

Jernbane

NR. 7 - 2006

magasinet



Sparer tid med tog

NRK-korrespondent Cathrine Løchstør sparer tid ved å bruke høyhastighetstog mellom Brussel og London. De nye høyhastighetsbanene er i ferd med å utkonkurrere fly i deler av Europa.

SIDE 4-13

Høyhastighet

Høyhastighetstog i Norge? Tanken er ikke ny. Rundt 1990 ble det lansert flere visjonære planer om hvordan de største byene i landet vårt kunne bindes sammen med raske togforbindelser som kunne konkurrere med flyene.



Det ble med planene. Den politiske viljen til å gå videre var ikke til stede, og de økonomiske analysene konkluderte med at Norge hadde for svakt befolkningsunderlag til at slike planer kunne realiseres.

Likevel lar vi oss fortsatt fasinere av tanken. Erfaringene fra det sentrale Europa er svært gode, og vi ser at de raske togene har utkonkurrert den lite miljøvennlige flytransporten mellom flere av Europas største byer. Og planene for en utvidelse av høyhastighetsnettet er konkrete og realistiske. Jernbanemagasinet bruker mye spalteplass på dette i denne utgaven av bladet.

I de siste årene har tanken om et høyhastighetsjernbanenett fått en ny oppblomstring i Norge. Politikere fra flere partier viser til de europeiske erfaringene, og i gjestekommentarspalten denne gangen presenterer Høyres Trond Helleland idéen om en høyhastighetsring i Sør-Norge.

Interessen kommer også klart til uttrykk ved det oppdraget Jernbaneverket nå har fått fra regjeringen om å gjennomføre en ny utredning om grunnlaget for høyhastighetstog i Norge. Et anerkjent tysk konsulentfirma har vunnet konkurransen om å utføre arbeidet, og det vil legge stor vekt på å gjennomgå markedsgrunnlaget på nytt. Det blir svært spennende å se hvilke resultater utrederne kommer fram til.

I denne renessansetiden for høyhastighetstenkning må det likevel være lov til å reise en liten advarende pekefinger: Dette må ikke bli en avledningsmanøver for ikke å satse på den jernbanen vi allerede har. Uavhengig av høyhastighetsvisjoner trenger vi en kraftig fornying av dagens jernbanenett. Ikke minst er dette viktig for nærtrafikken rundt de store byene der jernbanen bør settes i stand til å ta større markedsandeler. Det er også viktig for å videreutvikle godstrafikken, som de siste årene har vist seg i stand til å leve opp til målsettingen om å overføre gods fra veg til bane.

Det første svaret på denne satsingsviljen får vi ved framleggelsen av statsbudsjettet i oktober.

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



22 Budsjett- glede?

Finansminister Kristin Halvorsen var forleden på togtur sammen med samferdselsminister Liv Signe Navarsete. Nå lover hun et jernbaneløft.

24 Flybanevokteren



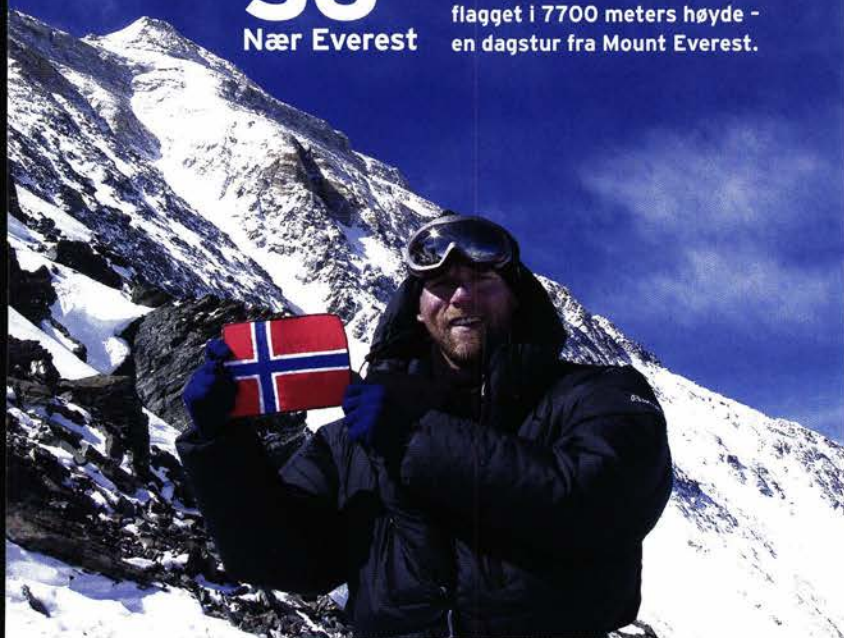
- Suksess for Flytoget er suksess for Jernbaneverket! sier vokteren av flytogbanen, Asbjørn Færgestad.

Tog utkonkurrer fly i Europa	4
Knytter EU sammen	7
Fra forsvarsverk til høyhastighetsnett	8
Norske korridorer avklares til høsten	11
<i>Månedens gjest:</i>	
Kan tog konkurrere med fly i Norge?	12
Smånytt innenriks	14
Historisk milepæl på finsk	16
Mer til jernbane enn veg	18
Flytter all godstrafikk ut av sentrum	20
Store forventninger til budsjettet	22
<i>Min arbeidsdag:</i> Fort, men ikke gæli	24

36

Nær Everest

Jernbaneløperens energidirektør var i god form da han viste fram flagget i 7700 meters høyde - en dagstur fra Mount Everest.



16

Nye finske tog

Finsk jernbane gjennomgår i disse dager en revolusjon. Blant annet har finske VR investert 5,7 milliarder kroner i ny togpark.



30

Superspjonist

Sjefingeniør Jon Normann Ly er formelt pensjonist, men han kan mer om kreftene mellom tog og spor enn noen annen i Skandinavia.

