FRAM:** - Historisk sett har det alltid eksistert muligheter for å komme seg opp og fram i jernbanen, sier Ove Skovdahl.

### Prosjektarbeid

– Hvordan påvirker nye tider og nye former for opplæring og kompetansebygging den tradisjonelle «jernbanekulturen»?

– Jeg har selv barn i skolen, og opplever at de i større grad enn før «lærer å lære», det vil si å søke informasjon og løse oppgaver gjennom gruppe- og prosjektarbeid. En slik måte å jobbe på er også fornuftig for oss. Vi må sette inn flere ressurser på å få studentene til å forstå helheter og sammenhenger samt å utvikle sunn kritisk sans.

Denne tilnærmingen står i motsetning til tidligere militære holdninger der det viktigste var å følge ordre. Her står den gamle kulturen der man «gjorde som man ble bedt om», opp mot nye, informerte medarbeidere som forlanger å få vite hvorfor.

### Behov for alle

– *Dermed må gamle hunder lære seg å sitte?*

– Ikke nødvendigvis. Gjennomsnittsalderen blant Jernbaneverkets ansatte er nå nesten femti år. Vi må

respekttere den kunnskapen og kulturen disse står for. Mitt poeng er å ta vare på det beste fra alle.

– Jeg er heller ikke redd for å ansette voksne folk. Tidligere var fagarbeideryrket for fysisk hardt til at man kunne ansette femtiåringer, men sånn er det ikke lenger. Jeg overhørte nylig en samtale i Paris mellom to som drev med jernbaneutdanning. Franskmannen fortalte at lokførerne gikk av med pensjon da de var femti. Da svarte engelskmannen: «Vi rekrutterer våre i den alderen!» ler Ove Skovdahl. ▶

«Vi jobber annerledes i dag, men grunnlaget er mye av det samme»

## BANEMONTØR

**SVILLEBYTTE:** Banemontør Arild Kvaal (foran) og Vegard Lade skifter ut sviller på en sporveksel på Trønderbanen nord for Levanger.

# Gode jobbutsikter

**LEVANGER:** – Jeg kan godt tenke meg å ta teknisk fagskole for å stå sterkere når jeg skal søke jobb, sier Arild Kvaal. Banemontørlærlingen startet på utdannelsen da antall banemontører skulle reduseres. Nå er jobbutsiktene lyse.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

– En fetter av meg anbefalte å ta banemontørutdanning med læretid i Jernbaneverket, forteller Vegard Lade.

Vi møter de to 19 år gamle skolekameratene fra Stjørdal i lærlingpraksis på Trønderbanen en natt i slutten av juni. Lærlingene inngår i et arbeidslag på åtte som denne natten bytter sviller på en sporveksel sør for Levanger.

## Innprentet

Arild Kvaal og Vegard Lade trives svært godt i lag med de eldre og erfarne banearbeiderne. Læretiden er på to år og er lagt opp med annenhver uke teori og praksis. I vår var lærlingene på Norsk Jernbaneskole i Oslo i seks uker for blant annet å ta sikkerhetsmann- og banemontørkurs.

– Det legges stor vekt på helse, miljø og sikkerhet (HMS). Vi blir innprentet at vi må ta ansvar for egen og kollegers sikkerhet når vi jobber ute på trafikkert spor og med arbeidsmaskiner som stadig er i bevegelse, sier Vegard Lade, som denne natten er en av to sikkerhetsmenn.

## Bygging og vedlikehold

En banemontør arbeider med nybygging av jernbanespor samt med vedlikehold og reparasjon av skinner, sviller og sporveksler. Økende krav til hastighet, presisjon og økende antall tog skjerper kravet til mannskapene som skal vedlikeholde infrastrukturen.

En banemontør må både kunne arbeide selvstendig og i arbeidslag. Ettersom kravene til sikkerhet og effektivitet på jernbanen er høye, kreves det at banemontøren arbeider nøyaktig, sikkert og systematisk.

## Millimeterpresisjon

– Enten vi jobber med skinner og sviller, i overbygning eller underbygning, dreier ansvaret som fagarbeider seg om millimeterpresisjon, forteller Arild Kvaal. Han beskriver arbeidsoppgavene som variert og utfordrende. – Det er ikke mulig å kjede seg i lag med så trivelige og kunnskapsrike karer som vi har på dette arbeidslaget.

Opptakskrav og læretid Grunnkurs i byggfag og VK 1 i Anlegg og bergverk. Det inngås lærlingkontrakt og læretiden er normalt to år, med kombinert opplæring og verdiskapning. Læretiden gjennomføres i en av Jernbaneverkets produksjonsenheter. Etter endt læretid avlegges fagprøve og lærlingen får fagbrev som banemontør.

oyg@jbv.no



# Vil bli togleder

Stabil arbeidstid, skiftordning med muligheter for nattarbeid og karrieremuligheter opp til togleder fikk Ane Skriubakken til å søke trafikkstyrerlinjen på Norges Jernbaneskole.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

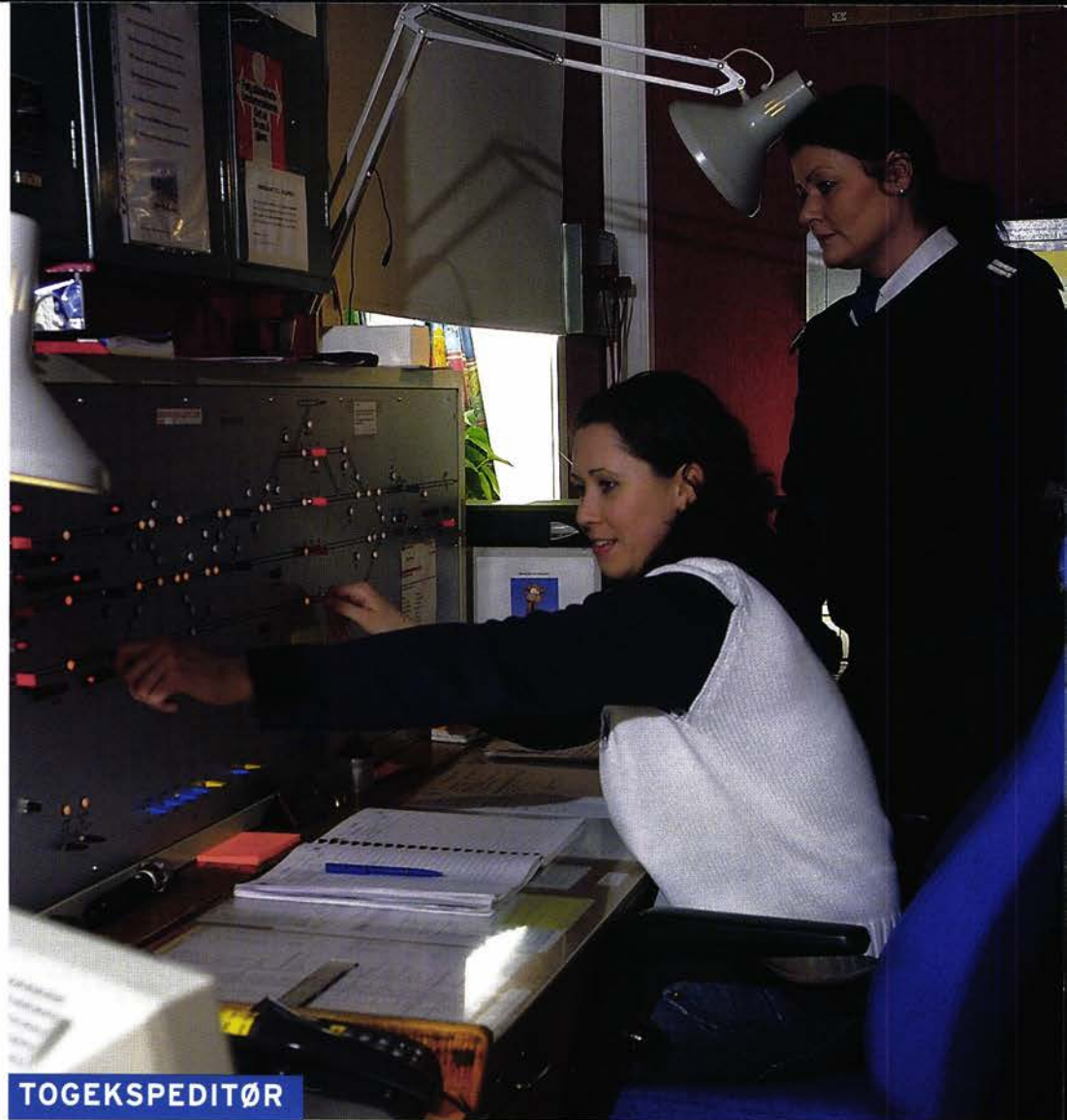
– Grefsen stasjon er en drømme-arbeidsplass: passe stor, sentralt og med et oversiktlig og avgrenset ansvarsområde, åpner Ane Skriubakken. Vi møter henne i praksisperioden på Grefsen, der togekspeditøren (txp) er sin egen sjef.

Selv txp-faget reduseres i takt med automatiseringen av jernbanenettet, ser hun på Trafikkavdelingen i Jernbaneverket som en fremtidsrettet arbeidsplass.

## Nåløyet

– Vi var 70 søkere til 18 plasser, hvorav fire jenter på det første kullet som tok eksamen i mai. Jeg er lovet jobb etter fullført utdanning, smiler Sarpsborg-jenta, som begynte som servicemedarbeider i NSB Langdistanse før hun ble konduktør.

Et besøk på togledersentralen på Oslo S inspirerte henne til å søke trafikkstyrerutdanning. Ane legger



## TOGEKSPEDITØR

**PRAKSIS:** Lene G. Hæger (bak) veileder Ane Skriubakken som togekspeditør på Grefsen stasjon.

ikke skjul på at hun kan tenke seg å bli togleder. Men for å komme dit må hun begynne som togekspeditør.

Hennes veileder Lene G. Hæger mener at yrket passer godt for kvinner.

## Trafikkstyrers ansvar

Togekspeditøren har ansvaret for trafikkavviklingen på en stasjon. Arbeidet består av sikkerhetstjeneste ved ekspedering av tog og styring av signaler etter forskrifter og bestemmelser. I avvikssituasjoner er det txp som utfører nødvendige tiltak etter bestemte retningslinjer og ordrer som foreligger. Og sist, men ikke minst viktig: Txp har ansvaret for god informasjon til de reisende gjennom høytaler.

## Kompetansekrav

For å bli trafikkstyreraspirant må du ha plettfri vandel og god allmennutdanning. Som hovedregel

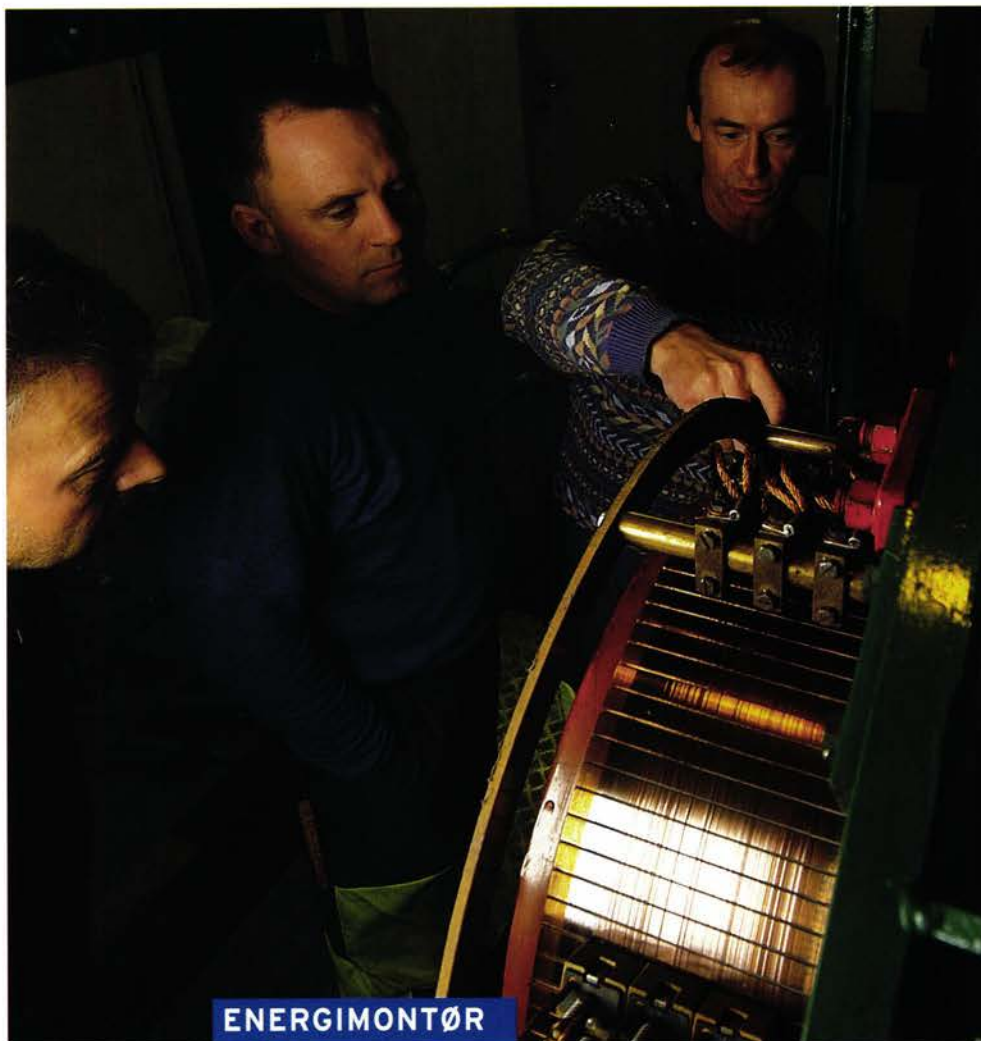
betyr det 3-årig videregående utdanning utover 10-årig skole. Gode språkkunnskaper er en fordel. Det stilles krav til syn, hørsel og fargesans, og du må bestå en arbeidspsykologisk prøve.

## Opplæringen

Opplæringsprogrammet går over om lag 8 måneder og består av perioder med teori i kombinasjon med og praktisk opplæring på stasjoner. Aspiranten avlegger skriftlig og muntlig eksamen, og må godkjennes på stasjonen vedkommende skal tjenestegjøre.

## Karrieremuligheter:

Med bred erfaring som trafikkstyrer har du også lagt grunnlaget for å ta videreutdanning for å bli trafikkleder. Etter ett års opplærings-tid med flere delprøver og eksamen vil du få hovedansvaret for å styre trafikken på en banestrekning fra en fjernstyringssentral.



ENERGIMONTØR

**MÅLER:** Per Christian Lund (t.v.), Stig Raymond Kristoffersen og maskinsjef i Bane Energi, Øyvind Flugheim, måler slitasje på en omformer.

Etter to og et halvt års læretid har bane-  
montørene Per  
Christian Lund og Stig  
Raymond Kristoffersen  
tatt fagbrev som  
energimontører. Med  
offentlig fagbrev er de  
etterspurt både på  
jernbanen og hos  
private elektro-  
entreprenører.

# Problemløsere

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Vi møter de to lærlingene i siste del av læretiden. De er på Holmlia omformerstasjon, som sørger for riktig spenning til togene. Under ledelse av maskinsjef i Bane Energi, Øyvind Flugheim, blir service-rutinene gjennomgått.

Som energimontør skal jeg jobbe på det utvendige strømforsynings-anlegget og blant annet reparere kjørelidninger som rives ned av toget, forklarer Per Christian Lund.

Det er nyttig å kjenne hele strømforsyningsanlegget fra produksjon helt frem til strømvatager på toget. Derfor foregår opplæringen også på det innvendige anlegget ved Holmlia.

## Flere muligheter

Etter 15 år som banemontører fant Per Christian Lund og Stig Raymond Kristoffersen ut at

energimontørfaget ville gi dem større utfordringer i tillegg til at de ville bli mer etterspurt både i Jernbaneverket og i det private.

Det gikk mye lettere på Grunnkurs og Videregående Kurs enn jeg hadde trodd, sier Per Christian Lund. – Som 16-17-åring var det ikke alltid så lett å se at en kunne ha nytte av å lese. Men nå spør jeg til jeg forstår, sier han.

Som energimontører tjener de ikke mer enn før, men jobben er sikrere. Det er for få energimontører både i Jernbaneverket og hos elektroentreprenører som konkurrerer om anbud på jernbanen.

## I høyden

Det er energimontøren som har ansvar for å foreta frakobling når reparasjoner eller vedlikeholdsarbeid skal foretas på strømforsyningsanlegg, eller når strømforsyningen av sikkerhetsmessige hensyn må kobles ut i for-

bindelse med arbeid.

Jernbaneverkets anlegg for strømforsyning består av egne matestasjoner, overføringslinjer og kontaktledninger til togene. Arbeidet med montering, drift og vedlikehold av disse anleggene utføres av energimontører. De reiser master og strekker ledninger i luftnett. Arbeidet foregår ofte i store høyder.

## Stort ansvar

Arbeidet som energimontør krever evne til problemløsning under vanskelige forhold. Det stilles strenge krav til sikkerhet for å unngå fare for liv og helse. Energimontøren har et medansvar for at driften av jernbanenettet drives uten fare for mennesker og/eller materiell.

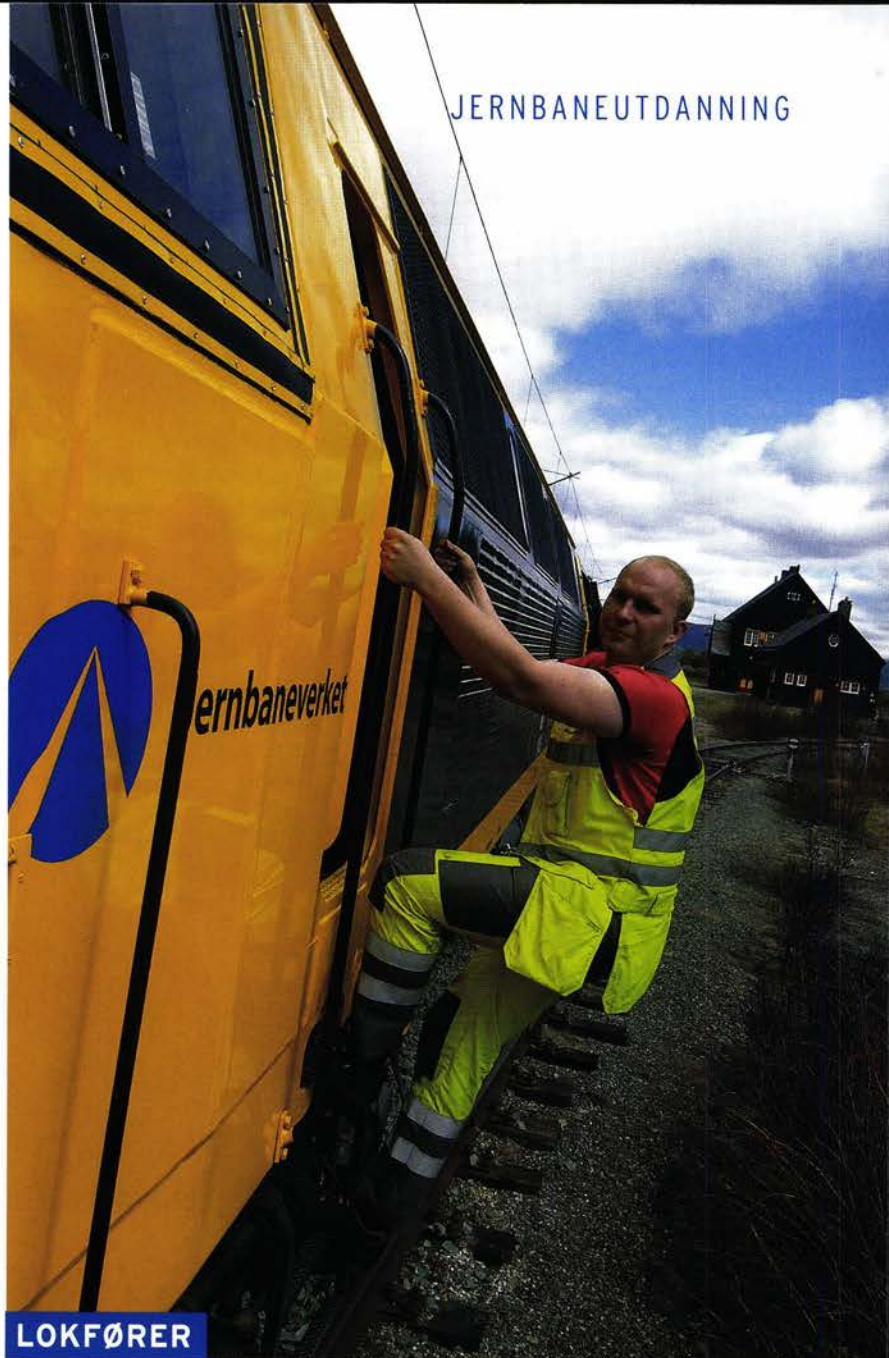
## Opptakskrav

Bestått GK og VK 1 elektro eller tilsvarende.

**MILJØ VIKTIGST:** Vegard Svendsen tjener 60.000 kroner mer i året som lokfører, men vil gjerne fortsette i miljøet han kommer fra i JBV Drift i Østfold.

# Fersk og etterspurt

**FOKSTUA:** Med ett års lokfører-utdanning og opplæring på Jernbaneverkets gule maskiner er Vegard Svendsen en etterspurt kar. Han er en av tre som kan kjøre de tyngste, gule maskinene.



**LOKFØRER**

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

For ett år siden fryktet han å stå uten arbeid da 400 kolleger i Jernbaneverket skulle ut. Med seks års fartstid som energimontør og el-sikkerhetsmann søkte Vegard lokførerlinjen på Jernbaneskolen. Nå er han garantert jobb. Da alle slutt-pakker var delt ut, og nedbemanningen var gjennomført, sto nemlig Jernbaneverket tilbake uten lokomotivførere på det aller største materiellet: et MZ-lokomotiv og Di3 som benyttes som brøytetog på Bergensbanen.

## 900 tonn over fjellet

Vi møter Vegard Svendsen samme dag som han er godkjent for å kjøre et av de største diesel-lokomotivene i Norge. Sammen med mannskaper fra JBV Drift kjører han

pukk fra Støren over fjellet til Dombås. Med ti fulle vogner på slep er totalvekten 900 tonn.

Etter tiltagende solslyng trengs det mer pukk. Dette er fjerde dag med pukk-kjøring før han skal hjem igjen til Fredrikstad.

## Lønn - ikke alt

Som lokfører vil han tjene 60.000 mer i året enn som energimontør. Men Vegard Svendsen ønsker egentlig å fortsette som energimontør og el-sikkerhetsmann i Østfold så lenge han kan. For han betyr arbeidsmiljøet like mye som lønna.

– Det er behov for lokførere med sikkerhetsmannkompetanse også i JBV, Drift hvor jeg jobber med strømforsyning. Men det kan nok bli mange lokføreroppdrag over hele landet for å dekke Jernbane-

verkets behov, smiler Vegard før han entrer lokførerplassen etter at et Signatur-tog har passert.

## Undervisningen

For å komme inn på lokførerlinjen på Norsk jernbaneskole må du ha fylt 20 og bestått relevant videregående opplæring.

Læreplanen er bygget opp av moduler, der hver modul må være bestått før neste kan påbegynnes. Den praktiske opplæringen hos trafikkutøverne i skoleperioden er delt opp i flere perioder på fra to til seks uker. I praksisperiodene opparbeides erfaring med både motorvognsett og lokomotiv med vogner. De teoretiske modulene i opplæringen behandler temaer som trafiksikkerhet og teknikk.



SIGNALMONTØR

**VALGTE ELEKTRO:** Egil Dahl er overbevist om at jernbane er fremtidsrettet.

# Bredt fag

– Alt jeg kan om jernbane har jeg lært i løpet av de siste to år, forteller Egil Dahl. Som 37-åring ville maskinmekanikeren skifte yrke og returnerte til skolebenken. Etter to års fagutdanning og et halv års læretid er han snart signalmontør.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Sunnmøringen Egil Dahl så ikke et tog i løpet av hele oppveksten. I dag er han overbevist om at jernbane er fremtidsrettet og vil by på mange utfordrende oppgaver i et sammensatt fagmiljø.

Som 37 åring hoppet han av jobben som assisterende driftssjef ved en privateid gjenvinningsbedrift i Oslo, og gjennom Voksenopplæringen i Oslo tok han Elektro grunnkurs og VK1.

Etter eksamen og fagprøve i mars neste år er Egil Dahl ferdig utdannet signalmontør.

## Garantert jobb

Egil Dahl ble ansatt i Jernbaneverket allerede ved opptak til signalmontørutdanningen og er garantert jobb ved bestått fagprøve. Signalmontøraspirantene mottar full lønn under opplæring.

– For en som er etablert og har løpende utgifter betyr det en del, påpeker Egil Dahl. – Men viktigst

for meg var det at elektrofaget byr på mange valgmuligheter videre. Signalmontørfaget er et meget bredt fag, med mange muligheter til spesialisering.

## Variert

Signalmontøren jobber både innendørs og på anlegg langs banen med avanserte signalsystemer som gjør det mulig å drive moderne jernbaner på en driftssikker måte. Systemene består både av relébaserede og datastyrt anlegg. Signalanleggene omfatter sikringsanlegg for stasjoner, strekninger og planoverganger, fjernstyring av sikringsanlegg samt automatisk togkontroll. Arbeidet er variert og består av mekanisk arbeid, kabellegging og bruk av moderne data- og måleutstyr.

## Etterutdanning

Jernbaneverket har flere ulike signalsystemer som krever opplæringstid før en nyutdannet signalmontør går ansvarsvakt på en

strekning. Signalmontøren har ansvar for drift, vedlikehold, feilretting og montering av ulike typer signalanlegg fra de eldste som ble bygget på 1950-tallet til nyeste nytt på dobbeltsporstrekningene i Osloområdet.

Signalmontører har strenge krav til nøyaktighet i arbeidet ettersom man har et medansvar for sikkerheten til mennesker og materiell. Jernbaneverkets signalmontører blir løpende oppdatert og etterutdannet, blant annet ved kurs på Banskolan i Sverige.

## Opptakskrav og læretid

Godt fargesyn og vanlig god helse. Bestått GK og VK 1 elektro eller tilsvarende.

Læretiden er delt mellom lokal opplæring ute i Jernbaneverkets produksjonsenheter og sentral opplæring med rundt 400 timer teoriundervisning ved Norsk Jernbaneskole.

**DUNDERLAND:** Sikkerhetsmann  
Hans Olaf Kristensen klar til dyst.

# Sesong- arbeid

**MO I RANA:** - Jeg tror jeg må være den eneste sesongarbeideren med sikkerhetskurs, sier en fornøyd sikkerhetsmann Hans Olaf Kristensen fra Storforshei ved Dunderlandsdalen.



**SIKKERHETSMANN**

**Tekst og foto:** ARNE DANIELSEN

Kristensen hadde sin første sesong på jernbanen i 1993. I flere år jobbet han som dumpersjåfør ved Rana Grubers dagbrudd i nærheten, men orket ikke å være med lenger da gruvedriften gikk under jorda.

- Jeg tok sikkerhetsmannkursen på Norsk Jernbaneskole for å få mer arbeid, enten hos Jernbaneverket eller hos entreprenører med oppdrag i sporet. Nå regner jeg med å ha arbeid i hvert fall til oktober, når snøen setter stopper for barmarksarbeid

## **På hybel i Oslo**

I sin tid søkte han om å bli bane-montør-lærling, men ble avvist fordi han ikke hadde Grunnkurs i

byggfag og VK1 Anlegg og Bergverk i videregående skole. Fire års praksis i gruva var ikke nok. Han håper fortsatt på å bli banemontør, men innser at det kan bli vanskelig å avsette et helt år på opplæring når man er etablert og nærmer seg 40.. Sikkerhetsmannkursen - det første som den nye Jernbaneskolen arrangerte - bekostet han selv.

- Selv om jeg fikk igjen kursavgiften fra Aetat var det tøft å leve en måned på hybel i Oslo med kun arbeidsledighetstrygda å rutte med.

## **Ikke høy i hatten**

Kristensen skryter veldig av veilederen som han siden fikk i praksisperioden: Ove Amundsen.

- Han Ove har svært allsidig erfaring. Han har både vært togek-

speditør og fagarbeider i sporet, og han sørget for at jeg fikk prøve meg på alt - ikke bare sitte i en bil eller på brakka.

Til tross for grundig praksis, var han likevel ikke særlig høy i hatten da han skulle klare seg selv.

- Den første dagen som sikkerhetsmann kilte det virkelig i magen. Jeg sjekket at alt var i orden både to og tre ganger.

Siden har han vært sikkerhetsmann under arbeid med å fjerne gamle snøskjermer på Saltfjellet.

- Jobben min går ut på å få den nødvendige disponeringen fra togekspeditør, sette opp flagg og få sporet klart. Jeg synes det er suverent å jobbe på jernbanen, og trives veldig godt.

[arnedan@online.no](mailto:arnedan@online.no)



**KOMPETANSESENTER:** «Alle medarbeidere både tilfører kompetanse og trenger kompetanse. Da er det viktig at det finnes e

# Utdanning for framtida

«Et samlet og nøytralt kompetansesenter!» I denne korte setningen oppsummerer sjefen for Norsk jernbaneskole, Harald Storstrøm, jernbanesektorens behov.

**Tekst og foto:** ARNE DANIELSEN

På pedagogisk vis utdyper skolesjef Storstrøm formuleringen ord for ord:

«Får vi bare innspill om behovene der ute, så klarer vi resten av biffen!»

ulike steder. Utdanningen er at lærdommen lett blir eksklusiv, har varierende innhold og kvalitet, og etter hvert går tapt. Det vi ønsker er å samle all kunnskap på ett sted og gjøre den tilgjengelig for alle.

● **Nøytralt:** – I dag utdanner vi universelle lokførere, uten å spisse

opplæringen mot spesielle funksjoner. Om for eksempel et bestemt togselskap hadde ansvaret for utdanningen, ville de kunne bestemt arbeidskraftmarkedet for alle andre aktører, også konkurrenter, i tillegg til at de måtte tatt hele regningen.

● **Kompetansesenter:** – Alle medarbeidere både tilfører kompetanse og trenger kompetanse. Da er det viktig at det finnes et eget, dedikert kompetansesenter. Dette fordi kjernevirksomheten til de ulike aktørene i jernbanesektoren ikke er kompetanse. For eksempel er persontrafikk kjernevirksomhet hos NSB og Flytoget, men kompetanse er et svært viktig hjelpemiddel. Her på Jernbaneskolen er kompetanse-

utvikling kjernevirksomheten; den lever vi av – og for! Får vi bare innspill om behovene der ute, så klarer vi resten av biffen!

**Avhengig av å utvide**

– *Hvordan ligger dere an?*

– Vi har nå løst de oppgavene vi ble pålagt før starten i januar i fjor, og er godt etablert her i på Grorud. Likevel er vi langt fra i mål. Skolen er allerede sprengt kapasitetsmessig. Bare behovet for lokførere er på opptil 100 stykker hvert år de ti neste årene, i og med den skjeve aldersfordelingen og avgang på grunn av pensjon. I tillegg har vi en jobb å gjøre både med trafikkstyrere, sikkerhetsfolk og el-fag. For å løse alle oppgavene er vi avhengig av å utvide ved å skaffe



get, dedikert kompetansesenter.»

oss bedre plass. Vi trenger i tillegg et simulatorsenter, noe som vil koste, men det vil kunne øke både kapasiteten og kvaliteten på opplæringen.

#### To års planlegging

– En viktig utfordring er vel å kunne kartlegge behovene i forkant?

– Absolutt. Derfor er vi i kontinuerlig dialog med både de ulike selskapene og fagforeningene, og vurderer faktorer som alderssammensetning, livsstilssykdommer, pensjonsavganger, turnover, forventet vekst etc. Denne oversikten må vi ha minst et par år før folkene skal være på plass. De som begynte på lokførerkurs nå i sommer, er ikke ferdig uteksaminert før i slutten av neste år. Toget har derfor bokstavelig talt gått for 2007, nå er det 2008 som gjelder.

#### Kompetanse er ferskvare

– Hvorfor ikke bare pøse på med nye lokførere?

– Et viktig poeng er at utdannelsen er «ferskvare», og studentene må sikres nødvendig praksis etterpå. Har de ikke jobb innen seks måneder, må de inn til

repetisjon. Dessuten er det selvfølgelig viktig at elevene vet at de får jobb etterpå. Hvis vi utdanner altfor mange, er ikke det til fordel for noen. Her må også togselskapene ta ansvar – det er selvsagt bedre med tre for mange enn tre for få. For få personer gir konsekvenser på både «topplinja» og «bunnlinja» i resultatet, mens noen for mange gir en marginal forskjell i «bunnlinja».

#### Nær EUs mål

– Hvordan ligger dere an i forhold til utlandet?

– Vi samarbeider godt med liknende utdanningsinstitusjoner i Europa, og er kanskje den skolen som ligger nærmest EUs mål om å være nøytral, offentlig autorisert og med egne fagplaner. Sånn sett er vi langt framme. EU vil forøvrig se på sitt samlede kompetansebehov de neste 15 årene og sammenlikne praksisen i de ulike medlemslandene.

#### Nødvendig samfunnsansvar

– Hva vil de i så fall finne?

– Et generelt inntrykk er at det er særdeles viktig å ha tilgang til gode instruktører. Disse må også

være operative innenfor sine fagfelt. Det holder ikke å formidle ti år gamle erfaringer.

– I et av våre naboland forsøkte de å leie inn eksterne instruktører til et spesielt kurs, men disse var så kostbare at kursavgiften ble for høy, sånn at hele løsningen strupet seg selv. I England har de nå begynt å se på kompetanseutvikling i et tjuårs perspektiv, det er for å sikre at ungdom søker seg til jernbansektoren og blir der. Der borte er dynamikken i arbeidsmarkedet stor, og jernbanefolkene har sett hvor galt det kan gå. Lærdommen er å forstå nødvendigheten av å vise samfunnsansvar, konkluderer Jernbaneskolens skolesjef Harald Storstrøm.



«Utdannelsen er «ferskvare» og studentene må sikres nødvendig

praksis etterpå.»