Smånytt innenriks
Kriseberedskap 24 timer i døgnet
Sirkus for sikkerhet
Møte med:
Sjef mellom hjul og skinner
Ny prosedyrer på kort varsel
Mitt jernbanebilde:
Solslyng
Operabanen snart
klar for premiere
På vei mot toppen
Smånytt utenriks
Harrysporet

26
28
29
30
33
34
35
36
42
44

Jernbane

NR. 7 - 2006

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland

REDAKTØR
Svein Erik Bakken
REDAKSJONSJEFF
Tore Holtet
JOURNALIST:
Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Njål Svingheim
Reidar Skaug Høymark
Harry Korslund
Arvid Bårdstu
Arne Danielsen
Egil Nyhus

FORSIDE-FOTO: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneløperen HK
Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbn.no
Redaksjonen avsluttet 24. august 2006.

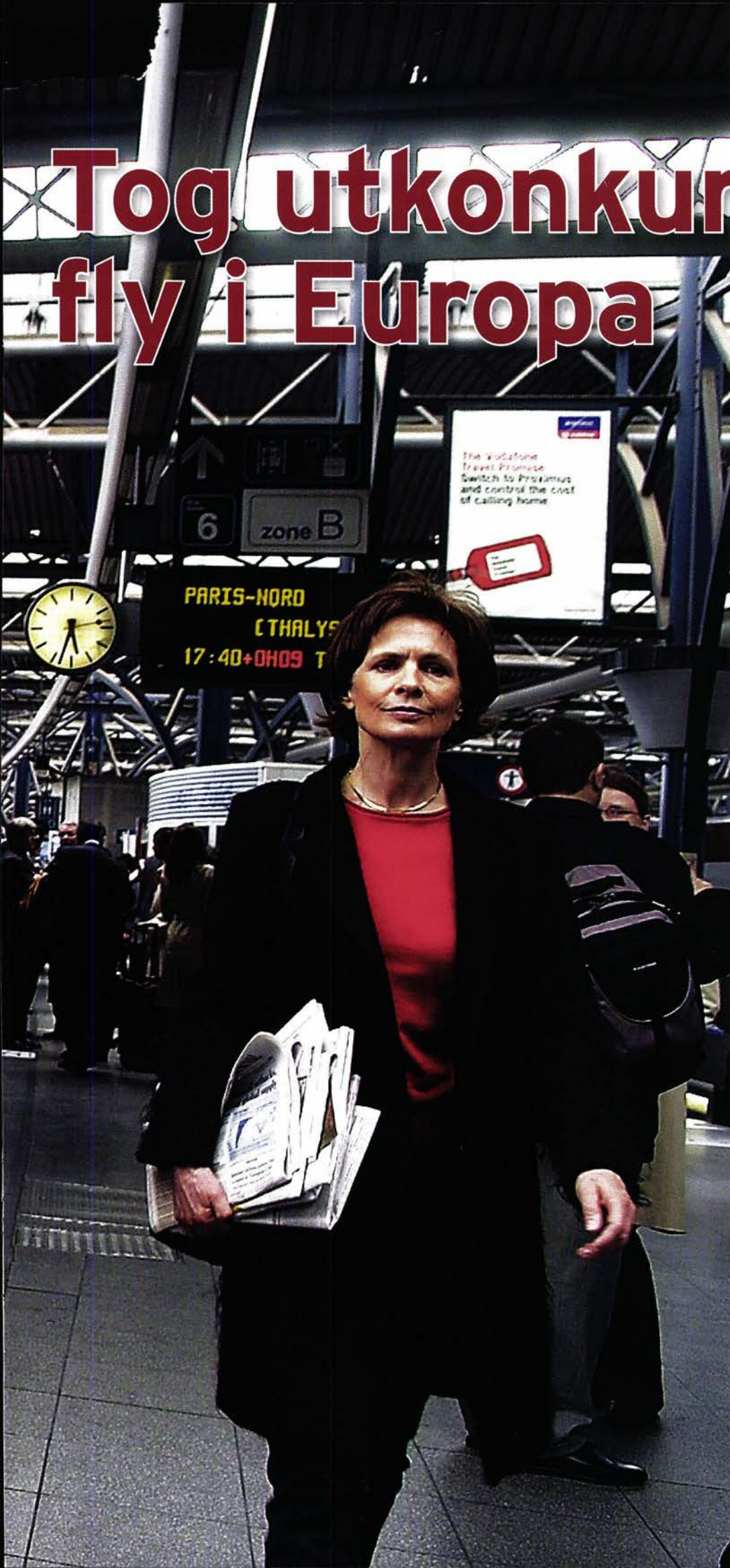
UTGITT AV:
Jernbaneløperen, Stortorvet 7
www.jernbaneløperen.no
Opplag: 6.100
Layout: Aktuell, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062



4342

STH

Tog utkonkurrerer fly i Europa



BRUSSEL: NRKs mangeårige Brussel-korrespondent, Cathrine Løchstøer, velger tog når hun skal reise mellom Brussel og Paris. Og hun er ikke alene. Både på denne og på flere andre strekninger er toget i ferd med å utkonkurrere flyet.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Forretningsfolk og andre som reiser mye i jobb, foretrekker høyhastighetstog både for å spare tid og å kunne jobbe med pc og mobiltelefon underveis mellom storbyene i Europa.

Spesielt forhold

– Jeg har et spesielt og godt forhold til tog, åpner NRKs kjente ansikt i Brussel, Cathrine Løchstøer. Jernbanemagasinet møter henne på sentralstasjonen i Brussel før hun skal ta toget i 300 km/t til et av sine mange oppdrag i den franske hovedstaden.

– Jeg rekker akkurat turen innom aviskiosken, sier korrespondenten som i sommer har vært fire år i EU-hovedstaden. Hun har tidligere arbeidet blant annet som ▶

STOLTHET: – TGV-togene er en nasjonal stolthet i Frankrike, sier NRKs Cathrine Løchstøer, som gjennom mange år har brukt toget som et viktig arbeidsredskap.



« ...med armslag til å lese aviser i godt gammeldags avisformat »

- ▶ Aftenpostens korrespondent i Paris. I NRK har hun arbeidet i til sammen 14 år, fem av dem som utenriksredaktør.