HARALD STORSTRØM

Les mer om jernbanefagene på [www.jernbaneverket.no/jobb](http://www.jernbaneverket.no/jobb)

**Neste nummer: Høyere utdanning**

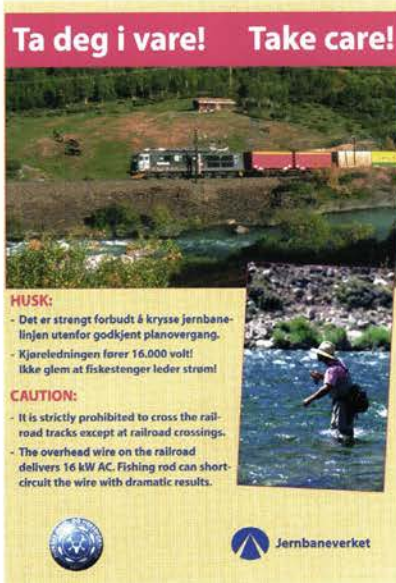
## CargoNet prises

CargoNet-konsernet er en av fem kandidater som kjemper om prisen «The Rail Freight Award» i regi av tidsskriftet International Freight Week. CargoNet er nominert på bakgrunn av innspill fra godskunder. Etter at CargoNet (tidligere NSB Gods) la om strategien til å satse sterkt på effektive pendeltog for containere og semitrailere, er selskapet blitt ett av de raskest voksende togselskapene i Europa med en vekst på 30 prosent i containertrafikken de siste årene. CargoNet-konsernet frakter årlig oppimot 800 000 containere årlig i Norge og Sverige og er i fortsatt vekst.

## Plakat ved jernbanespor

Jernbaneverket samarbeider med Norges Jeger- og fiskerforbund (NJFF) om å informere elvefiskere om «høy stangføring» om farene ved å ferdes langs jernbanen på vei til og fra elva. I samarbeid med NJFF er det utarbeidet en plakat som vil bli satt opp på sentrale steder der elvefiske utføres i nærheten av et jernbanespor og ved fiskekortutsalg.

**Ta deg i vare! Take care!**



**HUSK:**

- Det er strengt forbudt å krysse jernbanelinjen utenfor godkjent planovergang.
- Kjørelørdningen fører 16.000 volt! Ikke glem at fiskestenger leder strøm!

**CAUTION:**

- It is strictly prohibited to cross the railroad tracks except at railroad crossings.
- The overhead wire on the railroad delivers 16 kW AC. Fishing rod can short-circuit the wire with dramatic results.

Jernbaneverket



**GLAD DAG:** – Dette er en veldig glad dag, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete (Sp) da hun i Karlstad signerte avtalen om daglig togforbindelse mellom Oslo og Stockholm. Her er hun sammen med fylkesråd Siv Tørrbakken i Hedmark (t.v.), landsbøvding Eva Eriksson i Värmland og sjef for Trafikavtal och marknad i SJ, Helene Leufstadius.

FOTO: HELENA KARLSSON, NWT/SCANPIX

# Samarbeid ga Stockholmstog

Det blir fire avganger daglig mellom Oslo og Stockholm fra ruteendringen i januar 2007. På to av disse må man bytte tog i Karlstad, mens to avganger går hele veien.

**Tekst:** NJÅL SVINGHEIM

Togene vil bli kjørt med svensk materiell og de vil underveis på norsk side stoppe i Lillestrøm, Sørumsand, Årnes, Skarnes og Kongsvinger. Dette betyr dermed en betydelig bedring av togtilbudet på Kongsvingerbanen.

### For tre år

Det nye togtilbudet mellom de to hovedstedene blir mulig takket være et samarbeid mellom Samferdselsdepartementet i Norge, Hedmark fylkeskommune, Riks- og Värmlandstrafik AB, Länstrafiken i Örebro, NSB AS og SJ AB.

Det har ikke vært daglige persontog over Charlottenberg grense, med unntak av helger og i sommerferieperioden, siden det norsk-svenske selskapet LINX ble lagt ned i begynnelsen av januar 2005. Den

nye avtalen om ny trafikk Oslo - Stockholm vil i første omgang gjelde for tre år.

- Dette er et godt eksempel på regional medvirkning, initiativ og samarbeid mellom svenske og norske myndigheter, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

### Nattog

Fra 31. august vil SJ kjøre nattog mellom Oslo og Stockholm over Kongsvingerbanen med avganger fra Oslo og Stockholm torsdag kveld og søndag kveld. I sommer kjøres det ett dagtogpar på strekningen, men fra slutten av august og fram til det nye ruteopplegget i januar blir det bare dagtog i helgene.

Nattogene mellom Oslo og Stockholm/Malmø over Kornsjø blir innstilt fra slutten av august, men SJ har planer om å kjøre nattogene over Kornsjø igjen i sommertrafikken også neste år.





**HØYERE FART:** Hvor kan det bygges høyhastighetsbaner i Norge? 1. april 2007 skal svaret foreligge.

FOTO: ALEXANDRE WINKLER, REUTERS

## Høyhastighetsbaner er in

Over hele verden er interessen for utbygging av høyhastighetsbaner stor. Hele ni selskaper meldte seg på i kampen om å få utrede mulige høyhastighetsbaner i Norge da fristen gikk ut 15. juni.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU OG SVEIN ERIK BAKKEN

Her hjemme har Høyre alt bestemt seg. Partiet vil ha utredet en ny jernbanering for høyhastighetstog i Sør-Norge.

### Erstatte fly

Nærmere bestemt vil Høyre ha utredet en høyhastighetsbane for opptil 260 km/t mellom Oslo-Bergen-Stavanger-Kristiansand-Oslo. Det vil blant annet kunne bety at togreisen mellom Bergen og Oslo vil gå unna på to timer og 12 minutter.

- En slik jernbanesatsing kan erstatte nesten all flytrafikk mellom disse byene, sier Høyres samferdselspolitiske talsmann, Øivind Halleraker, til Bergens Tidende.

### Flåmbana aukar

Trafikkauken på Flåmsbana ser ut til å halda fram. For ein del år sidan var Flåmsbana truga av nedlegging, men med stadig meir imponerande trafikk tal er det ingen som ser nedleggingskrømtet lenger. Talet på passasjerar aukar jamt og trutt - fra drøye 30.000 i 1992 til ventelig om lag 50.000 i 2006. I år er det meldt inn 139 cruisebåtar til Flåm, på det meste

### Tunge aktører

Jernbaneverket (JBV) er av Samferdselsdepartementet bedt om å lage en utredning om muligheten for å bygge ut høyhastighetsbaner i Norge. Utredningen skal være et innspill til et forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019, som regjeringen tar sikte på å legge fram i 2008.

De som har meldt sin interesse, er store og tunge aktører som Veritas, Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart, Norconsult, Railconsult, Multiconsult, COWI, Sintef, Atkins og Rambøll. Alle selskapene har en eller flere samarbeidspartnere med på laget. JBV håper å kunne signere kontrakt i midten av juli. Utredningen skal være ferdig innen 1. april 2007, og den økonomiske rammen for utredningene er satt til 2,2 millioner kroner.

fem på ein dag. I tillegg til passasjereta på Flåmsbana, kan det stå opp til 50 bussar på Flåm for å frakta båt-passasjerane inn i den norske fjellheimen. For å betra trafikkforholda er det i år bygd ei ny bru over elva, i tillegg til den eksisterande, og det blir etablert einvegskjøring for å betra trafikkflyten.

## NSB tjener penger

Det blir tydeligvis stadig mer artig å telle kassa i NSB. Da det ble gjort ved utgangen av april, viser tallene for årets fire første måneder en pluss på 247 millioner. Sammenliknet med i fjor betyr det at selskapet allerede ligger 105 millioner kroner foran fjoråret, som ble et kronår. Persontog bidrar positivt med høyere inntekter og lavere kostnader enn forventet. Det samme gjør Nettbuss-konsernet som etter første tertial har en pluss på 15 millioner kroner sammenliknet med i fjor. CargoNet gjør det bra på gods i Norge, men taper i Sverige.

## Øker til 25 tonn

For å styrke jernbanens konkurransekraft vil Jernbaneverket i løpet av året øke tillatt aksellast på Røros-, Solør- og Kongsvingerbanen fra 22,5 til 25 tonn. Bakgrunnen er at det går store mengder tømmer fra Østerdalen og Solør til industrien i Østfold og i Karlstad-området i Sverige. Skogindustrien har varslet at det i løpet av 2007 kan bli en dobling i disse transportene fra nivået i 2004. Jernbaneverket vil gjøre enkle utbedringer som å skifte sporveksler, bytte sviller, pakke spor og tilføre mer pukk. I tillegg kommer enkelte bruforsterkninger. Arbeidet er beregnet til rundt 15 millioner.

## ERTMS i Norden

Jernbaneverket har inngått en avtale med svenske Banverket og finske RHK om utvikling av ombordutrustning for det nye signalsystemet ERTMS/ETCS. Svenskene planlegger å ta det i bruk på nybygde Botniabanen når den står ferdig i 2009/2010. I Norge forventes det at en pilotstrekning skal være klar i tidsrommet 2010-2015. ERTMS kan bygges ut gradvis over tre nivå. På nivå to får lokfører kjøreordre via GSM-R mens togets posisjon fanges opp av et tettmasket nett av spesielle baliser. På det øverste nivået vil togene få bevegelig blokkstrekning - noe som vil gi en meget effektiv framføring.

DRIFT



**FOKUSERER:** – Ved å samle ansvaret hos én banesjef fokuserer vi maksimalt på den innerste delen av navet og det som skal være indrefiletten i hele jernbane-Norge, sier infrastrukturdirektor Jon Froisland i Jernbaneverket. FOTO: ØYSTEIN GRUE

# Styrker navet i jernbane-Norge

- Trekanten Ski, Asker og Eidsvoll utgjør navet i jernbane-Norge. Skjer det noe her, berøres raskt tusenvis reisende. Vi vil derfor styrke denne viktige delen av jernbanenettet med en egen banesjef og en egen stasjonssjef.



**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN  
**Illustrasjon:** PER ANTON FEVANG

Det opplyser infrastrukturdirektør Jon Frøisland i Jernbaneverket (JBV) til Jernbanemagasinet. – Det er innen denne trekanten i og rundt hovedstaden vi har størst trafikk og der avvik og feil på jernbanenettet slår hardest ut.

## Løfte hverdagskvaliteten

– Målet med dette grepet er å løfte hverdagskvaliteten på jernbanenettet og på stasjonene i Oslo-området, slik at togene både går og er i rute, fortsetter Frøisland.

– Nyordningen med en egen stasjonssjef vil kun gjelde for Oslo-området. Stasjonene ellers ut over i landet vil fortsatt være den enkelte banesjef sitt ansvar.

## Avgjørende for omdømme

– *Hva er det viktigste dere vil oppnå ved å samle de ulike banene hos en banesjef i Oslo-området?*

– Det er å skjerpe fokuset på det innerste av det indre. I dag har tre banesjefer ansvaret for de banene og områdene vi snakker om. Ved å samle ansvaret hos én banesjef retter vi maksimal oppmerksomhet mot den innerste delen av navet og det som skal være indrefiletet i hele jernbane-Norge.

– *Hvor viktig er det for jernbanens omdømme å få til en sikker og god drift slik at togene går og er i rute i og rundt hovedstaden?*

– Hele vårt omdømme står og faller med at denne meget sentrale

og viktige delen av jernbanetilbudet i Norge fungerer tilfredsstillende, slår infrastrukturdirektøren fast. Hvem som blir Jernbaneverkets nye superbanesjef, er ennå ikke bestemt.

– Vi ønsker å få den mest tente og best kvalifiserte til å gjøre den definitivt viktigste banesjefjobben her til lands, understreker Frøisland.

## Minst like godt

– Vi tar også en del andre organisasjonsmessige grep for å møte regjeringens krav om å levere et minst like godt produkt – effektivt og kvalitetsmessig – som om vi hadde satt bort alle oppgavene innen drift og vedlikehold.

– Målet er at driften og vedlikeholdet av jernbanen blir mest mulig effektiv og fleksibel. Vi ønsker ikke lenger at noen skal være bestillere og andre utførere. I stedet vil vi ha et samspill mellom banesjefene og driftssjefene. Her skal banesjefene ha produktansvaret og driftssjefene ansvaret for ressursene, og begge skal rapportere direkte til regiondirektøren i våre tre regioner.

– Vi gjør et unntak for Ofotbanen. Der er det ikke så lett å flytte driftsfolk til og fra, da Ofotbanen på sett og vis er frakoblet resten av det norske jernbanenettet. Her legger vi derfor driftsapparatet direkte inn under banesjefen.

## Flere i rute

– *Når vil den nye organisasjonen være på plass og i drift?*

– Vi håper å ha den nye organi-

sasjonen i Oslo-området på plass og klar til å fungere innen 1. november i år.

– *Hvordan vil togselskapene og de reisende merke forskjellen på dagens organisering og den nye organiseringen av drift og vedlikehold?*

– Forhåpentligvis vil de merke det ved at det blir bedre oppe-tid på disse strekningene enn vi har klart å levere så langt. Med andre ord: At færre tog blir forsinket og enda flere tog er i rute. Årsaken er at vi fokuserer på det innerste av det indre og dermed sikrer funksjonaliteten i hele jernbane-Norge, avslutter Jon Frøisland.

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

«Hele vårt omdømme står og faller med at den sentrale delen av jernbanenettet fungerer tilfredsstillende»

## Tilbake til Nord

Raumabanen blir vurdert tilbakeført til Region Nord, opplyser Jon Frøisland.

– Det er to grunner til at vi vurderer dette. Det ene er at Region Øst er stor både geografisk og ikke minst trafikkmessig, samtidig som vi ønsker å fokusere mer på den sentrale delen i Region Øst.

– I tillegg har kanskje Raumabanens større geografisk tilhørighet til Midt-Norge enn til det sentrale Østlandet. Derfor er det mye som taler for at banen bør ivaretas av Region Nord, sier Jon Frøisland.

# Oppkomme av kunnskap



**GRORUD:** - Vi lærer mye av å ha elever, for vi må alltid kunne mer enn dem. Mottoet mitt er å ligge i forkant av det som skjer, bedyrer hovedlærer i trafikk, Arvid Johansen.

**Tekst og foto:** ARNE DANIELSEN

- Vi er et team her oppe som legger opplæringsløp for studentene. For eksempel starter utdanningen av trafikktyrere om høsten og varer i åtte måneder. Da får de først den teoretiske biten her, og så må de ut på stasjonene og praktisere. Vi er derfor avhengige av et godt samspill med ledelsen i Trafikk, trafikkområdesjefene og at deres lokale veiledere hjelper aspirantene.

Mye av Arvids hverdag går med til å koordinere og administrere denne kabalen. I så måte er det nyttig med gode kontaktpunkter opparbeidet gjennom et langt yrkesliv. Mange gamle arbeidskamerater fra trafikken sitter nå i ledende stillinger rundt omkring i Jernbaneverket.

- Alle i siste vinters aspirantkull besto avsluttende eksamen og

er nå ute i jobb. Vi har kommet ut på en måte vi kan være fornøyd med og bygge videre på. Nå skal prosessen evalueres, for neste år skal opplegget bli enda bedre - det er mitt ansvar!

## **Ulike skoler**

Arvid, som selv har trafikktyrerbakgrunn, har fulgt jernbaneutdanningas hopp og sprett siden midten av syttitallet da han jobbet som timefordeler for den gamle jernbaneskolen på Blindern. Fra 1995 var han lærer i ti år på Jernbaneskolen, som da var flyttet til den gamle godsekspedisjonen på Tomtekaia. Da hele sulamitten ble avviklet og revet i 2005, ble han med «NSB-skolen» til Sundland.

- Jeg har undervist alle grupper ansatte med behov for sikkerhetstjeneste i sin hverdag. Da så skolesjefen her på Norsk jern-

baneskole ringte i fjor og ville gi meg gjennomføringsansvar for trafikkstyringsdelen, ble jeg glad, for det var noe jeg alltid hadde ønsket meg.

## **Gammel sirkushest**

Instruktører fra trafikkdirften står nå for det meste av undervisningen, men av og til må selveste Hovedlæreren til pers.

- Da blir jeg som en gammel sirkushest som lukter sagmugg, for det er virkelig moro å være lærer. Noen trenger ekstra oppfølging, andre ganger må vi brått gjøre om på undervisningen fordi noe uforutsett kommer i veien. Jeg har jobba mye med mennesker, og tror jeg har en del gode råd å bidra med. Det er virkelig fascinerende å få folk til å lære, og å skape en homogen klasse ut av en bande individualister.

**SIGNALER FRA MARKEDET:** – Jeg har drevet mye med internasjonal markedsføring, blant annet av Interrail, og er vant til å spørre hva kundene vil ha, forteller Arvid Johansen.

## MIN ARBEIDSDAG

**NAVN:** Arvid Johansen (63)  
**ARBEIDSSTED:** Norsk Jernbaneskole  
**TITTEL:** Hovedlærer trafikk  
**STARTET SOM:** Bud i 1961  
**BOR:** Øyer i Gudbrandsdalen

### Generasjoners erfaringer

– Jeg har allsidig bakgrunn innen både markedsføring og trafikk-sikkerhet, har gått gradene og praktisert ved de forskjellige driftsformer. Derfor ble jeg tatt ut som veileder og instruktør alt i ung alder. Det var nok der det hele starta.

Kanskje bør historien likevel begynne helt tilbake for hundre år siden, da bestefaren var med på å bygge Bergensbanen. Eller vi kan kanskje ta utgangspunkt i Arvids far, som var banevokter og rådet sønnen til å holde seg til samme spor – «for da får du et yrke du blir glad i!»

– Det var jo så vanlig at jobbene gikk i arv, sier han nesten unnskyldende. – Deler av oppveksten fant sted i en vokterbolig nær sporet ved Finse, og der var det ikke mye annet å ta seg til enn å stille med tog, dessuten var vi svært stolte av å tilhøre jernbanen.

### Nytt og gammelt

For noen sitter altså kulturen i blodet, mens andre må lære alt fra bunnen. Dette er også en av utfordringene hovedlæreren på

Jernbaneskolen baler med til daglig.

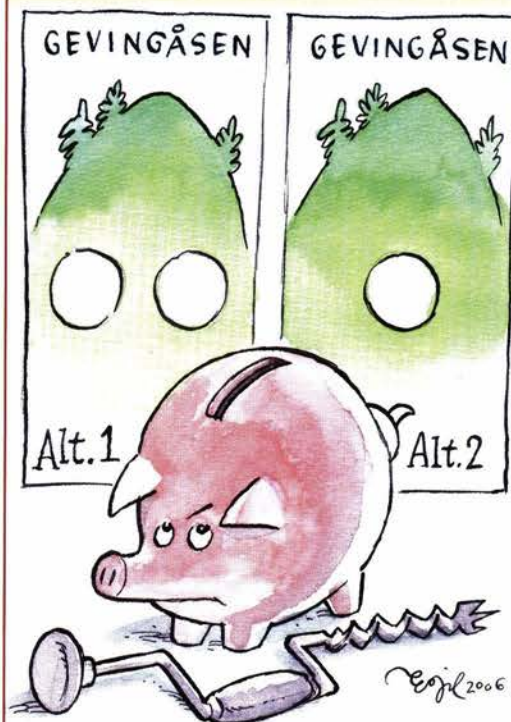
– Vi må parre nytenkning med den gamle praksisen som sitter i ryggmargen – som sikkerhetskulturen, den kan vi aldri gi slipp på! Jeg er interessert i jernbanehistorie, og mange krumspring har blitt foretatt gjennom tidene, men det grunnleggende i hvordan tog framføres forblir det samme.

### Framtida vår

– Enkelte har undret seg over hvorfor jeg bega meg inn i dette prosjektet, at jeg ikke heller ville gå av med pensjon. Hvorfor skulle jeg det når hverdagen min er så veldig bra?! Jeg har aldri vært redd for å prøve noe nytt. Nå skal nye sambandssystemer på plass på togene, dessuten må vi tilpasse oss nye sikkerhetssystemer fra EU. Det er viktig å følge med – det handler jo om framtida vår, avslutter Arvid Johansen.

arnedan@online.no

## SAGT OM JERNBANEN



– Dobbeltspor gjennom Gevingåsen er ikke realistisk nå. Vi går heller inn for enkeltspor og kryssningsspor i åpent lende.

### GEIR JARLE SIRÅS (SV)

Nestleder Jernbaneforum Midt-Norge

– Mens de andre storbyområdene vil få på plass regionbanene sine, bøyer Trøndelag av, bare fordi dobbeltspor kanskje koster 100 millioner kroner mer. For Trøndelagsrådet har toget allerede gått. Politikere uten ambisjoner kan vi styre vår begeistring for.

### ADRESSEAVISEN

Lederartikkel

– Hvis ikke tendensen kan snus i tide, risikerer regionen å bli kvalt av sin egen vekst. Det er derfor viktig å finne løsninger, først og fremst med utvidet busstilbud på kort sikt. Dermed med en massiv satsing på en funksjonell bybane.

### STAVANGER AFTENBLAD

Lederartikkel

– Dersom det kan sannsynliggjøres at det er regningssvarende å etablere et intermodalt knutepunkt i Tromsø, som kombinerer bane, fly, vei og industrihavn og slik bidrar til oppblomstring av næringsliv i de dype skoger og på de ytre odder, da vil det være vanskelig å argumentere mot en slik etablering.

### TROMSØ HAVNESTYRE

– Noen utopister har begynt å snakke om to jernbaner; en lokal Østfoldbane og en rask strekning Oslo - Göteborg. Hallo? Hvor skal pengene tas fra?

### MOSS DAGBLAD

Lederartikkel

# - Har alltid bråttom

**BORLÄNGE:** - Jeg er utålmodig av natur og har alltid bråttom, sier Banverkets nye generaldirektør, Per-Oluf Granbom, eller Pelle som alle i Banverket kaller den nye toppsjefen til hverdags.

**Tekst:** GÖRAN FÄLT OG SVEIN ERIK BAKKEN

At han har hastverk, kan det ikke være noen som helst tvil om. Fire timer etter at regjeringen hadde utnevnt han til generaldirektør, varslet han en omfattende omorganisering av store deler av Banverket.

## Sjokkbølger

Omorganiseringen er delvis inspirert av Jernbaneverkets organisasjonsmodell, men den går mye lenger enn resultatet av prosessen rundt «Et moderne og effektivt jernbaneverk».

For Pelle Granbom vil fjerne alle Banverkets fem regioner og opprette to nye landsomfattende divisjoner: én for den daglige leveringen og kundekontakten og én for investeringer og utbygginger.

Det var ikke rart at utspillet sendte sjokkbølger langt nedover i rekkene av Banverkets om lag 6.300 ansatte. Sjøl ikke alle hans nærmeste medarbeidere i Borlänge var informert om utspillet.

## Trappe ned

Pelle Granbom er 63 år og er nærmest født inn i jernbanen. Han kom til verden på en stasjon på Inlandsbanan, og begge foreldrene jobbet på jernbanen. Med den bakgrunnen var det nesten ingen vei utenom å bli jernbanemann, og det har han vært i hele sitt voksne liv.

Da tidligere generaldirektør Bo Bylund i fjor sommer takket ja til å bli ny generaldirektør for Svenska Arbetsmarknadsstyrelsen, hadde Granbom begynt å tenke på å trappe ned. I stedet måtte han på kort varsel hoppe inn som fungerende generaldirektør.

Siden gikk det måned etter måned uten at regjeringen utnevnte ny sjef for Banverket. Så først i april ble Granbom spurt om han ville bli generaldirektør.

- Jeg ble overrasket, og brukte en helg til å tenke meg om før jeg takket ja.

## På høy tid

Pelle Granbom liker å snekre og bygge på og om på fritiden. Nå skal han bygge om Banverket i løpet av vel ett og et halvt år. For 30. januar 2008 blir han pen-

sjonist, og da må det nye byggverket han har fått i hovedoppgave å reise, stå ferdig til bruk.

- Det er to hovedårsaker til at Banverket trenger en forandring. For det første fører den økende togtrafikken til problemer med vedlikeholdet, kapasiteten og punktligheten mange steder i Sverige. For det andre har de store investeringsprosjektene blitt betydelig dyrere enn planlagt.

- I tillegg har våre omgivelser blitt forandret. SJ har en helt annen struktur i dag enn for noen år siden. Vi har flere nye togselskaper som kjører på vårt banenett. Det er derfor på høy tid at også Banverket forandres for å kunne henge med i utviklingen, sier Pelle Grambom.

## Tydligere styring

Han mener at målet må være å få til en tydeligere og mer helhetlig styring av Banverket.

- Det handler om tydelighet og konsekvens, alle skal vite hva som gjelder. Vi skal være enige om hvilke oppgaver vi skal utføre og hvilke produkter vi skal levere på kort og lang sikt.

- Forandringene skal ikke gjennomføres for å rasjonalisere vekk

«Det er på høy tid at Banverket forandres»



ansatte, men for å få en bedre styring på Banverket. Siden kan det naturligvis bli visse rasjonaliserings effekter som et biprodukt.

#### Delt ansvar

Slik beskriver Pelle Granbom nærmere hva de to nye divisjonene og hovedpilarene i Banverket skal gjøre:

– Daglig leveranse skal i et tre-til fireårig perspektiv se til at avtalt togtrafikk fungerer både i form av kvalitet og punktlighet. Divisjonen får ansvaret for banenettet, mindre

kundetilpasninger på linjen og terminaler, vedlikehold, tog- og produksjonsplaner, trafikkstyring og trafikkinformasjon. Banverket Trafik og de som i dag arbeider med vedlikehold på sentralt, regionalt og lokalt nivå, kommer til å inngå i denne nye divisjonen.

– Investeringsdivisjonen får ansvaret for alle større investeringer og utbygginger. Det blir en riksdekkende divisjon for å kunne behandle alle investeringene på samme måten fra planlegging, kostnadsberegning, inngåelse av

**SJOKKERT:** Etter fire timer som sjef for Banverket varslet Pelle Granbom om en betydelig omorganisering. Blant annet vil han fjerne de fem regionene.

FOTO: GÖRAN FÄLT

kontrakter og gjennomføring av prosjektene fram til de er klare til å bli tatt i bruk.

#### Mer etterspørselsstyrt

Banverkets resultatenheter eller virksomheter inngår ikke i omorganiseringen.

– Hadde vi trukket også dem inn, ville det å være å gape over for mye på én gang. I tillegg fungerer de ganske bra. Men når modervirk-

somheten og bestilleren blir forandret, så kommer det i neste omgang til å påvirke resultatenheter, avslutter Pelle Grambom.

Hovedkontoret (HK) i Borlänge skal bli mer etterspørselsstyrt. – Mer av det vi gjør på HK, skal utføres ut fra et kundeperspektiv. Deres innflytelse skal bli større, og vi skal tone ned myndighetsrollen. Vi skal videre se på hvilke deler av HKs virksomhet som skal bli oppdragsstyrt, avslutter Pelle Granbom.

«Målet er å få til en tydeligere og mer helhetlig styring»

**ENGASJERT:** - Vi har et sterkt engasjement for jernbane og skal få til et løft i løpet av denne perioden, lovt finansminister Kristin Halvorsen, her avbildet på Hell sammen med samferdselsminister Liv Signe Navarsete og regiondirektør Anne Skolmli.

For første gang etter krigen har en norsk finansminister og samferdselsminister holdt felles pressekonferanse. Det skjedde på Hell stasjon, og budskapet var 30 millioner kroner til Meråkerbanen neste år.



# Historisk på H

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

«Jeg trenger litt voksenopplæring i jernbane og jernbanedrift»

KRISTIN HALVORSEN FINANSMINISTER

For øvrig kunne Kristin Halvorsen melde at regjeringen ønsker å tenke langsiktig. Det vil si at det også i jernbanesammenheng bevilges penger til hele prosjekter – selv om arbeidet fordeler seg over flere kalenderår.

Men noen full kopiering av svensk satsing kunne hun ikke love:

– Når det er så stor forskjell på Norge og Sverige på pengebruk til jernbane, så skyldes det kanskje at svenskene betaler mer i skatt mens Norge bruker mer på en aktiv distriktpolitikk.

Svenskene har bestemt seg for å prioritere jernbane. Det vil vi også gjøre noe med, sa finansministeren, som innrømmet at hun trengte litt voksenopplæring i jernbane og jernbanedrift.

– Vi har et sterkt engasjement for jernbane og skal få til et løft i løpet av denne perioden. Personlig trenger jeg å komme meg ut for å få

innsikt, innspill og impulser, forklarte finansministeren sin tilstedeværelse på Hell.

## Lovert penger

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete, derimot, tok litt sterkere i:

– Det trengs en gigantisk snuoperasjon for jernbanen. Vi må ta tak i visjonene og få dem ned på jorda. Neste år kommer vi til å prioritere Meråkerbanen med de pengene som trengs, lovt samferdselsministeren.

Med det mente hun de 30 millioner kronene som til sammen med





## Førstehjelp til døende bane

Siden 1881 har Meråkerbanen ligget der som en smal sløyfe av spor gjennom landskapet. Da banen først var bygd, har den fått «hvile i fred». Nå får den høyst nødvendig førstehjelp.

- Uten spesielle tiltak ville vi vært nødt til å stenge banen for godstog i løpet av 3-5 år og for persontrafikk om 5-10 år, oppsummerte banesjef Knut Haugen standarden på Meråkerbanen i fjor. «Brannslukking» i form av å reparere det grøvste, holder ikke i lengden.

### 125 år

Det er i år 125 år siden Meråkerbanen ble tatt i bruk. Banen ble bygd på sedvanlig vis med hakke, spade og trillebår. Siden har den ligget der til glede og gavn. Hele Meråkersamfunnet kan takke denne banestumpen på sju mil for sin eksistens. Malm ble fraktet opp til smelteverket på Kopperå og silisiumprodukter tilbake til havna i Muruvik. Den lokale ressursen var elektrisk strøm.

# hell

årets bevilgninger finansierer byggetrinn 1.

### 100 km/t

Byggetrinn 1 vil gi minimumsløsningen med 22,5 tonns aksellast i 60 km/t for godstog. Persontog skal kunne kjøre i 100. For å komme dit må alle 35 kilos skinnene og furusvillene de ligger på, skiftes ut. En del andre dårlige furusviller må også bort. Dessuten må det skiftes ballast, foretas stikkskifte av skinner og utbedring av bruer og andre såkalte «tvangspunkter», opprensning av linje-

grøfter, utvidelse av ballastskuldre enkelte steder med mer.

For en fullstendig oppgradering av banen, slik at godstogene kan holde en maksfart på 80 km/t og persontogene 130 km/t, trengs det ytterligere 57,2 millioner. Det innebærer blant annet at de 37,7 kilometerne med NSB40-skinner får stødigere S49-skinner.



**KAPPER SKINNER:** En rekke utbedringer, som utskifting av skinner, sviller og ballast, må gjøres for at persontog kan gå i 100 km/t og godstog kan gå i 60 km/t på Meråkerbanen.

## Tømmer

I Jämtlands län blir det årlig avvirket like mye tømmer som i hele Norge til sammen. For Norske Skogs fabrikk på Fiborgtangen i Skogn, der det ligger et sidespor nær sagt helt inn på fabrikkgulvet, er råvarer fra de dype, svenske skoger gull verdt. En periode ble dette tømmeret lastet opp på trailere for å bli kjørt til Skogn. Nå er det på tilbake på sporet. Og mer kan det bli.

## Korteste veg til EU

Som mellomriksbane har Meråkerbanen vært den kjappeste ruta mot Europa for trøndere og nordlendinger. Tog fra Trondheim til Storlien eller Østersund om ettermiddagen, nattoget videre derfra og om morgenen kan de gå ut på perrongen i Stockholm eller Malmö. Den andre vegen har trafikken vært mindre. Men med Nabotoget har dette forandret seg.

## Sprengte nabotog

Nabotoget ble etablert gjennom et samarbeid mellom broderfolkene

som en prøveordning i 2002. Nå har Rikstrafiken i Sverige vedtatt at toget skal få leve videre til 2012 med opsjon til 2014. I Norge spytter Samferdselsdepartementet inn nærmere 10 millioner kroner årlig i Nabotoget. Inkludert i denne summen er også penger til NSB for at de skal kunne oppgradere togsettene som brukes. Godsrom skal bygges om for å gi plass til flere seter. Allerede i dag er mange av avgangene sprengt, og innsetting av et tredje togpar ligger på planleggers bord.

## Mer gods

Med en gjennomsnittsfart på 18 km/t kommer godstransport på tvers av Midt-Norden ikke spesielt attraktivt ut for næringslivet. Av transportarbeidet som utføres, går nå 8 prosent på jernbane. Siden 1970 har økningen på vegnettet vært 400 prosent! Det er kanskje noen sammenhenger her.

NECL, en forkortelse for North East Cargo Link og bestående av representanter fra så vel samfunn som næringsliv på begge sider av

Kjølen og Bottenviken, har i noen år arbeidet for å få skikk på transportkorridorene mellom Midt-Finland, Midt-Sverige og Midt-Norge. De konkluderer med at Meråkerbanen er en hemske for handel og næringsliv i dette geografiske området. Den konklusjonen har bidratt sterkt til å sette Meråkerbanen på kartet igjen – nær sagt som 12,5-årgave.

## Meråkerbanen

Meråkerbanen er opprinnelig navn for strekningen Trondheim-Riksgrensen ved Storlien. Denne strekningen er 102 km. Nå blir Meråkerbanen mest benyttet som navn på strekningen Hell-Storlien grense.

- Lengde 70,69 km
- Tatt i bruk gradvis fra 05.06.1880
- Vanlig drift fra 17.10.1881
- Høytidelig åpnet 22.07.1882
- Kryssingsspor: Gudå, 393 meter og Kopperå, 315 meter
- Godstransport 2005: 350 000 tonn
- Persontrafikk 2005: 70 200 (tellepunkt Storlien)



**FESTER SKINNENE:** Bak sporombyggingstoget kommer en maskin som fester skinnene til svillene med såkalte Pandrol-fjærer.



**KAN KJØRE:** Arbeidsmaskiner kan fortsatt kjøres, men de kan ikke lenger deles opp i flere enheter.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

# Enige og uenige om arbeidstog

- Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn er enige om at vårt system for bruk av skinnegående arbeidsmaskiner og arbeid i og ved spor kan bli bedre enn det er i dag. Det vi ikke er enige om, er hvor akutt kritisk dette er.

**Tekst:** NJÅL SVINGHEIM OG SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl i Jernbaneverket (JBV) i en kommentar til at Statens jernbanetilsyn varslet pålegg om stans i virksomheten for arbeidstog som deles opp i flere enheter inne på et anleggsområde.

- I følge Jernbanetilsynet er avgjørelsen tatt på grunnlag av en totalvurdering etter revisjonen de gjennomførte av JBV i mars, opplyser Skovdahl til Jernbanemagasinet.

## Pålegger stans

Fredag 16. juni fikk Jernbaneverket brev fra Statens jernbanetilsyn (SJT) der tilsynet pålegger Jernbaneverket å stanse kjøring av mer en ett arbeidstog samtidig - på strekninger som er avstengt for annen togtrafikk.

Jernbanetilsynets begrunnet sitt vedtak med hensynet til «sikkerhet for Jernbaneverket selv, øvrig jern-

banetraffikk og tredjemann» og risikoen for ulykker.

Vedtaket vil skape store problemer for JBV's vedlikehold av jernbanenettet.