Hjem samme dag

Hjemme var «Dovre-ekspressen» hennes førstevalg når hun skulle reise mellom Oslo og familie i Trondheim.

– Det er fremfor alt reisetiden som gjør toget til en vinner i konkurranse med fly i Europa, fastslår Cathrine Løchstør til Jernbanemagasinet.

«Det er reisetiden som gjør toget til en vinner»

På jobb som korrespondent i Europa, med Brussel og Belgia som bosted og arbeidsadresse for oppdrag i mange land, velger hun de franske Thalys eller britiske Eurostar-høyhastighetstogene – om hun kan.

– Det er faktisk ingen spøk at man fra Brussel kan reise til London eller Paris og spise lunsj, eller gjøre unna et intervju, og være tilbake samme dag og redigere ferdig i EU-hovedstaden, sier Løchstør.

– Jeg nyter å betrakte landskapet og kobler godt av på toget.

Ny tidsalder

På strekningene hvor Europas raskeste tog, det franske TGV, britiske Eurostar og tyske ICE III etter hvert konkurrerer om kundene, velger stadig flere tog fremfor fly for å spare tid samtidig som de hele tiden er tilgjengelige på mobiltelefon og trådløst nettverk, noe som av sikkerhetsmessige årsaker er forbudt på fly.

Toget bringer deg fra sentrum til sentrum uten tidkrevende sikkerhetskontroll, innsjekking og venting på bagasje. Det gjør toget til en vinner i konkurransen om de forretningsreisende.

Avstander og topografi mellom de største byene i Europa er ideelle for høyhastighetstog.

– Toget er dessuten godt tilrettelagt for den som må jobbe underveis, poengterer Løchstør.

Mange avganger

Med mer enn én avgang i timen på strekningene Brussel - Paris og Brussel - London er det heller ikke raskere å fly. Reisetiden til og fra flyplassene og tiden det tar å sjekke inn overgår den tiden det tar å vente på neste avgang. Og på toget er det alltid plass, opplever NRKs korrespondent og legger til: – På toget har jeg

til og med armslag til å lese aviser i godt gammeldags avisformat.

Fransk stolthet

– TGV-togene er en nasjonal stolthet i Frankrike, opplyser Frankrikekjenneren Cathrine Løchstør. Etter at det fransk-britiske luftfartsevnetyret Concorde ble avsluttet i 2003, satser franske og britiske samferdsels- og industripolitikere tungt på å videreutvikle dagens suksessrike raske tog og å bygge neste generasjons europeiske høyhastighetsbaner.

På spørsmål om hvordan hun opplever EU-parlamentarikeres engasjement for jernbane svarer Cathrine Løchstør:

– Det går ikke høyhastighetstog mellom Brussel og Strasbourg, hvor 732 EU-parlamentarikere samles én gang i måneden, og det frustrerer mange EU-delegater. De er i dag henvist til å fly eller kjøre bil i fem timer. Det er like lang tid som toget tar i dag.

– Dersom franskmennene skal beholde EU-parlamentet i Strasbourg også i fremtiden, er nok høyhastighetstog et minimumskrav, tror Cathrine Løchstør.

oyg@jbv.no



ILLUSTRASJON: SVEIN EIDE

Knytter EU sammen

Det nye høyhastighetsnett i EU vil kortene reiseavstandene mellom EUs ytterpunkter og de store befolkningskonsentrasjonene.

Et verktøy for å få til dette er blant annet bygging av fem nye høyhastighetskorridorer.

Den nordligste går fra Helsinki gjennom Baltikum til Warszawa.

En annen går fra Berlin i nord til Sicilia i sør.

Videre vil det komme to tverrforbindelser: en fra London via Brussel og Paris til Slovakia og en fra Lyon til grensen mot Ukraina.

Den femte korridoren vil gå fra Paris i nord til Madrid i sør.

Forbindelsen til det nordiske triangelet, Hamburg – København – Stockholm – Oslo, er foreløpig ikke er blant de høyst prioriterte jernbaneprosjektene i EU.

Fra før av har blant annet Tyskland, Frankrike, Spania og England bygget ut høyhastighetsforbindelser som har redusert reisetiden til det halve. På enkelte direktestrækninger er reisetiden redusert enda mer.



Fra forsvarsverk til høyhastighets

BRUSSEL: EU planlegger å bygge et nettverk med høyhastighetsbaner. Norges avtroppende samferdselsråd i Brussel, Olav Grimsbo, mener at de fem nye høyhastighetskorridorene vil revolusjonere hverdagen i et stadig mer mobilt europeisk arbeidsmarked.



nett

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– EU har et enormt og voksende transportbehov på tvers av landegrensene etter at unionen ble utvidet med ti nye medlemsland for et par år siden. Utbygging av høyhastighetslinjer vil gi flyet og

KVART MILLION: Daglig reiser mer enn 250 000 passasjerer med Europas raskeste tog – franske TGV.

bilen sterk konkurranse, sier Olav Grimsbo ved Norges EU-delegasjon i Brussel.

Jernbanemagasinet møter ham på kontoret i samme gate som EU-kommisjonen.

Herfra har samferdselsråden et våkent blikk på EUs transportpolitikk, som har stor betydning for mange arbeidsplasser hjemme i Norge.

Høyhastighet

– Det er svært kostbart og tidkrevende å modernisere europeisk jernbane fra nasjonale forsvarsverk til å bli effektive høyhastighetslinjer som får et voksende antall til å velge tog fremfor fly og bil, understreker Grimsbo.

– Men det er ingen tvil om at jernbanen vil kapre kunder fra flyselskapene dersom europeiske høyhastighetstog etter hvert korter kraftig ned reisetiden både mellom Skandinavia i nord og Spania i sør og mellom De britiske øyene i vest og Ungarn og De baltiske statene i øst.

Men det vil ta tid.

EU-hovedstaden Brussel er et godt eksempel på den nye tid: Etter at Eurotunnelen under den engelske kanalen ble åpnet, velger forretningsfolk og fritidsreisende i økende grad toget til London og Paris. Når høyhastighetsbanen mellom Belgia og England forlenges helt frem til London, vil reisetiden mellom Brussel og London komme ned på to timer mot dagens 2:40. Sammen med god service og konkurransedyktige priser vil dette styrke togtrafikken.

Ny milepæl

– Fullføringen av høyhastighets-

strekningen Brussel – Amsterdam – Köln neste år blir en ny milepæl etter at Europas mest moderne jernbanestasjon til 5,6 milliarder kroner åpnet i Berlin like før fotball-VM i år.

I en rekke EU-land rustes nå deler av jernbanenettet opp til 300 km/t-standard på de nyeste og raskeste banene. Byggingen finansieres dels av nasjonale midler, dels av bidrag fra EU og dels av Den Europeiske Investeringsbanken (EIB). EIB har en viktig rolle i planleggingen av disse gigantprosjektene, som i økende grad finansieres med en kombinasjon av offentlige og private midler.

Felles standard

– Utviklingen av en felles europeisk jernbanestandard er godt i gang, påpeker Olav Grimsbo. Vedtaket om innføring av informasjons- og kontrollsystemet ERTMS er ett eksempel på dette. Felles teknisk standard vil gjøre det mulig for flere operatører å krysse landegrensene og videreutvikle togtilbudet i EU-landene. Den strategiske utbyggingen av «Trans Europeiske Nettverk» har et perspektiv fram til 2020. Det meste av utbyggingen skal finansieres nasjonalt, men med økonomisk støtte fra EU, forteller Norges samferdselsråd i Brussel.

Freder jernbanen

– EU har prioritert 30 meget store og grensekryssende infrastrukturprosjekter frem mot 2020. Som følge av at EUs langtidsbudsjett blir vesentlig lavere enn først antatt er

«Ingen tvil om at jernbanen vil kapre kunder fra flyselskapene»

«EU har et enormt transportbehov»

OLAV GRIMSBO



Jernbane i EU

- EU har vedtatt at 5 høyhastighetskorridorer skal bygges innen 2020.
- Reisetiden med tog mellom de største europeiske byene halveres, og flyruter erstattes med høyhastighets jernbane.
- Storbyer og flyplasser konkurrerer om å bli tilknyttet høyhastighetsnett.
- Sakte, men sikkert utvikles felleseuropeiske standardløsninger som gjør det mulig å krysse landegrensene uten å bytte lokomotiv og førere.
- Det er et stort behov for å fornye materiellet både innen gods- og persontransport.

SENTRAL: – EU vil få en kraftig trafikkøkning både i gods- og persontransporten, og jernbanen vil få en sentral og avgjørende rolle i utbyggingen av den framtidige infrastrukturen, mener avtroppende samferdselsråd i Brussel, Olav Grimsbo.

- ambisjonene noe redusert, men ikke på jernbaneområdet. Fem jernbanekorridorer som skal knytte EUs medlemsland sammen, står fortsatt høyt på prioriteringslisten.

Den største og mest omfattende er forslaget om en ny høyhastighetsbane mellom Paris og Bratislava. Dette er et gigantprosjekt, påpeker Grimsbo.

At tunge jernbaneinvesteringer er blitt fredet gjennom de økonomiske kuttene i EUs langtidsbudsjett, viser hvor viktig EU-landene anser jernbanen å være. Et stort befolkningsunderlag er en viktig forutsetning for utbyggingsplanene, påpeker Grimsbo.

Materiellfornelse

– Dersom man skal få brutt ned konkurransemessige barrierer og skapt et felles, europeisk jernbanemarked, er det et betydelig behov for å fornye jernbanemateriell i Europa. Det gjelder både persontransport og godstransport. I dag hindrer ulike nasjonale, tekniske systemer på lokomotiv, vogner og infrastruktur mulighetene for å få

fart på jernbanen i Europa.

I denne virkeligheten har EU en viktig funksjon for raskest mulig å utvikle og bygge ut felles systemer og standarder basert på et felles EU-regelverk.

Utkonkurrerer fly

– Tyskland og Frankrike er foregangsland i den industrielle satsingen i EU for å utvikle jernbanen til raske, effektive og konkurransedyktige transportløsninger.

I Frankrike står industrielle og finansielle grupper med høy ingeniørkompetanse bak en langsiktig og målbevisst satsing på jernbaneutbygging som vil kunne gjøre flere flyruter innenfor EU mindre lønnsomme.

Med høyhastighets jernbane mellom stadig flere europeiske byer vil toget sannsynligvis utkonkurrere fly på kortere strekninger som Brussel-Paris og London-Brussel.

Det skal bli spennende å følge utviklingen når Köln-Amsterdam åpnes neste år.

Etter hvert som flere operatører begynner å konkurrere på det nye

europeiske høyhastighets-nettet, vil nok utviklingen skyte fart, spår Grimsbo.

Fra vei til bane

Engasjert beskriver han EUs planlagte høyhastighetslinjer som et nettverk i Europa og videre hvordan høyhastighetstog vil revolusjonere hverdagen i et mobilt, europeisk arbeidsmarked.

– Med utvidelsen av markedet følger økt etterspørsel etter varer og tjenester. Mange av de nye medlemslandene har en befolkning som ønsker større vareutvalg og har dessuten økende kjøpekraft. EU venter en kraftig trafikkøkning både i gods- og persontransporten. En stor del av denne økningen vil høyst sannsynlig komme på jernbanen fordi veinettet er overbelastet. Skal denne veksten kunne ivaretas på en god måte, er det avgjørende å bygge ut infrastrukturen, avslutter Olav Grimsbo.

oyg@jbv.no



FLERE: Nye utredninger skal gi svar på om Gardermobanen fortsatt skal være den eneste høyhastighetsbanen i Norge eller ei.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Norske korridorer avklares i høst

- De tyske utrederne av høyhastighetsbaner i Norge skal i løpet av november presentere sine forslag til hvilke korridorer de mener det kan være interessant å utrede nærmere, opplyser etatsdirektør Anita Skauge i Jernbaneverket.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Utrederne skal legge EUs definisjoner av høyhastighetsbaner til grunn i sitt arbeid. Der må nye høyhastighetsbaner være konstruert for 250 km/t eller mer, og oppgraderte baner må kunne tåle hastigheter inntil 200 km/t for å bli definert som høyhastighetsbaner.