## Godt håp

- JBV er i gang med et langsiktig arbeid utover sommeren og høsten med forbedringer i vår håndtering av arbeidsmaskiner og våre rutiner for arbeid i og ved spor, fortsetter Skovdahl. - Disse endringene er Jernbanetilsynet klar over at vi holder på med, men de mener at sikkerhetssituasjonen i dag er så kritisk at vi ikke kan vente til oktober med å fullføre forbedringsarbeidet.

- Etter et avklaringsmøte med Jernbanetilsynet 19.juni arbeider nå flere spesialister sentralt med å utvikle midlertidige operative rutiner som må innføres før Jernbanetilsynet kan oppheve driftsstansen. Vi har godt håp om å ha dette klart på kort tid.

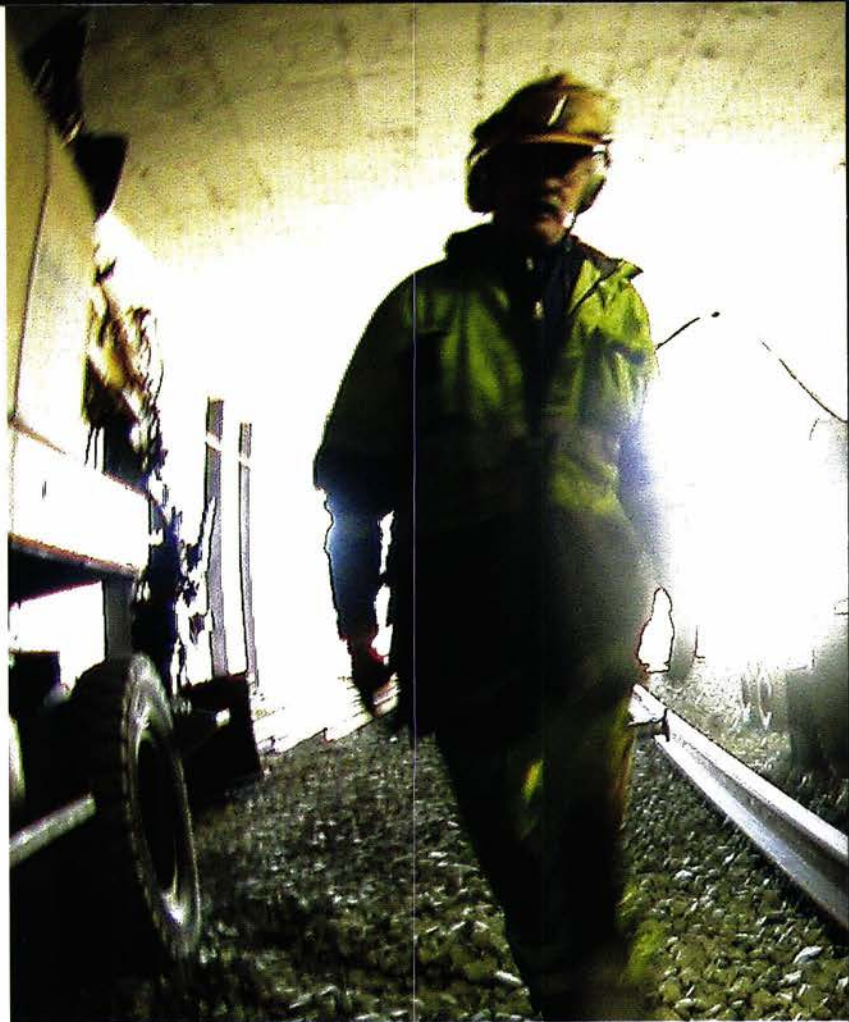
## Merkelig

- Disse rutinene vil nok kunne gi noe merarbeid for våre folk, men det er kanskje også med på å bidra til økt oppmerksomhet og økt akt-somhet der ute.

- Jeg har forståelse for at våre medarbeidere som har arbeidet på jernbanen i 30-40 år, synes det er merkelig at den måten de har arbeidet på i alle disse årene, nå er så farlig at Jernbanetilsynet måtte pålegge oss akutt stans, avslutter Ove Skovdahl.

Statens jernbanetilsyn anser at JBV har gjennomført tilstrekkelige tiltak i forhold til ordinær framføring av arbeidstog. Det betyr at SJTs vedtak ikke rammer kjøring av materiell på ordinær måte som tog. Dermed rammes ikke linjevistiasjon, retting av KL-feil og pakking av spor ved solsleng av vedtaket.

Oslopakke 3 representerer en gigantisk satsing på nye veier og et bedre kollektivtilbud, men pakken er kjemisk fri for investeringer i jernbanenettet. Den oppgaven overlates fullt og helt til staten å ta seg av.



**STATLIG:** Oslopakke 3 beloper seg til over 50 milliarder kroner, men jernbaneutbyggingen

# Kjemisk fri for jern

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN

Av pakken på vel 53,4 milliarder kroner går tre av fem kroner til nye veier og veiltak. Resten går til utbygging, drift og tilskudd til kollektivtransporten.

## Hovedproblemet

– Hvilke konsekvenser vil dette kunne få for utbyggingen av jernbanen i Oslo og Akershus?

«Oslopakke 3 synes i liten grad å se hele transportsystemet i sammenheng»

ANITA SKAUGE, JERNBANEVERKET

– Oslopakke 3 baserer seg på at staten gjennomfører sin del av Oslopakke 2, og legger dermed til grunn at utbyggingen av dobbeltspor i Oslo-området gjennomføres, sier etatsdirektør Anita Skauge i Jernbaneverket (JBV) i en kommentar til Jernbanemagasinet.

– Flere av de øvrige kollektivtiltakene i Oslopakke 3 forutsetter også at dobbeltsporene bygges, blant annet bruk av bompenger til økt kjøp av jernbanetjenester og etablering av tverrgående busslinjer med mating inn mot jernbanestasjoner.

– Hovedproblemet er at Oslopakke 3 i liten grad synes å se hele transportsystemet i sammenheng, der også jernbanens rolle inngår.

## Politisk valg

– Hvorfor har ikke JBV vært med i utarbeidelsen av Oslopakke 3?

– Utarbeidelsen av Oslopakke 3 har først og fremst vært en lokal politisk prosess mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Det har vært klart presisert både overfor Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket at prosjektet er et lokalpolitisk finansieringsprosjekt. Statlig medvirkning i denne fasen har derfor ikke vært ønskelig.

– Frykter du at det kan bli vanskeligere å få finansiert den videre utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen – Sandvika, ny stasjon på Lysaker og Ski og nytt dobbeltspor Oslo S – Ski?

– Ikke i utgangspunktet. Oslopakke 3 legger imidlertid opp til et svært høyt aktivitetsnivå i regionen. Dette kan føre til et press i økonomien/anleggssektoren som i neste omgang kan bety at staten velger å saldere med redusert statlig investeringsaktivitet. I hvilken utstrekning dette vil slå ut for jernbaneinvesteringene, vil være et politisk valg.

## Politisk vilje

– Kan jernbanen i verste fall bli den store taperen om Oslopakke 3 blir vedtatt?

– Det avhenger av politisk vilje, både til å prioritere jernbaneutbygging og til å gjennomføre permanente tiltak for å dempe



ses fullt og helt som et statlig ansvar.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

# baneutbygging

veksten i privatbiltrafikken. En bekymring kan være at Oslopakke 3 i så stor grad er en finansieringspakke som legger vekt på utbygging av veier for å løse framtidens trafikale utfordringer i regionen, og i liten grad er en helhetlig transportpolitisk pakke, avslutter Anita Skauge.

## Kommer godt ut

– I Oslopakke 3 satses det ikke ei krone på jernbane i form av investeringer i infrastrukturen, kun i form av økt kjøp av togtilbud. Samtidig skal det investeres 31,7 milliarder kroner i veier. Hvorfor den enorme fordelingen av vei kontra jernbane?

Vi stiller spørsmålet til byråd for miljø og samferdsel i Oslo og en av forslagstillerne bak Oslopakke 3, Peter N. Myhre (Frp):

– Om lag 45 prosent av Oslopakke 3 går til kollektivtransport. Statens satsing på jernbane kom-

mer i tillegg. Av inntektene kommer 75-80 prosent fra bompenger. Jeg synes kollektivtrafikken kommer godt ut av det i Oslopakke 3.

– *Hvorfor går ikke Oslopakke 3 inn for å sikre den videre utbyggingen av nytt dobbeltspor Skøyen – Sandvika og ny stasjon på Lysaker og på Ski, samt byggingen av nytt dobbeltspor Oslo S – Ski?*

– Dette er et statlig avsnar som ikke omfattes av Oslopakke 3. Stortinget er ansvarlig her.

– *Hvorfor overlater dere all jernbanesatsning til staten, mens dere ikke gjør det på veisiden?*

– Veiprojektene er «selvfinansierende», de betales av brukerne. Det er vanskelig å forestille seg tilsvarende når det gjelder jernbane.

– *Betyr det at alle veiprojektene i Oslopakke 3 er 100 prosent bompengefinansiert?*

– Ja, avslutter Peter N. Myhre.

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

## Oslopakkene

- Oslopakke 1 for perioden 1990-2001 var i hovedsak en veipakke på til sammen 11 milliarder kroner til investeringer i Oslo og Akershus.
- Oslopakke 2 har som mål å framskynde utbyggingen av kollektivtilbudet inklusive jernbanen i Oslo og Akershus. Pakken er på 15,6 milliarder kroner og omfatter perioden 2001-2011.
- Forslag til Oslopakke 3 er en kombinert vei- og kollektivtilbudspakke på hele 53,4 milliarder kroner og gjelder for perioden 2008 - 2027. 31,7 milliarder kroner går til veier og 20,5 milliarder kroner til kollektivtransport i form av investeringer og tilskudd til drift.
- Oslopakke 3 er et samarbeidsprosjekt mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, og de fire største partiene i Oslo og Akershus, Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, er enige og står bak forslaget.

## Blir som ny

Minnesundbrua har siden 2004 gjennomgått en «bli ny»-operasjon. Men sandblåsing, korrosjonsbehandling og maling av så store flater tar tid. Skal maling ha noe for seg, tillates ikke fukt på flatene mens det males. Godt, varmt og framfor alt tørt vær utover våren har bidratt godt til framdriften i år. I løpet av august skal brua være ferdig pusset og malt. Da gjenstår å skifte ut en del tresviller og legge ledeskinner før Minnesundbrua blir klar til mange nye år i jernbanens tjeneste. Minnesundbrua er 363 meter lang, ble innviet i 1925 og har flere tusen m<sup>2</sup> ståloverflate.

## På sekundet

Den 11. juni satte NSB i gang prosjektet «Avgang på sekundet». Hensikten er å bidra til god punktlighet ved å sørge for at toget går til avgangstiden - helt på sekundet. For at prosjektet skal bli vellykket, må også Jernbaneverket bidra. Banesjefene har blitt bedt om å ta en gjennomgang av alle klokker på stasjonene og sørge for at de går korrekt slik at de reisende også kan følge med på helt korrekt tid. Togledere og trafikkstyrere har også en viktig rolle for at prosjektet skal bli vellykket. De må sørge for at togveien er stilt i tilstrekkelig tid før avgangstidspunktet. (BaneNettet)

## Redder frosker

Banverkets geolog ved tunnelprosjektet i Hallandsås, Robert Gass, har fått en viktig bijobb. Så langt har han fraktet nesten 200 frosker, padder og vannsalamandre som har forvillet seg ned til et tunnelpåslag og tilbrakt vinteren der. Nå skal snart tunnelbormaskinen inn og knaske berg, og da ligger disse dyrene tynt an. - Jeg tar de froskene jeg finner og legger dem i en kasse. Så kjører jeg dem opp til dagslyset med bilen. Der slipper jeg dem ved våtmarker oppe på åsen. Da blir de glade, sier Gass til Banverkets internblad Rallaren.



**FORSINKET:** Anleggsarbeidene mellom Skøyen og Oslotunnelen ble over 12 timer forsinket. Nå skal prosedyrene gås gjennom på nytt.

FOTO: VIDAR KNAI, SCANPIX

# Skal lære av feilene

Mandag 15. mai ble det meldt om «kaos» i togtrafikken rundt Oslo. Et anleggsarbeid på Bestum ble først ferdig 10 timer etter avtalt tid Jernbaneverket. Jernbaneverket har avdekket flere forbedringspunkter og endrer prosedyrene for liknende typer arbeid.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Helga 13. og 14. mai var det arbeid på gang flere steder på Drammenbanen, og det var innlegging av nytt sporkryss og flytting av signaler på Bestum mellom Skøyen og innkjøringen i Oslotunnelen som ble forsinket.

### Kabelbrudd

Bak forsinkelsen lå flere uheldige omstendigheter:

- \* En kabel som skulle benyttes til sporfelt, hadde brudd. Denne kablet ble kontrollert så sent som i 2004.
- \* Forsøk på å benytte en annen kabel var heller ikke vellykket. Det var brudd i den også.
- \* Ny kabel måtte legges, noe som medførte at driftsprøvene ble over 12 timer forsinket.

\* Under prøvene ble det oppdaget ATC-feil på en balisegruppe ved det nye sporkryss. Kablet ut til balisegruppen hadde for lite ledertverrsnitt på grunn av lang avstand og mange komponenter på samme kabel.

### Rapport til JL

- Etter å ha gjennomgått disse hendelsene og andre relevante forhold har vi avdekket flere forbedringspunkter som vi belyser i en egen rapport som blant annet skal presenteres for Jernbaneverkets ledelse (JL). Neste skritt blir å revidere prosedyrene for koblinger slik at vi fanger opp disse punktene, opplyser utbyggingssjef Knut Jørgensen.

Dette arbeidet skal ferdigstilles innen 1. juli, som er tidspunktet for den neste planlagte jobbehelga på Drammenbanen.



**GREP INN:** Takket være resolutt inngripen fra lokfører Bodil Jakobsen ble to unge taggere tatt på fersken mens de tagget inne i denne kulverten ved flyplassen på Værnes.

## Resolutt lokfører

Da lokfører Bodil Jakobsen så det sprang to gutter inne i den første tunnelen etter Værnes, ble hun både forbannet og redd.

De to taggerne endte opp hos Onkel Politi.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Det var ved 20-tiden om kvelden Bodil Jakobsen kom kjørende nordover fra Trondheim med et arbeidstog. Hun skulle til Stjørdal og hadde lav hastighet da hun kjørte inn i den første tunnelen etter Værnes holdeplass.

- Jeg så ikke guttene før de begynte å springe. Hadde de holdt seg i ro, ville jeg ikke sett dem, forteller Bodil.

Synet av de skikkelsene som plutselig sprang inne i tunnelen, gjorde henne forferdelig sint. Men synet var også litt latterlig. Den ene av de to tagger-guttene holdt nemlig på å miste saggebuksa si, og måtte springe mens han samtidig måtte holde buksa oppe.

- Jeg tok nødbrems og ringte togleder mens jeg gikk etter guttene. De hadde

klattret over toget og jeg visste ikke om de hadde kommet seg over på den andre siden eller om de hadde gjemt seg på selve toget. Togleder ringte politiet mens jeg plukket med meg det de hadde etterlatt seg inne i tunnelen, sier Bodil Jakobsen, som er lokfører på 20. året. Nå er hun lokfører for CargoNet.

Blant etterlatenskapene var også en sekk, og der sto navnet på eieren. Det var slik sett ikke spesielt vanskelig å finne ut hvem de var. Dessuten klarte en politipatrolje å slå kloa i dem.

- Jeg hørte på telefonen at en politipatrolje løp etter guttene - i sporet! Jeg fikk varslet togleder om dette. Da var nordgående Trønderbanetog allerede på Værnes, sier Bodil Jakobsen, og innrømmer at hun kaldsvettet litt akkurat da.