Stort sprang

- Det er et svært stort sprang i teknologi, kostnad og konsekvenser mellom å bygge baner for 200-250 km/t og 300-350 km/t. Vi ønsker derfor at de ulike nivåene blir belyst i utredningen, fortsetter Skauge.

- *Står utrederen fritt til å foreslå strekninger der en i hovedsak bygger på dagens traseer eller skal det først og fremst utredes nye høyhastighetsbaner?*

- Utrederen står fritt til å foreslå

trasé, men forholdet mellom eksisterende og ny bane skal vurderes for å avklare om, og i så fall hvor, det er aktuelt å legge høyhastighetsbane i samme trasé som eksisterende jernbane.

Del av ny NTP

- *Når vil svarene fra mulighetsstudien i fase 1 om hvilke korridorer som det kan være interessant å se nærmere på, være klare?*

- Fase 1 skal være avsluttet i begynnelsen av desember. Forut for dette, i november, skal forslagene presenteres for Samferdselsdepartementet i et større seminar.

- *Hva er opplegget for den videre behandlingen av utredningen når den foreligger til våren?*

- Konsulenten skal slutføre utredningen innen utgangen av mars og vil da gi sin selvstendige

anbefaling om høyhastighetsbane i Norge.

- Jernbaneverket vil på bakgrunn av konsulentarbeidet gi sin vurdering av arbeidet og oversende både konsulentutredningen og egne vurderinger til Samferdselsdepartementet. Arbeidet vil deretter være en del av grunnlaget for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-19, avslutter etatsdirektør Anita Skauge.

svein.erik.bakken@jbv.no

Utrederne

- Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart (VWI) ble valgt i konkurranse med åtte andre tilbydere. VWI scoret høyest på alle utvalgsriteriene og har gode referanser fra blant andre tyske transportmyndigheter og Deutsche Bahn for utredninger av høyhastighetsbaner.



Kan tog konkurrere ut fly i

Er det mulig å se for seg et togtilbud som kan konkurrere med flyet i Sør-Norge? Stortingsrepresentant Trond Helleland reiser spørsmålet i denne artikkelen, og han karakteriserer potensialet som enormt.

«Fire millioner passasjerer reiste med fly mellom destinasjonene langs høyhastighetsringen»

spørsmålet i denne artikkelen, og han karakteriserer potensialet som enormt.

Som daglig togpender fra Drammen til Oslo kunne jeg

ha brukt denne artikkelen til å rose jernbanen som et uovertruffent transportmiddel på strekninger hvor alternativet er lange bilkøer. Jeg

kunne også klaget litt på at det er som sild i tønne om morgenen eller problematisert hvorfor de to togene i timen som går til Oslo lufthavn Gardermoen, kommer fram med fem minutters mellomrom.

Jeg lar dette ligge og løfter heller blikket: Høyre fremmet rett før ferien forslag i Stortinget om å utrede mulighetene og grunnlaget for en sørnorsk høyhastighetsring for jernbane, dette som et innspill til regjeringens (Jernbaneverkets) utredning om samme tema.

Bergensbanen 100 år

I 2009 vil det være 100 år siden Bergensbanen ble åpnet. Prosjektet

som mange hadde ment var umulig å bygge, var blitt en realitet. Man våget å satse selv om banen kostet et helt statsbudsjett etter den tids målestokk. Bergensbanen og andre regionalbaners betydning for norsk historie var avgjørende, ved at de gav nye muligheter både for næringsliv og for folk flest.

Bortsett fra forbedringer i materiell og noe på kjøreveiene er det stort sett de samme banestrekninger som anvendes i dag. Det er derfor på tide å se på tidsmessige forbedringer. Jernbanen i Norge har store muligheter, også i fremtiden, dersom man satser på en videreutvikling og oppgradering av



Norge?

dagens tilbud til moderne høyhastighetstog.

Våre naboland i Europa ser på høyhastighetsjernbane som fremtidsrettet samferdsel, særlig i konkurranse med fly. Høyhastighetsbaner er derfor blitt et viktig satsingsområde i mange EU-land.

Komfortabelt og miljøvennlig

Høyhastighetstog bringer passasjerer og gods komfortabelt fra sentrum til sentrum med et effektivt og ofte lavere tidsforbruk, og med lavere reisekostnader.

Alternativ transport med høyhastighetsjernbane er også svært positivt for miljøet ved at utslipp av

SE PÅ EU: Artikkelforfatteren viser til at høyhastighetstog og høyhastighetsbaner er blitt et viktig satsingsområde i mange EU-land og drømmer om å kunne reise med mellom Oslo og Bergen på under to og en halv time.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

klimagasser fra transportsektoren totalt sett reduseres betydelig. Erfaringer viser også at der man har satset på et konkurransedyktig høyhastighetstilbud, konkurrerer dette ut flytransport på samme strekninger.

Den siste tids relativt kaotiske tilstander for flyreisende i Norge understreker behovet for konkurranse også her hjemme.

Når det gjelder utslipp av klimagasser, representerer for eksempel bare flytrafikken mellom de store byene i Sør-Norge et utslipp på hele 1,2 millioner tonn CO₂, eller tre ganger så mye som biltrafikken i Oslo pr. år.

Sørnorsk høyhastighetsring

Sett i lys av den store flyaktiviteten mellom større byer i Norge – nordmenn flyr mange ganger så mye som andre europeere – er det interessant å se på mulighetene for en høyhastighetsutbygging.

Spesielt interessant vil en sørnorsk høyhastighetsring være. En trasé Oslo - Drammen - Hallingdal - Bergen - Haugesund - Stavanger - Kristiansand - Oslo, med reisetider som kan konkurrere med fly, og som dekker de største byene og turistområdene, er en svært fascinerende tanke og bør derfor utredes.

Den vil binde sammen de store befolkningskonsentrasjonene sør for Dovre, og samtidig binde sammen Bergensbanen og Sørlandsbanen til det vi har kalt Den sørnorske høyhastighetsringen.