## Bruker mindre strøm

Miljørapport 2005 for Jernbanelverket viser at Jernbanelverket har redusert elektrisitetsforbruket med 24 prosent siden 2002. Rapporten viser også at støyplassen fra jernbanen, beregnet av Statistisk Sentralbyrå, er gått ned med 20 prosent i perioden 1999-2003. Jernbanelverkets miljørapport 2005 beskriver i tillegg statistikk og tiltak innen avfallshåndtering, uønskede hendelser og vegetasjonskontroll. Miljørapporten finner du på [www.jernbanelverket.no](http://www.jernbanelverket.no). (BaneNettet)

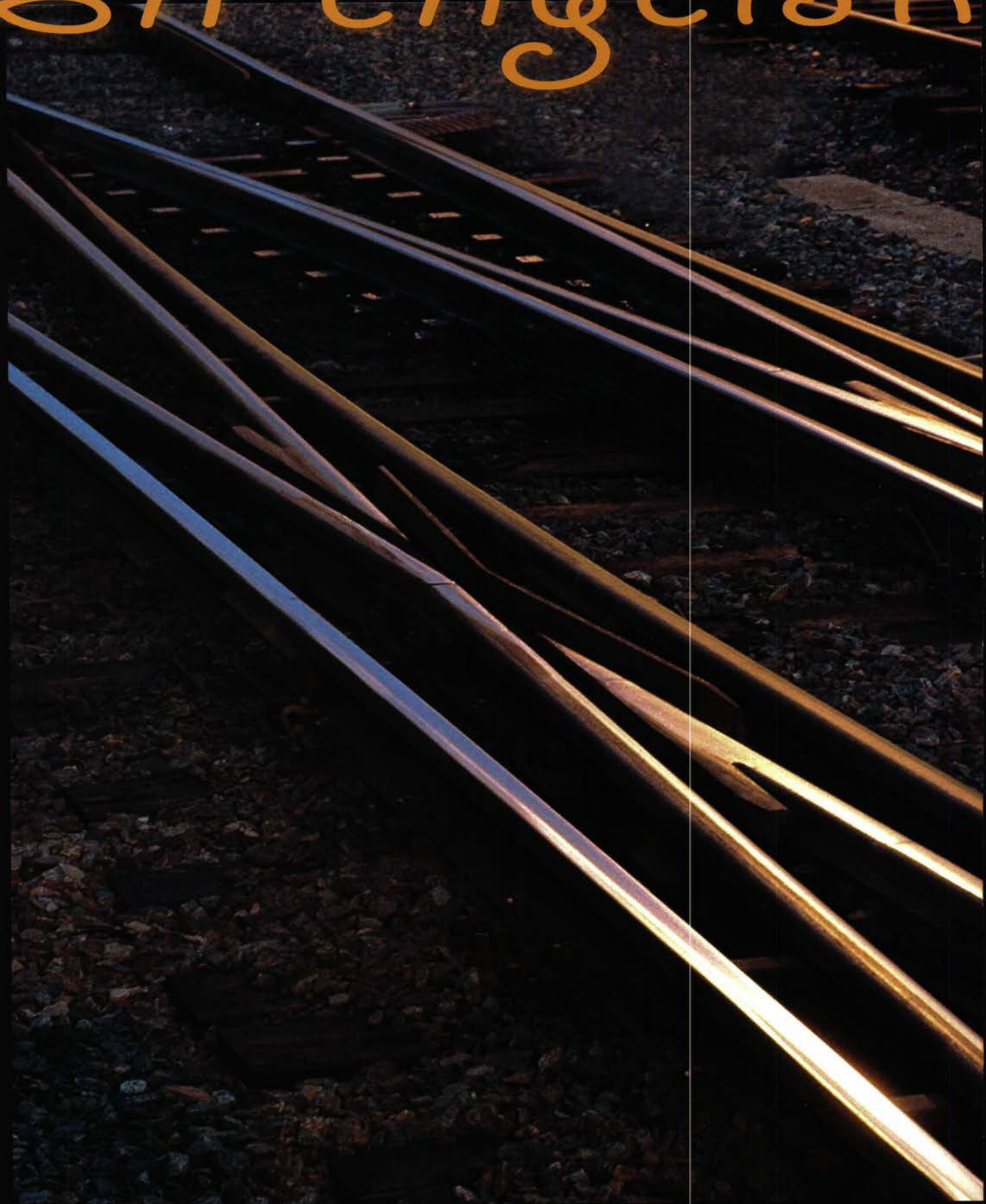
## Avklaring langs Mjøsa

Samferdselsdepartementet har i et brev til Jernbanelverket bestemt at det ikke skal utredes noe alternativ med lange tunneler på det nye dobbeltsporet fra Eidsvoll til Hamar. Nytt av å bygge sporet i tunneler kan ikke forsvare de økte kostnadene, står det i brevet fra departementet. Derimot blir Jernbanelverket bedt om å utrede løsninger som kan bidra til å avgrense de negative konsekvensene for nærmiljøet, men uten at kostnadene blir urealistisk høye. Ettersom det har drøyet med å få avklaringen fra departementet, ligger prosjektet etter opprinnelig plan. (BaneNettet)

## Lühr slutter i Flåm

Etter å ha vært administrerende direktør for Flåm Utvikling AS i åtte år, går Olav Lühr i høst over til Hurtigruten Group ASA. Lühr kom til Flåm for å lede Flåmsbana i starten på det som er blitt en gigantisk reiselivsattraksjon i norsk målestokk. Når han nå slutter, kan det bli i en sesong der Flåm skal ta imot 131 cruiseskip og passasjer-tallet på Flåmsbana kanskje passerer 500 000 for første gang. I Hurtigruten skal Lühr ha salgsansvar for markeder i Asia og i Øst-Europa.

En engelst





# mann

Samme fotograf hadde et meget enkelt bilde av kjøreledningen for en stund siden. Når har hun vendt nesa nedover og fått til det samme av «en engelskmann», som det heter på fagspråket..

Send ditt bidrag til  
Jernbanens Fotoklubb v/  
Øyvind Bardalen, NSB Drift,  
3044 Drammen,  
eller på e-post:  
[oyvind.bardalen@nsb.no](mailto:oyvind.bardalen@nsb.no).

Husk: Har du digitalkamera, så innstill det på høyest mulig bildekvalitet.

## MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE

**NAVN:** Kari Espeland

**TITTEL:** Prosjektingeniør, BaneTele

**KAMERA:** Nikon D70

**BOR:** Oslo



# Ein raudgrøn jernbane

Etter fleire år med nedgang i persontrafikken på jernbana er det svært triveleg at vi dei to siste åra opplever ei positiv utvikling. Eg registrerer òg at kundane i 2005 var meir nøgde med jernbana, mellom anna på grunn av meir punktlege tog og meir nytt togmateriell. Det er viktig å byggje vidare på denne positive utviklinga.

Denne regjeringa ønskjer å byggje landet og ta heile landet i bruk. Samferdsel er ein viktig føresetnad for busetting, næringsutvikling og ressursutnytting. Ein samferdselspolitikk for framtida inneber auka satsing på kollektive transportløyningar både for menneske og gods.

« ... ei viktig oppgåve å få ei auka satsing på jernbana i åra som kjem»

## Fleire vegar ikkje viktigast

I og rundt dei største byane må kollektivtilbodet vere så godt at fleire vel å reise kollektivt, og her speler jernbana ei nøkkelrolle.

Erfaringane med Trängselskatten i Stockholm viser at overgangen til kollektive alternativ ikkje kom på det tidspunktet då kollektivtilbodet vart utvida, men først fire månader seinare då rush-tidsavgifta på biltrafikken blei innført.

Det viktige for næringsliv og folk er ikkje at det vert bygd fleire vegar, men at vi i sum gjennomfører tiltak som gjer at folk og gods

faktisk kjem raskare og tryggare fram.

## For dårlig vinterberedskap

Togtrafikken sist vinter var ikkje punktleg nok, og regulariteten var for dårleg. Store snømengder og ein ikkje god nok beredskap førte til store forseinkingar i togtrafikken mellom anna på Austlandet. Dette kan lett føre til at den positive trafikktutviklinga stoppar opp, og jernbana får eit dårlegare omdøme.

Vinteren er no over, men vi kan ikkje lukke auga og stole på at ein slik vinter ikkje kjem igjen. Det er viktig å vere godt førebudd til neste vinter og gjennomføre tiltak og betre rutinar for å handtere ein liknande situasjon.

## Ikkje stans i effektiviseringa

Regjeringa har i tråd med Soria Moria-erklæringa stoppa privatiseringa og konkurranseutsetjinga av drifts- og vedlikehaldsoppgåvene i Jernbaneverket.

Eg er ikkje berre skeptisk til den omfattande konkurranseutsetjinga den førre Regjeringa sette i gang i høve til Jernbaneverket. Eg synest også måten endringane vart gjennomførte på, var problematiske. Den omfattande bruken av slutt-pakker har vore ressurskrevjande og medverka til at mange dyktige medarbeidarar har slutta.

Eg har bedt om at Jernbane-

verket sjølv utviklar ein plan for korleis verksemda kan effektiviserast. Stans i konkurranseutsetjing betyr ikkje stans i effektiviseringa.

## Prosjektfinansiering

For ein togoperator er det viktig med ei føreseieleg utvikling av jernbanenettet. På grunn av det norske statsbudsjettssystemet kan det vere vanskeleg å føreseie framdrift for det einskilde prosjekt.

Det er òg viktig for oss å vurdere ein meir heilskapleg utbyggingsstrategi, der heile strekningar, i staden for enkeltparsellar og enkeltprosjekt, blir vurderte samla for gjennomføring.

Dette vil regjeringa gjere noko med, og er vi i ferd med å utgreie prosjektfinansiering som eit alternativ til dagens form for finansiering.

## Tydelege utfordringar

Etter åtte-ni månader i stolen som samferdselsminister opplever eg at nokre utfordringar i jernbanepolitikken blir tydelegare for meg ettersom tida har gått. Det er viktig å vere merksam på at ei oppfyljing av den ramma Stortinget har vedteke, og som er på line med Soria Moria-erklæringa, byggjer på ein strategi der berre 10 prosent av banenettet vil bli opprusta i nær framtid.

Likevel vil det ta svært mange år før vi når ein standard med saman-

## MÅNEDENS GJEST

**NAVN:** Liv Signe Navarsete  
**TITTEL:** Samferdselsminister



# politikk

hengjande dobbeltspor. Dersom vi vel å prioritere ei meir samanhengjande utbygging, vil dette føre til ei konsentrering av ressursane.

Dette står i kontrast til dagens røyndom der både lokale styresmakter og ulike krefter på Stortinget stadig kjempar om planmidlar og oppstartsløyvingar til «sitt prosjekt» i von om å binde opp framtidig ressursbruk.

## **Krevjande høgfartsbaneutfordringar**

Ei utfordring knytt til eventuelle høgfartsbaner – i tillegg til dei enorme kostnadane – er at så høg fart krev lange og rette strekningar og få stopp. Det vil truleg bli krevjande å kombinere svært høg fart med fullt trafikktilbod for alle dei viktigaste byane og knutepunkta.

Samferdselsdepartementet skal saman med Jernbaneverket greie ut potensialet for høgfastog i Noreg. Så langt har dei fleste jernbaneutbyggingar ikkje hatt som utgangspunkt at det skal drivast høgfasttrafikk over 200 km/t.

Mellom anna basert på resultatata av det arbeidet som er sett i gang, tek departementet sikte på å omtale potensialet for eventuell utbygging av høgfastbaner overfor Stortinget i samband med neste revisjon av Nasjonal transportplan, som etter planen skal leggjast fram i 2008.

For meg er det ei viktig oppgåve å få ei auka satsing på jernbana i åra som kjem, difor er eg avhengig av god støtte fra aktørane i jernbanesektoren.



FOTO: RUNE FOSSUM

«Det er viktig å vere godt førebudd til neste vinter»



**SPENNENDE:** – Lokføreryrket er spennende og annerledes! stråler Pia K. Kristensen bak spakene i Norges raskeste tog.

# Drømme- JOB BEN!

- Jeg har alltid vært fascinert av bil, fly og tog. Da jeg ikke kom inn på Forsvarets flyskole, slo det meg at Jernbaneskolen hadde billetten til drømmejobben, sier Flytogets ferskeste lokfører Pia K. Kristensen.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Etter tre måneder er Pia storfornøyd. Siden april i år har jobben handlet om å foreta raske akselerasjoner til marsjfart på 210 km/t for å holde stramme rutetider mellom Oslo S og Gardermoen. Hadde Petter Solberg utfordret henne, ville han blitt parkert før Ring 2...

I april var Pia klar for «solotur» etter godt og vel ett år på den nye Jernbaneskolen på Grorud. I dag er den sporty Oslojenta en av fire kvinnelige lokførere på flytoget, og en av 35 kvinner blant landets 1200 lokførere.

Pia har funnet drømmejobben og mener bestemt at den passer like bra for jenter som for gutter.

På Jernbanemagasinet spørsmål om hun bevisst har søkt seg til en mannsbastion, returnerer hun spørsmålet ubekymret og offensivt: - Hvorfor ikke?

## **Jobbtilbud før eksamen**

28-åringen fra Korsvoll i Oslo var på jakt etter mer action enn det hun hadde funnet i de yrkene hun var innom etter fullført barnepleierutdanning.

- Jeg kontaktet Flytoget AS i oktober, to måneder før jeg var

ferdig på skolen og ble innkalt til intervju. Det ble et hyggelig møte, først med rekrutteringsansvarlig - og siden med ledelsen i Flytoget. Vi var flere fra klassen min som søkte.

Jernbaneselskapene mangler nemlig lokførere og kappes om kandidatene fra Jernbaneskolen. Alle i klassen min fikk jobbtilbud før avsluttende eksamen på lokførerlinjen.

## **Kastet seg rundt**

Det er snart tre år siden Pia første gang tok kontakt med NSB for å forhøre seg om kravet for å bli lokfører. Hun var akkurat én måned for sent ute til å komme med i det siste kullet som i 2002-2003 ble utdannet på den gamle Jernbaneskolen. Fra januar 2004 overtok Jernbaneverket ansvaret for skolen, som ble flyttet fra Oslo S til Grorud.

- Det ble først sagt at jeg måtte ha elektrofagbakgrunn, så jeg kastet meg rundt og tok grunnkurs og VK1 ved Voksenopplæringen i Oslo, forteller Pia. Hun droppet lærlingperioden da det viste seg at elektrofagbrev ikke var noen forutsetning likevel.

## **Norges raskeste**

Instrumentmiljøet fremme i flytoget minner om cockpiten på et fly. Lokfører Kristensen setter seg vel til rette for å bringe travle og transportkresne passasjerer mellom Oslo S og Oslo lufthavn.

- Det er ikke til å nekte for at jeg liker å tøyle store krefter som Norges raskeste tog disponerer. Å gjøre unna 48 kilometer på 19 minutter lar seg høre!

«Å gjøre unna 48 kilometer på 19 minutter lar seg høre!»

## **- Flott at vi kan velge**

Helt siden oppveksten er hun blitt vant med å være jente der menn har rådet grunnen. I sin første sommerjobb som søppeltømmer, i en alder av 15, ble hun blankt avvist. - Ei som var så liten og lett og kunne ikke klare en så fysisk tung jobb, måtte hun skjønne!

- Men jeg fikk jobben, og det gikk helt greit, sier Pia.

På dykkerlinja på folkehøgskolen i Tvedestrand var hun også eneste jente...

- Det er flott at vi har et samfunn hvor jeg kan velge! stråler Pia.

- ▶ – Tradisjoner og rollemønstre kan virke sterkt begrensende på jenter i mange miljøer. Dette forklarer nok hvorfor det er færre jenter i enkelte yrker enn det er gode grunner for i dag.
- Hvorfor skal flyger- og lokføreryrket forbeholdes menn? For ikke å nevne skihopping...
- *Var det selvsagt at du ble klasserepresentant for 19 gutter?*
- Vi hadde mange som kunne gått inn i den rollen i klassen. Men jeg grep muligheten da anledningen bød seg. Vervet ga meg mye nyttig innsikt både på skolen og i lokførermiljøet.

#### Trivsel

Som liten ville Pia heller være ute og hogge ved enn å være inne og vaske opp. Siden far er bil- og båtmechaniker, fikk hun lov til å bruke både motorsag og gressklipper allerede i ung alder.

– Jeg har aldri hatt noe press hjemmefra eller noen forventning til hva jeg skulle bli ut over å finne noe jeg trives med.

– *Kan ikke jobben som lokfører bli temmelig ensom?*

– Jeg har ikke noe sterkt ønske om å bli sittende på Dombås med et godstog på en fridag, repliserer Pia kjapt. – Nettopp derfor kontaktet jeg Flytoget for å høre om det var mulig å få jobb «der noe foregår på fritiden». For Pia vil det si Oslo. Innenfor Ring 2.

Hun beskriver seg selv som utpreget sosial og verdsetter et trivelig miljø både på jobb og fritid. Hos «den mest suksessfulle operatøren på norske jernbanespor» ble hun mottatt med åpne armer.

«Jeg ville heller hogge ved enn å vaske opp»



**FOR LETT:** Som 15-åring ble hun først avvist da hun søkte jobb som soppeltommer fordi hun var for liten og lett.

#### Sikkerhet, sikkerhet ...

– *Hva handler lokførerutdanningen først og fremst om?*

– Sikkerhet, sikkerhet og sikkerhet. Uten forståelse for alle sider av det som har med sikkerhet å gjøre, kan du kort og godt ikke bli lokfører! Presisjon og sikre rutiner er avgjørende i dette yrket. Men også psyken. Derfor må alle studenter på lokførerlinjen igjennom en psykologisk test hvor evnen til å håndtere stress og løse praktiske oppgaver avgjorde om du gikk videre.

I løpet av skoleåret er lokførerstudentene innom NSB-skolens simulator på Sundland i flere runder. – Det gir et inntrykk av den virkeligheten vi skal jobbe i, og anledning til å trene på situasjoner vi ikke ønsker å møte.

– *Hva vil du fremheve ved lokførerutdanningen?*

– Et absolutt pre må være at det kun går 13 måneder fra skolestart til du er ute i arbeid og tjener relativt godt.

– *Hvilke karrieremuligheter gir lokførerutdanningen videre om du skulle ønske forandring?*

– Nå vil jeg først skaffe meg erfaring som lokfører på flytoget, så får vi se. Det er ikke tema nå, slår Pia K. fast.

– *Hvilke reaksjoner får du fra familie, venner og bekjente?*

– Jeg får masse positive tilbakemeldinger, og jeg tar med meg all den positive responsen jeg møter. Lokføreryrket er spennende og annerledes!

oyg@jbn.no



**LIKTE SEG:** Kong Carl Gustaf likte seg da han fikk prøvekjøre Sveriges første damplokomotiv.

**NORA:** - Dette her var jo riktig kult, sa kong Carl Gustaf etter å ha prøvekjørt Sveriges første damplokomotiv under feiringen av den svenske jernbanens 150-årsjubileum.

**Tekst:** MONICA NÄSLUND OG SVEIN ERIK BAKKEN **FOTO:** GÖRAN FELDT

Flaggene smalt i vinden og røyken fra damploket steg glad til værns da den svenske jernbanen feiret seg sjøl med solskinn og kongelig glans i Nora 5. juni.

#### Historisk sus

Det var som hentet ut av en åpningsseremoni i jernbanens barndom da kong Carl Gustaf, vertskapet med Banverkets generaldirektør Per-Oluf Granbom i spissen og 200 gjester med full damp punktlig ankom Nora stasjon. De hadde startet i Stockholm om morgenen.