Stor trafikk - stort potensial

Et forsiktig overslag over dagens passasjertall på aktuelle strekninger viser at om lag fire millioner passasjerer reiste med fly mellom destinasjonene langs høyhastighetsringen i 2005. I tillegg kommer båt- og busspassasjerer.

Jeg er kjent med at Jernbaneverket, som en del av oppfølgingen av Nasjonal transportplan og på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, har lyst ut et internasjonalt anbud

på utredning av høyhastighetsbaner i Norge. Utredningen vil inngå som en del av grunnlaget for Nasjonal transportplan 2010-2019.

Det hadde vært spennende å utrede hvilket potensial en jernbane mellom Bergen og Stavanger har. Daglig stilles det nærmere 10 000 plasser til rådighet for passasjerer med fly, buss og båt mellom landets nest og tredje

største befolkningskonsentrasjon. En høyhastighetsbane ville konkurrert med flyet i tidsbruk

fra sentrum til sentrum. Dersom man hadde bygd nye traseer mellom Oslo og Bergen og Stavanger og Oslo, ville drømmen om en sørnorsk høyhastighetsring blitt virkelighet.

Drøm kan bli virkelighet

Prislappen, spør du? Den vil bli høy, men potensialet er enormt. La oss få det utredet! Når vi feirer 100 år med Bergensbanen, er tiden inne for å tenke stort. Den gang brukte de mer enn ett statsbudsjett. Da oljefondet ble vedtatt, var det samtidig en forutsetning at 1/3 av avkastningen skulle brukes på infrastruktur. Hadde man fulgt det, ville høyhastighetsringen latt seg gjennomføre.

Tenk at du setter deg på toget på Oslo S kl 0700, ankommer Bergen kl 0928, passerer Stavanger og Kristiansand og er tilbake i Oslo ca. kl 13! Det er en drøm i dag, men kan bli virkelighet om noen år!

« ... vil binde sammen de store befolkningskonsentrasjonene sør for Dovre »

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Trond Helleland

TITTEL: Stortingsrepresentant, Høyres transportpolitiske talsmann



Økende trafikk

Ofofbanen opplever stadig økende ordinær godstrafikk. Både ARE-togene (ARE = Arctic Rail Express) til/ fra Oslo og trafikken mot Nord-Sverige og Finland er i vekst. Ofofbanen og Narvik har også to daglige persontogforbindelser til Nord-Sverige til Stockholm og Gøteborg. I tillegg kjører både Green Cargo og Ofofbanen as vognlasttog til og fra Narvik havn. Det går også regelmessig lastede malmtog fra Narvik til Kiruna. Disse togene er lastet med olivin, som er et råstoff for pelletsproduksjon.

Tyngre tog

Det foreligger nå konkrete planer for å kjøre enda tyngre tog på Ofofbanen. LKAB skiper i dag ut 15 millioner tonn malm over Narvik havn. Dette skal i løpet av få år økes til hele 20 millioner tonn. Ofofbanen er derfor oppgradert til å tåle en aksellast på 30 tonn. Det vil selvsagt også øke vedlikeholdsbehovet. For å ha kapasitet nok planlegges også forlengelse av kryssingsspor på Straumsnes stasjon. Når dette er på plass, vil vi ha samme kapasitet på norsk side som på svensk side, sier Brækkan.

LKAB kjøper flere

LKAB har bestilt ikke mindre enn 680 malmvogner til 800 millioner svenske kroner fra Kockums-datteren K Industrier AB i Malmø. Med disse vognene skal LKAB/ Malmtrafikk kunne frakte 100 tonn per vogn mot 80 tonn i dagens vogner. Understellet til vognene blir produsert i Malmø mens Kiruna Wagons leverer selve vognkassene med tømme-mekanisme. Produksjonen av vognene vil pågå helt til 2010.



HVERT FEMTE ÅR: –Vi skifter skinnene i ytterkurve hvert femte år, forteller Thor Brækkan.

Travelt på Ofofbanen

I løpet av ti hektiske sommeruker får Norges tyngst trafikkerte bane, Ofofbanen, gjennomført alle større vedlikeholdstiltak og fornyelser. Arbeidene foregår sent på natten og tidlig på morgenen, mens togtrafikken må ta noen timers pause.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Fra høyfjellet ved Riksgränsen går banen i et meget krevende terreng nedover til Narvik. Både terrenget og den tunge trafikken stiller spesielt høye krav til vedlikeholdet av banen.

Om lag 50 millioner kroner var satt av til denne sommerens vedlikeholds- og fornyelsesarbeider på landets nordligste bane. Tiltakene fordeler seg på alle fagområder.

– Vi koordinerer vårt vedlikeholdsarbeid med svenskenes vedlikehold på andre siden av grensen, forteller banesjef Thor Brækkan. LKABs datterselskap for malmtransport, MTAS og MTAB, innstiller ett av sine malmtogpar noen uker for å gjøre tidsluken til vedlikehold av sporet stor nok. I tillegg er det lokale togparet mellom Narvik og Kiruna erstattet av buss i disse ukene.

Ballastrensing

– Tidlig i juli startet sporentrepreneur Baneservice med kjøring av ballastrensing fra Bjørnfjell til Søsterbekk, forteller Brækkan. Rensing av ballasten er viktig for

å ha et stabilt spor. Over tid blir underlaget sporet ligger i, ballastpukken, forurenset med finmasser av knust puk og annet. Renseverket fjerner den gamle ballasten og erstatter den med et nytt pukklag. Sporet blir deretter pakket og justert på nytt og banen blir som ny å kjøre på.

Samtidig pågår det hver natt skinn- og svillebytte og boring for nye kontaktledningsfundamenter på stasjonene. Det skal byttes sporveksler, og det skal rives og repareres snøoverbygg. Hele Ofofbanen får også skinnegangen slipt hvert år på grunn av den tunge trafikken.

5500 tonn

Hvert malmtog veier 5500 tonn, og sporslitasjen på Ofofbanens kurverike trasé er enorm.

– Vi skifter skinnene i ytterkurve hvert femte år, forteller Brækkan. Skinnene på Ofofbanen er før øvrig spesialherdete 54 kilos skinner (skinnevekt 54 kg per meter).

– Vi må skifte ut like mye skinner på våre vel 40 kilometer bane som man normalt gjør på 500 kilometer bane med mer «normal» trafikk, forteller banesjef Thor Brækkan. ■



GLAD: Egil Johnson gleder seg over at Jernbaneverket har bygd kulvert ved Saltens flotteste og varmeste badeplass.

Drøm oppfylt 40 år etter

FAUSKE: - Dette trodde jeg aldri at jeg skulle få oppleve. Min store takk til Jernbaneverket som har bidratt til at mitt snart 40 år gamle initiativ endelig blir fulgt opp, og Saltens flotteste og varmeste badeplass blir trygg og god å ferdes til.

Tekst: ARVID BÅRDSTU OG SVEIN ERIK BAKKEN

Foto: TORE HOLTET

Det er en hoppende glad 83-åring, Egil Johnson, som Jernbanemagasinet tilfeldigvis treffer ved Nordvika mellom Fauske og Bodø som kommer med dette begeistrede utbruddet.

Høy puls

På gode sommerdager kommer folk strømmende til fra både Fauske og Bodø for å bade i Nordvika. Der går imidlertid Nordlandsbanen mellom riksvegen og badeplassen.

Dette stedet på Nordlandsbanen har på godværsdager gitt mang en lokfører høy puls og kaldsvette. Det har ikke vært uvanlig å se barn og voksne stå midt i sporet og tørke seg etter et avkjølede bad.

Spleiselag

Etter et spleiselag der Jernbaneverket, Statens vegvesen, Fauske kommune og

Nordland fylkeskommune har bidratt med midler, vil det i sommer bli tilrettelagt for bading i Nordvika.

Som et ledd i dette arbeidet kom det i pinsen på plass en ny kulvert så folk skal slippe til svabergene uten å måtte ta sjanser ved ulovlig å krysse sporene for å komme til badeherlighetene.

Planen er videre at Statens vegvesen skal opparbeide nye parkeringsplasser så de badeglade slipper å parkere på vegskulderen. Dermed blir den flotte badeplassen trygg å ferdes til og fra.

Jubler

Ikke rart at Johnson jubler. Og han har virkelig grunn til å ta sin del av æren. Helt siden han tok opp saken i Bodø friluftsnemnd i 1967 har han kjempet for å gjøre badeplassen trygg og tilgjengelig.

- Nå må Vegvesenet og Fauske kommune fullføre jobben med nedkjørselen og opparbeiding av den nye parkeringsplassen. Da blir dette anlegget og Saltens flotteste badeplass med varmest vann fullkomment, avslutter Egil Johnson. ■

Husk Synergi!

Alle som arbeider i Jernbaneverket, om de har arbeidsplassen i pukken eller på et kontor, er pliktige til å melde om uønskede hendelser til Synergi. Når du skal melde inn en sak til Synergi, har du flere måter å gjøre det på. Det enkleste er kanskje å ringe (231) 52884, som er nummeret til avdelingen for uønskede hendelser. Du kan også gå inn på BaneNettet. Til venstre under «Programmer» kommer «Synergi» opp. Der velger du «Elektronisk innmelding». Du kan også sende en epost til synergimelding@jvb.no.

Gammel stil

Jernbaneverkets nasjonale verneplan for kulturminner ved Jernbanen og reguleringsplanen for vern av kulturminner og landskap setter en ny standard for alt som skal foregå av nyanlegg og rehabilitering av bygninger på strekningen mellom Bjørnfjell og Rombaksbotn på Ofotbanen. Banesjef for Ofotbanen, Thor Brækkan, uttaler til avisa Fremover at det er greit at man skal holde seg til den gamle stilen langs denne strekningen. Det betyr blant annet at et planlagt snøoverbygg vil bli kledd med ubehandlet malmfuru i stedet for stålplater.

Vant EM for 7. gang

Det norske laget til jernbane-EM i bridge (Fisaic-mesterskapet) sørget for Norges sjuende EM-tittel på rad. Laget vant alle sine kamper, og kunne til slutt telle opp 156 vp. Nummer to i mesterskapet ble vertslandet Romania med 126 vp mens bronzen gikk til Ungarn med 116 vp. På det norske laget deltok Lars Frøland-John Våge, Marienborg, Nils Hirth-Terje Hirth, Stålving, Arne J. Basmo-Knut Singsaas, JIL Trondheim og lagkaptein Oddvin Tjensvoll fra JIL Stavanger.



HISTORISK MIL

HELSINKI: Åpningen av ny bane, kortere reisetider, flere avganger, nye tog og innføringen av en ny jernbanelov gjør 3. september til en historisk merkedag for den finske jernbanen.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

«Den største dagen for finsk jernbane på flere tiår»



VR-DIREKTØR ANTTI JAATINEN

I flere år har virksomheten til det finske jernbaneselskapet VR vært rettet inn mot denne dagen, og det er om lag 30 år siden det sist ble åpnet en ny jernbane i Finland.

Gratulerer med dagen

Ikke rart at finnene har lagt opp til en storstilt markering ved åpningen av den 74 km lange strekningen mellom Kervo og Lahti nord for den finske hovedstaden, derav er 63 km en helt ny bane.

Og vi sier som vår finske venn Jukka Saikku som vi traff på nattotget til Rovaniemi: «Gratulerer med dagen». For det var nettopp det uttrykket som han forbant Norge og

norsk feiring av 17. mai med, nemlig at alle på nasjonaldagen gratulerte hverandre med dagen.

Meget stor dag

– Dette er den største endringen på jernbanen på flere tiår. Den 3. september er derfor en meget stor dag for den finske jernbanen, sier direktør Antti Jaatinen i VR Passasjer Service til Jernbanemagasinet.



NY BANE: Finnene har bygd en helt ny jernbane på 63 kilometer mellom Kervo og Lahtis nord for Helsinki.