Det var nettopp i Nora den 5. juni 1856 det første persontoget ble satt i regulær trafikk på strekningen Örebro-Ervala-Nora. 150 år senere var seks tusen besøkende kommet til Nora for å være med på feiringen.

#### Full av kraft

I sin jubileumstale framholdt kong Carl Gustaf jernbanens betydning for Sveriges utvikling og konstater-

te at det er en jublant som fortsatt er full av kraft.

- Vi feirer i dag en 150-åring som er mer vital og framtidsrettet enn noensinne. Antallet reisende med tog er rekordstort, og flere og flere virksomheter transporterer sine varer med jernbanen.

#### Voksende fordeler

- Jernbanens fordeler når det gjelder miljø, trafiksikkerhet og miljøvennlighet, har alltid vært der, men de har blitt tydeligere i takt med at den allmenne kunnskapen om disse spørsmålene vokser, sa kongen.

Carl Gustaf mintes i sin tale sin barndoms reiser til Storlien på grensen til Norge, da kongefamilien reiste i den samme blå kongevogna som han hadde ankommet Nora med fra Stockholm for å feire jublant.

#### Kongelig lokfører

Etter talen klatret kong Carl Gustaf opp på en kopi av Sveriges første damplokomotiv - «Förstlingen».

Kledd opp med datidens lokomotivførerfrakk tok kongen over

spakene på veteranlokket på en aldri så liten prøvetur fram til lokstallene der Nora Bergslags Veteranjärnväg viste fram sine historiske rariteter.

- Dette her var jo riktig kult, sa kungen, før han og de øvrige inviterte gjestene spaserte gjennom Nora til stadshotellet for lunsj.



**FOLKEHAV:** Hele seks tusen mennesker møtte opp i den vesle byen Nora under den svenske jernbanens 150-årsjubileum.

**USIKKERT:** Passasjerer hopper ut i det nedslitte sporet for å unngå billett kontroll på stasjonen.

# Knekt av privatisering

**BUENOS AIRES:** Argentinas jernbanenett ble privatisert som en del av en anbudsølge i begynnelsen av 1990-årene. Stikk i strid med formålet er store deler av jernbanetilbudet blitt borte. Langdistansetogene er nesten forsvunnet. Kun 5 av tidligere 45 strekninger brukes til persontrafikk.

**Tekst:** RUNE VITUS HARRITSHØJ  
**Foto:** ALEJANDRO LIPSZYC

Den trefargede togstammen i blått, lyseblått og hvitt runder svingen med tydelig skjeve skinner. Hjulene hviner. Lokomotivføreren tuter i hornet fordi passasjerene 200 meter fremme stadig går over jernbaneovergangen trass i senkede bommer og blinkende varsellys.

Toget «TBA 254» er på vei inn på Liniers-stasjonen i utkanten av Buenos Aires – 31 minutter forsinket.



«F... Jeg er trett av de stadige forsinkelsene»

MARIA CRESPO (46)

Ingen informerer de ventende passasjerer om årsaken til forsinkelsen.

Mens den hete middagssolen steker videre,

går dørene opp og Jernbanemagasinet inn. Jernbanemagasinet setter seg til rette i et plastikksete i en togvogn uten seter og med sykler, kasser og unge passasjerer som spiller kort på det skitne gulvet.

Tidligere på dagen har Jernbanemagasinet stått i en 20 meter lang kø for å kjøpe en returbillett. Billettluken og veggen ved siden av var overklistret med A4-ark med rettelser og utsatte langdistanseavganger.

## Fem prosent igjen

De 350 kilometrene vestover mot Pehuajó er ifølge kjøreplanen beregnet til å ta seks timer. Strekingen Buenos Aires-Pehuajó er et særsyn i dagens Argentina, da det ennå går langdistansetog her.

I løpet av de siste 13 årene har

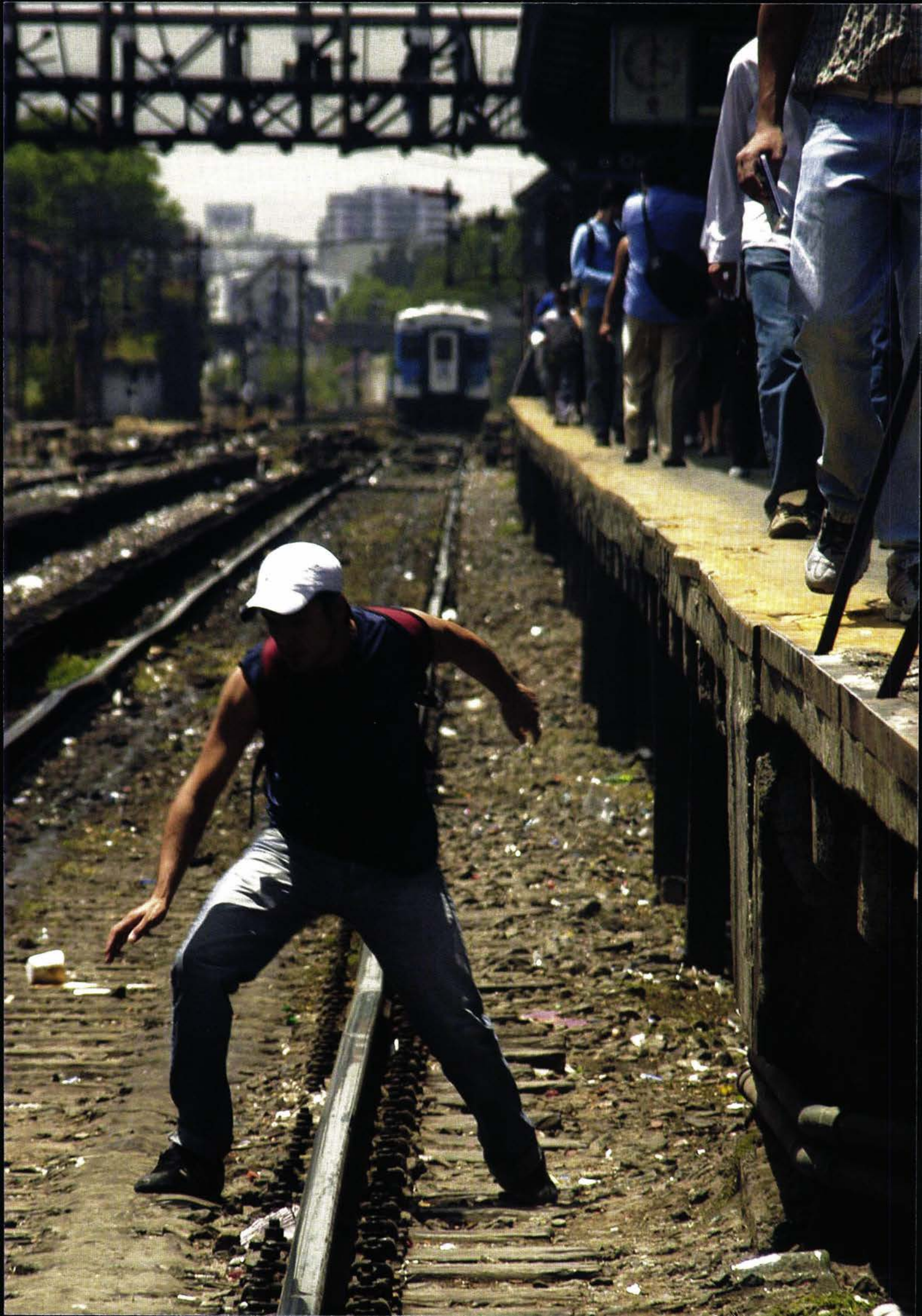
antallet argentinske passasjertog falt katastrofalt med utrolige 95 prosent. Det er stort sett bare på kortere strekninger omkring hovedstaden Buenos Aires at det i dag fraktes passasjerer.

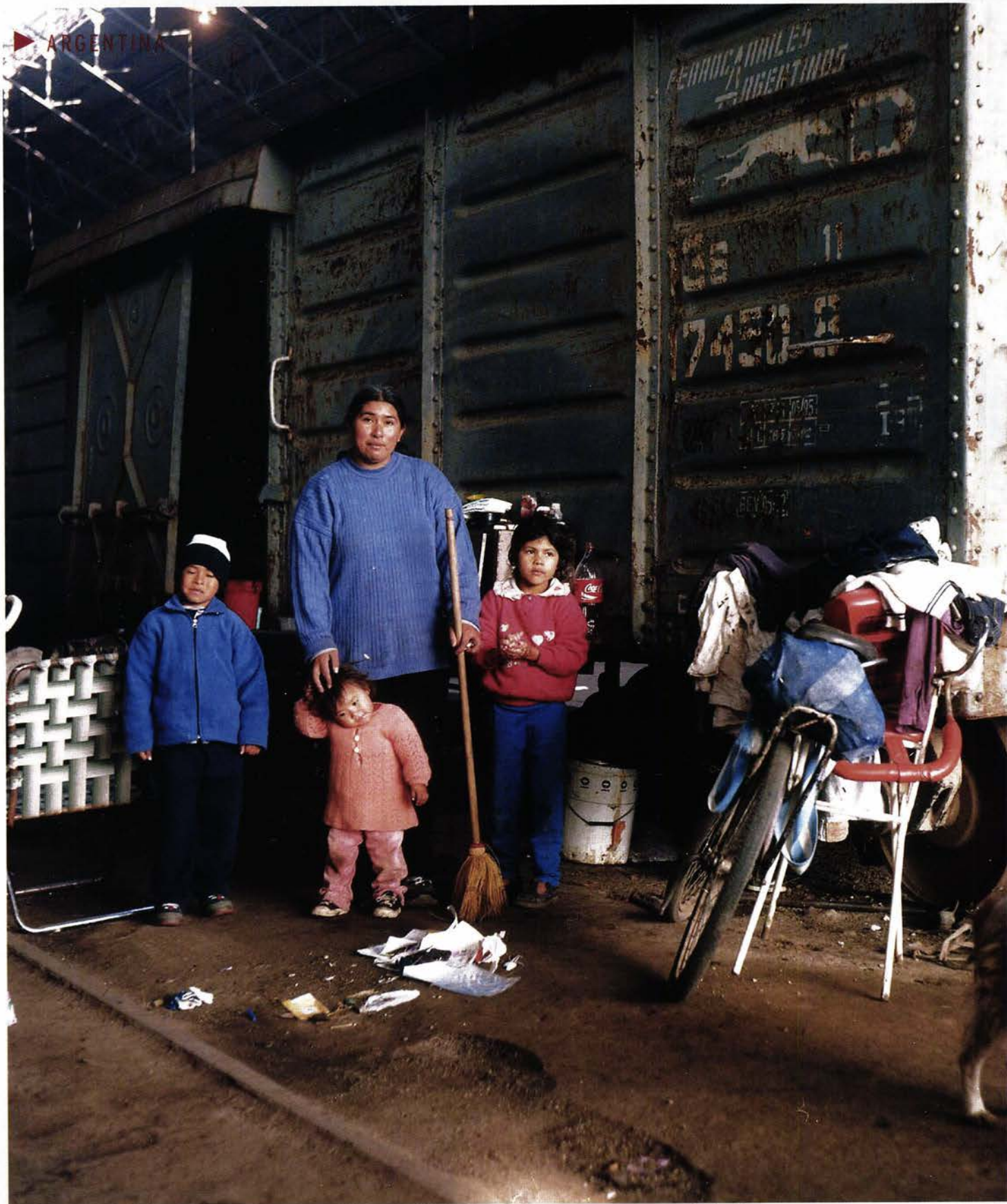
Privatiseringen i 1992 skjedde ved at de forskjellige strekningene ble satt ut på anbud til private firmaer både på kort- og langdistanse. De nye eierne, utelukkende argentinske firmaer, forpliktet seg til det meste – blant annet til å vedlikeholde togene, banenettet og den tilhørende infrastrukturen.

Den gangen var forventningen at privatiseringen ville gi bedre og billigere togservice.

Historien viser noe helt annet: Langdistansetogene med passasjerer har med få unntak falt helt bort, og godstrafikken foregår i dag kun







**BOLIG:** En gammel forlatt togvogn blir brukt som bolig av en fattig argentinsk familie.

- ▶ på 3.000 km skinner mot 15.000 km i 1992.

En av årsakene er at den argentinske staten sluttet å gi tilskudd til vedlikeholdet og den planlagte utvidelsen av flere strekninger mot at de nye, private eierne selv fikk

bestemme prisnivået på billettene.

#### **Tre timer tidligere**

Vår sidepassasjer, 46-årige María Crespo, banner på argentinsk. Hun skal hjem og besøke sin mor i Pehuajó og er ifølge henne selv trett

av de stadige forsinkelsene.

– I oktober sto jeg med en returbillett i hånden, men toget kom ikke i det hele tatt den dagen. Jeg bruker toget på arbeidet nede i Buenos Aires havn og må dra tre timer tidligere



**GAMLE TOG:** Ingen luksus om bord på argentinske tog ...

returbillett Buenos Aires-Pehuajó koster 35 pesos (90 norske kroner).

#### Kø av selgere

Det kommer hele tiden selgere gjennom kupéen. Sandwicher, drikkevarer, batterier, aviser og selv en hundehvalp er til salgs på toget.

Konduktøren trer inn og ber Jernbanemagasinet om å vise tillatsen til å ta bilder og snakke med folk. Vi avkreves en improvisert «tilleggsavgift» som vi betaler uten å mukke, hvoretter konduktøren med et smil ønsker oss god reise. Korrupsjonen i Argentina er stadig et problem på alle nivåer.

På neste stasjon, Moreno, skal de fem bakerste vognene kobles av. En er fylt med varer og de andre fire med levende kuer til slakteriet. Frakoplingen tar 25 minutter uten at passasjerene kan forlate toget. I ventetiden begynner passasjerene å gi uttrykk for sin misnøye med servicen. 47-årige José Morales er en av dem. Han er peruvianer, men har de siste ti årenene bodd i Buenos Aires.

– Toget er min eneste mulighet for å komme fram og tilbake på arbeidet fordi jeg ellers må ta fem ulike land- og bybusser og skifte forskjellige steder. Når toget ikke kommer eller er forsinket, mister jeg arbeidstid og dermed inntekter. Hjemme i Peru er noen av langdistansetogene mer rene og kjører mer punktlig, sier José Morales.

#### Store forsinkelser

«TBA 254» ankommer til en mellomstasjon, der enda et par

godsvogner skal av og nye på. De lokale innbyggerne står langs skinnene og tilbyr ferskt kjøtt og hjemmevevet tøy. Det gamle diesellokomotivet setter i gang og et vakkert landskap med kornmarker og kuflokker glir forbi.

Etter syv og en halv time ankommer vi til Pehuajó. Klokken er litt over 02 om natten, og toget kjører etter en times tid mot Buenos Aires igjen. Perrongen er full av ventende passasjerer som strømmer inn i kupéene, selv om to rengjøringsassistenter stadig er i ferd med å fjerne den verste skitten fra turen hit.

Passasjerene klager over at togavgangen for «TBA 255» sammenlagt er to timer forsinket: Flere bærer sine sovende barn sammen med bagasjen. På hjemturen er der kun ett stopp – ut over de planlagte stasjonene. Det skjer midtveis for å skifte lokomotiv.

Den etter hvert tydelig trøtte konduktøren klipper atter våre billetter og setter seg til å halvsove mellom stasjonene. Fra de siste stasjonene på vei inn gjennom Buenos Aires-forstedene blir kupéene fylt til bristepunktet av folk på vei til arbeidet.

«TBA 255» ankommer til Oncestasjonen kl. 10.15 om morgenen. På perrongen myldrer passasjerene ut for å komme seg – forsinket – på jobb.

«Når toget ikke kommer, mister jeg arbeidstid og dermed inntekter ...»



JOSÉ MORALES (47)

hjemmefra for ikke å risikere å komme for sent på arbeid. Før privatiseringen var togene ikke bedre, men de kjørte mer punktlig, sier María Crespo.

Pehuajó-toget kjører mandag, onsdag og fredag kl. 18.45. En



# FORTIDA ER BLITT FOR

Da den nåværende argentinske regjeringen tiltrådte i 2003, la den frem en plan for gjenetablering av langdistansetogene. Forbildet var det omfattende jernbanenettet som eksisterte frem til 1960-årene med 35.000 km skinner hvorav 15.000 km hadde en gjennomsnittsfart på 80 km/t.

Regjeringen under president Néstor Kirchner har som erklært mål om på nytt å forbinde Buenos Aires med viktige, regionale industribyer. Men den har langt igjen før dette målet er nådd, og mange er meget kritiske til den resepten som er valgt.

Regjeringen har begynt å gi utvalgte firmaer og togstrekninger støtte til å fullføre denne nasjonale

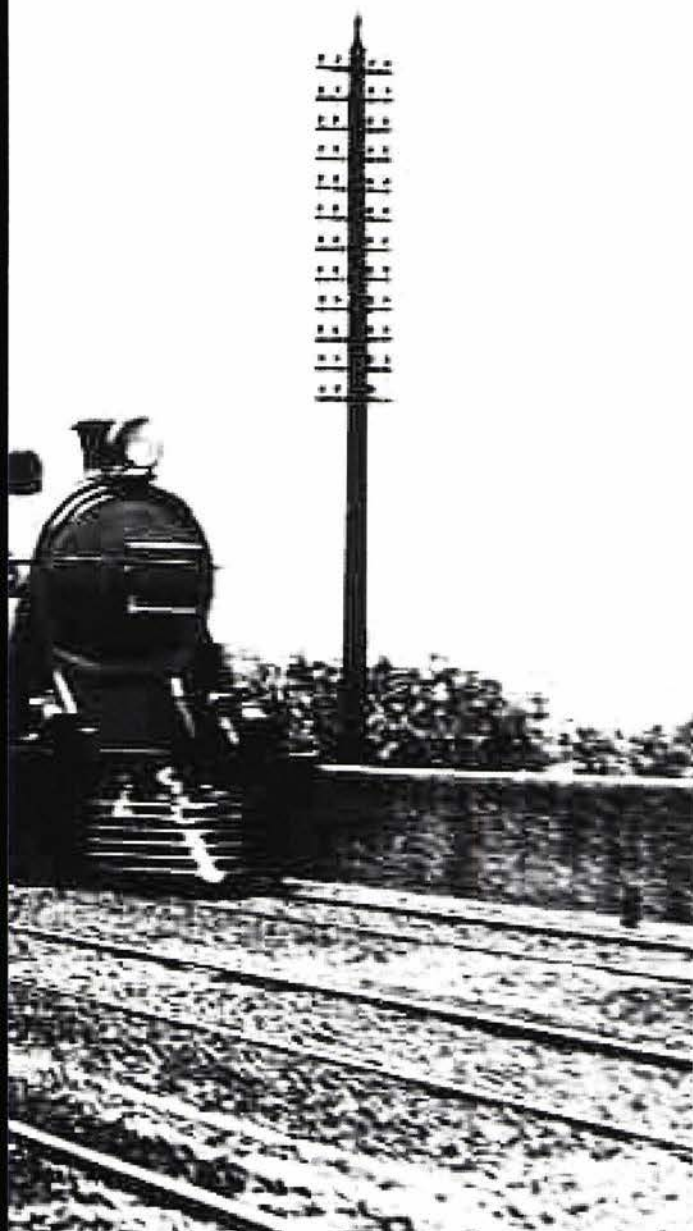
togplanen, men ifølge en rapport fra den nasjonale kommisjonen «Redd Toget» vil det ta lang tid gjennomføre planen. Skinnebrudd, dårlige togstammer, mangel på personell og oversvømmelser på grunn av setninger i skinnegangen hindrer framdriften.

Enkelte strekninger er gjenåpnet, men tilbudet er dramatisk mye dårligere enn før. På noen

strekninger er kjøretiden bortimot fordoblet – andre steder går ikke toget i det hele tatt.

## **Nedslitte tog**

Eksempelvis ønsker regjeringen å gjenåpne toget til den berømte argentinske pampas med strekningen Once-Santa Rosa (hovedby i provinsen La Pampas). Selskapet «Ferroexpreso Pampeano» har



# BILDE

mottatt millionstøtte de siste to år, men kjører fortsatt ikke tog.

Noberto Rosendo, president for den Nasjonale Kommissjonen «Redd Toget», sier:

– Alle langdistansetog har en medarbeiderstab som plundrer 18 timer i døgnet med materiell som ikke er blitt utskiftet og til tider heller ikke vedlikeholdt på ti år. De gjenåpnede togstrekningene er kun en unnskyldning for å motta statsstøtten.

Elido Veschi, generalsekretær for Foreningen for Argentinsk Togpersonell, supplerer:

– Regjeringen er ikke for alvor interessert i å gjenåpne langdistansetogene. Den har engasjert seg i få, utvalgte strekninger for å få

kontroll over de investeringene som noen operatører stadig foretar. Problemet i Argentina er at regjeringen har måttet forplikte seg til å støtte godstrafikken som opptar skinnene i dag, for å få i gang passasjetogene. Regjeringen har også forpliktet seg til å reparere og vedlikeholde både vognene og banenettet.

## Kostbar fornyelse

Anslagsvis vil det koste Argentina 100.000 amerikanske dollar per skinnekilometer å få et effektivt og brukbart langdistansenett. Regjeringen har som mål å gjenåpne 15.000 kilometer med skinner, og det tilsvarer 1,5 milliarder dollar. Men mange mener dette tallet må fordobles når utgifter til signal-

## Jernbanehistorien

- **DAMP:** I 1853 besluttet den argentinske regjering å begynne arbeidet med landets første dampdrevne jernbane. Fire år senere innvies den korte jernbanen som forener hovedstaden Buenos Aires med fem forstadsstasjoner.
- **ENGELSK/FRANSK:** Fra 1870-85 investerer engelske og franske firmaer i et langdistansenett til de nordlige og vestlige provinsene. Bakgrunnen er at engelske og franske firmaer er engasjert i disse provinsene med produksjon og bearbeiding av råstoffer som skal transporteres til markedene i Buenos Aires og skipes videre til Europa.
- **KONKURS:** Utbyggingen av jernbanenettet er til tider ikke helt uproblematisk fordi mangel på kapital til tider gjør arbeidet tregt og skaper store forsinkelser. Flere ganger går utenlandske selskaper konkurs, og den argentinske staten må overta arbeidet og gjelden.
- **VERDENS SØRLIGSTE:** Fram til 1. verdenskrig begynner arbeidet med de lengste strekningene i sør til blant annet andesbyen Bariloche i Patagonia, 1.600 km fra Buenos Aires. Verdens sørligste jernbane anlegges i Ushuaia, for å transportere tre og kull fra statsfengselet til fangearbeidsleire utenfor Ushuaia.
- **BOOM:** Med nasjonaliseringen av det argentinske jernbanenettet i perioden 1946-47 får passasjertrafikken en kortvarig boom. Frem til midten av 1980-årene blir jernbanen foretrukket som transportform over lange distanser.
- **STOPP:** Fra privatiseringen i 1992 stopper statsstøtten, og Argentina går fra 15.000 km effektive skinner til dagens 3.000 km.
- **PLAN:** Med valget av den peronistiske presidenten Néstor Kirchner i 2003, får jernbanenettet en politisk handlingsplan for gjenåpning av langdistansetogene og nedlagte skinner. To år etter er likevel bare noen få av strekningene tatt i bruk.

system, materiell og kommunikasjonsutstyr regnes med.

Den argentinske regjeringen kjøpte høsten 2005 brukte togstammer fra Spania og Portugal. Opposisjonen beskyldte i den forbindelse regjeringen for å foreta et symbolsk innkjøp for å tilfredsstille velgerne.

For utfordringene står i kø: En del av regjeringens jernbaneplan var å gjenåpne fire store verksteder og skifteområder som var på statens hender og beskjefte titusener av arbeidere fram til 1992. Ennå står flere av verkstene mer eller mindre tomme.

## SNCF saksøkt for jødedeportasjoner

Den franske EU-delegaten Alain Lipietz (De Grønne) har saksøkt den franske staten og togselskapet SNCF og fått 62 000 euro i skadeerstatning etter sin far og onkel som ble deportert med SNCF til samleirenen Drancy utenfor Paris i 1944. SNCF har anket saken og selskapets advokat påpeker overfor retten at de ikke kan lastes fordi transporten av jødene ikke kom på deres initiativ, og at det var tyskerne som sto bak transporten. Saken kan ha interesse også for andre land der nasjonale togselskap var involvert i uttransport av jøder.

## Britisk jernbane friskmeldt

Det britiske jernbaneanverket Network Rail kunne notere over 90 prosent punktlighet i første tertial i år og et snitt gjennom fjoråret på 86,4 prosent - den høyeste punktligheten som er notert på mange år. Også økonomisk går det stadig bedre. Network Rail brukte 40 milliarder på fornyelse i fjor. De la 1120 km med nye spor og skiftet ballast på 80 mil bane. Nå skal de bruke over 30 millioner kroner på en kampanje for å lære britene sikker bruk av planoverganger.

## Sporarbeid i Danmark

Togluftere som skal på ferie gjennom Danmark i sommer, kan komme ut for to store anleggsarbeider. Banedanmark skal oppgradere til sammen 40 km spor på de mest trafikkerte strekningene og må stenge av det ene sporet mens arbeidene pågår. Den ene strekningen er Gentoftø -Hillerød, der fire millioner passasjerer passerer årlig. Den andre er mellom København H og Glostrup, den mest trafikkerte strekningen i Danmark med 10 millioner reisende hver år. På begge stedene skal det skiftes sviller, pukk og skinner i tillegg til annet arbeid. Arbeidene er kostnadsberegnet til 250 mill. DKK.



**SIGNAL:** Sveits befester sin posisjon som tognasjon ved å følge den europeiske normen for trafikkstyring og flytte signallysene inn på lokførerens dashboard.

FOTO: BOMBARDIER

# Dyr trafikkstyring

De sveitsiske myndighetene har brukt 3 milliarder kroner på å forberede trafikkstyring etter den felleseuropeiske normen ETCS. I sommer tas det i bruk på en 45 kilometers nybygd strekning mellom Zürich og Basel.

Siden Sveits innførte avgift på gjennomgående tungtrafikk i 2001, har andelen av gods som fraktes på jernbane, økt til 65 prosent. Nå befester Sveits posisjonen som tognasjon ved å bygge ut jernbanen med ETCS (der signallysene flyttes inn på lokførerens dashboard).

### Inntil 200 km/t

Samferdselsministrene i Nederland, Tyskland, Italia og Sveits signerte i vinter en erklæring om at strekningen Rotterdam-Genova skal kunne styres med radiosignaler (GSM-R) i luften, eurobaliser i sporet og en dataenhet i toget som fører rødt og grønt lys inn til lokføreren.

Den nye strekningen mellom Mattstetten og Rohrist er allerede tatt i bruk med vanlig trafikkstyring (signaler langs sporet) og en topphastighet på 160 km/t.

Men det siste året er det kjørt utallige testturer med til sammen 468 vogner av 11 forskjellige typer tog som har fått installert utstyr for ETCS-styring. Med slikt utstyr er topphastigheten for øvrig satt til 200 km/t.

### Jul

Til jul settes banen i full drift med 240 togbevegelser hver dag, men fortsatt går det bare i 160 km/t. Først mot jul neste år skal alt være på plass for å kunne gå full speed. Da går reisetiden mellom Basel og Zürich ned fra dagens 72 minutter til 57 minutter.

I mens skal 2500 lokførere få opplæring i å framføre tog med signalene på dashboardet mens 100 verkstedansatte lærer å montere og vedlikeholde utstyret på togene, som er levert av Alstom. ■



**TAR TOG:** Svenskene tar mer tog enn på lenge, og biltrafikken har gått ned.

FOTO: TORE HOLTET

## Fra bil til tog

I Sverige blir det stadig mer populært å ta toget framfor bil eller fly, viser data fra Rese- och TuristDataBasen TDB. Samtidig er Stockholms nye bomring en større suksess enn forventet.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU OG SVEIN ERIK BAKKEN

Siden årsskiftet har det totale antallet passasjerer med tog økt med tre prosent-enheter. Flytrafikken står på stedet hvil og biltrafikken har gått ned med tre prosent-enheter.

### Kratig vekst

Togets andel for reiser på mer enn 30 mil er nå på 23 prosent. For reiser på distanser opp mot 30 mil er økningen på 17 prosent, mens lengre togreiser har økt med ti prosent.

- Dette er en gladnyhet for toget, sier Jan Olsson, sjef for forretningsutvikling i SJ.

I tillegg til et stadig bedre togtilbud hos «Söta Bror», antar Olsson at økte bensinpriser er noe av årsaken til den kraftige veksten i togtrafikken.

### Suksess

Også i Stockholm taper bilen. Bomringen som ble etablert 1. januar i år, er blitt en større suksess enn forventet.

Et hovedmål med bomringen i den svenske hovedstaden var å redusere trafikken i rushtiden, og det har bomringen lyktes med. På de dyreste tidene i rushtiden har biltrafikken falt med hele 35 prosent. Det er mer enn forventet.

Samtidig er kjøretiden gjennom byen i rushtiden nå under en fjerdedel enn det var før bomringen ble etablert. ■



## Jernbaneverket

Informasjonsdirektør

Jan Erik Kregnes

Telf: 22 45 54 21/916 55 421

e-post: erik@jbv.no

Informasjonssjef

Sindre Ånonsen

Telf: 22 45 52 75/916 75 707

e-post: sian@jbv.no

### Info Utbygging

Informasjonssjef

Kjell Bakken

Telf: 22 45 59 40/916 57 573

e-post: kba@jbv.no

Informasjonsrådgjevar

### Info Øst

Informasjonssjef

Ellen Svendsvoll

Telf: 22 45 72 42/916 57 242

e-post: esv@jbv.no

Informasjonsrådgjevar

Ronald Holmstrøm

Telf: 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

Telf: 72 57 25 25/916 72 725

e-post: dags@jbv.no

Informasjonsrådgjevar

Arvid Bårstu

Telf: 72572720/91650088

e-post: xbaar@jbv.no

### Info Sørlandsbanen

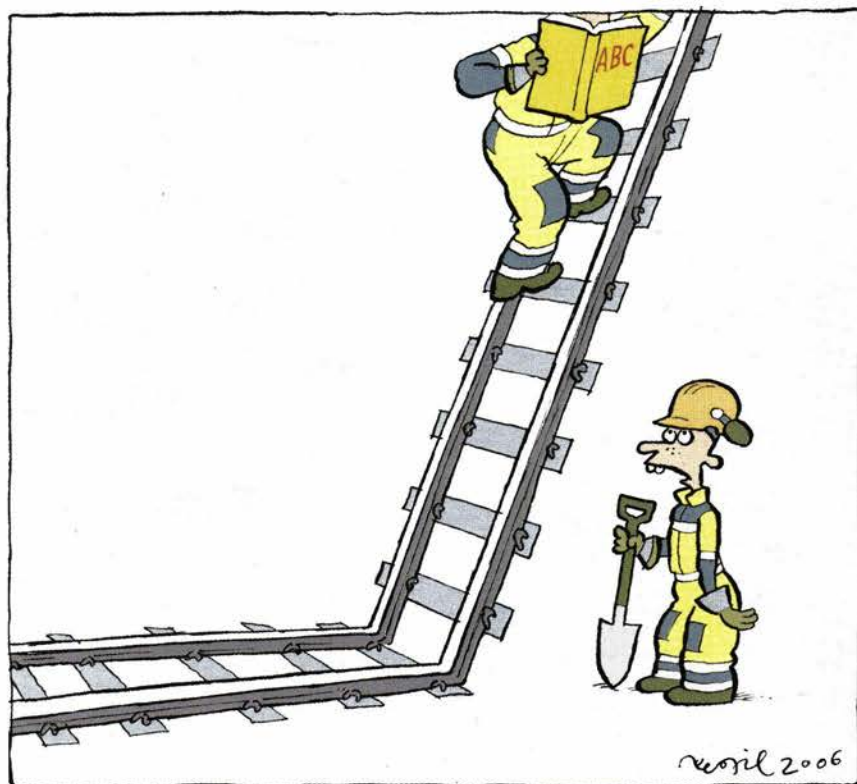
Informasjonssjef Henning Lode

Telf. 51569650/91669650

e-post: hlode@jbv.no

## HARRYSPORET

I år er det 25 år siden jeg skvatt ut skoleporten som sylfersk artianer. Vitnemålet var fint å se på, men hadde egentlig ingen praktisk betydning. For allerede i god tid før eksamenspapirene forelå, hadde jeg fått napp på jobb som trafikkaspirant i NSB.



# KUNNSKAP OG KRISE

Med lønnstrinn 7 og stasjonering på Dokka så framtida lys ut.

– Trygg jobb, sa moder'n. Sju år seinere var det i realiteten kroken på døra for Valdresbanen. En smule trist, men ikke var det min skyld, og ikke ble jeg personlig berørt heller. Jeg var nemlig for lengst varm i trøya på Alnabru.

### Talemåte

Årene i hjertet av gods-Norge var både morsomme og lærerike. Naturligvis i forhold til faget, men minst like mye på det mellommenneskelige plan. Det var der jeg for alvor skjønnte at felles innsats mot felles mål ikke bare var en morsom talemåte, men en dyd av en nødvendighet for å tilfredsstille kravstore kunder.

### Hjertelig

På Alnabru satt replikkene løst. Tonen var tidvis røff, men alltid hjertelig. Dreit du på draget, fikk

du momentant beskjed om å søke lagerjobb på Samvirkelaget i Høland. På denne butikken, som jeg ikke engang er sikker på om noen gang har eksistert, var det visstnok alltid rom for folk som ikke behersket jobben.

### Kloke hoder

I dag er det ikke sikkert vi kunne tøyset med slike innbilte rettemuligheter. Vi ville trolig ikke vært kvalifisert. For nå kreves det jo fagbrev for alt fra lagerarbeidere til renholdere. Slik går det når kloke hoder i diverse departementer får frie tøyler til å definere virkemidler og tiltak for å heve kunnskaps- og kompetansenivået hos den gemene hop.

### Fagmessig

Også i Jernbaneverket florerer fagbrevene. I bunn og grunn synes jeg det er fint, for selv om det er fullt mulig å gjøre manns jobb uten å ha

papirer på at man kan det man kan, skaper det tillit til at vi utfører jobben på en fagmessig forsvarlig måte. Den gunstige effekten som fagarbeiderstatusen formodentlig har på den enkeltes selvbilde og yrkesstolthet, skal man heller ikke kimse av.

### Vett nok

Jo da, kunnskap er viktig, og det mener jeg til tross for vissheten om at bløff ofte gjør samme nytten. Var det ikke slik, ville knapt noen orket å være for eksempel politikere. Men det er det noen som gidder, og selv om de fleste av dem – i likhet med undertegnede – ikke har fagbrev i noe som helst, håper jeg de har vett nok i skolten til å bevilge det som trengs for å gjøre oss i stand til å utnytte kompetansen. I motsatt fall blir det krise. Skjønt det er jo ikke krise før det er krise. Det lærte jeg også på Alnabru.

**HARRY K**