FOTO: RHK/SUOMEN ILMAKUVA

EPÆL PÅ FINSK

Hele 720 millioner Euro eller 5,7 milliarder kroner har VR A/S til sammen investert i en ny togpark: 18 hurtige Pendolino-tog, 92 nye InterCity-dobbeldekkervogner, 16 nye lokale matetogbusser, 20 todekkers sovevogner, 15 nye todekkers bilvogner, 30 nye lokaltog med lave gulv og oppgradering av resten av lokaltogene.

I tillegg har Banförvaltningscentralen investert 331 millioner Euro eller 2,6 mrd. kroner i den nye banestrekningen.

Ikke rart at Jaatinen, på tross av finsk beskjedenhet, tar i bruk ord som «historisk».

Opptil en time

Resultatene av satsingene i nye tog og i infrastrukturen er en økning av kapasiteten på fem prosent og betydelig kortere reisetider på store deler av det finske jernbanenettet.

Blant annet fordobles Pendolnotrafikken fra Helsinki til Tammerfors, Jyväskylä og Kouvola, mens antallet Inter-City-tog øker mest mellom Helsinki og Kouvola, fra 17 til 25 turer per dag.

– Reisetidene fra store deler av Øst-Finland og til og fra Russland vil bli forkortet med fra 25 minutter til én time fra 3. september, og helt opp i en og en halv time fra 1.

januar 2007. Den 3. september innfører nemlig VR en helt ny rute-tabell for hele det finske jernbanenettet og for togtrafikken til og fra Russland, opplyser VR-direktøren.

Store forventninger

På tross av de store investeringsloftene blir ikke prisene på togbillettene endret. Unntaket er togreiser innen hovedstadsregionens nærtrafikk.

– Vi har store forventninger til at satsingen vil gi en kraftig trafikkvekst på jernbanen i årene framover, fortsetter Jaatinen, og

- viser til at andre land i Europa har fått store uttellingar som følge av tilsvarende bevisst satsing.

Eget jernbanetilsyn

– Den 3. september innføres også en ny jernbanelov i Finland, opplyser regjeringsråd Hannu Pennanen i Transport- og kommunikasjonsministeriet til Jernbanemagasinet.

«Samtidig oppretter Finland et eget jernbanetilsyn»



REGJERINGSRÅD HANNU PENNANEN

Den nye loven åpner blant annet for fri konkurranse om den nasjonale godstrafikken i Finland fra 1. januar 2007, mens persontrafikken på det finske jernbaneløpet og mellom

Finland og Russland fortsatt vil være forbeholdt VR sine togselskaper.

– Samtidig oppretter Finland et eget jernbanetilsyn – Järnvägsverket. Det er et tilsyn som stort sett er bygd opp etter samme lest som i Norge og Sverige, opplyser Hannu Pennanen.

Fram til nå har tilsynet vært en avdeling i det finske Jernbaneverket – Banförvaltningscentralen.

svein.erik.bakken@jbv.no

Den finske togstallen

- 18 italienske Pendolinotog med en toppfart på 220 km/t.
- 80 tradisjonelle InterCity-vogner.
- 92 InterCity-vogner i to etasjer.
- 293 blå sittevogner i region- og ekspressstogene som skal skiftes ut de nærmeste årene.
- 16 diesel togbusser som går på baner med liten trafikk og/eller som brukes som matetog.
- 20 nye sovevogner i to etasjer.
- 104 tradisjonelle sovevogner som suksessivt skal tas ut av trafikk.
- 15 nye todekks bilvogner.
- 18 gamle bilvogner.
- 130 lokaltog, derav 30 nye.
- 50 vogner i lokaltrafikk.



NYE TOG: Det finske jernbaneselskapet VR har investert 5,7 milliarder norske kroner i ny togpark, blant annet 18 hurtige Pendolino-tog.

Mer til jernbane enn veg

HELSINKI: Den finske jernbanen har de siste åra fått mer penger enn vegsektoren. Årsaken ligger i jernbanens dårlige forfatning gjennom flere år.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

Det opplyser regjeringsråd Hannu Pennanen og rådgiver Tuomo Suvanto i Transport- og kommunikasjonsministeriet.

Samme utvikling

– Er satsing på investeringer og utbygging av samferdsel høyt prioritert i Finland?

Suvanto: – For politikerne vil det alltid være populært å snakke om investeringer i veier og jernbaner, men vi har ikke fått noen ekstra penger de siste årene. Vi kan derfor ikke si at investeringer i samferdsel blir prioritert i Finland.

– I Norge er andelen til samferdsel av statsbudsjettet sunket fra 6,7 prosent i 1980 til under tre prosent? Hvordan har denne utviklingen vært i Finland?

Suvanto: – I grove trekk har utviklingen vært den samme i Finland. Andelen har ligget på omlag fire prosent de siste fire årene.

Lite forutsigbare

Suvanto: – Hver høst har vi fått noe mer penger av Riksdagen enn det regjeringen har lagt opp til i statsbudsjettet via såkalte tilleggsbevilgninger. Det betyr at bevilgningene blir både kortsiktige og lite forutsigbare.

De to rådgiverne viser til at en arbeidsgruppe har utredet behovet for mer bindende, langsiktige planer for utbygging av samferdselen i Finland. Deres rapport er nå til behandling i departementet.

I dag er det hver enkelt regjeringserklæring som trekker

opp linjene for fire og fire år fram til neste riksdagsvalg. Disse blir revidert hvert år i forbindelse med budsjettene. I tillegg har finnene noen langtidsplaner, men problemet med dem er at de ikke er bindende. .

Mer forutsigbare

Suvanto: – Dersom arbeidsgruppens anbefalinger blir vedtatt, vil det gjøre behandlingen av samferdselssaker mye mer forutsigbare og dermed mye bedre. Da blir det neste store spørsmålet hvordan vi skal finansiere alle de store prosjektene i framtiden.

Begge rådgiverne ser gjerne at Finland innfører transportplaner på lik linje med Sverige og Norge, og at de blir mest mulig bindende.

Nedbygging

Ifølge de finske vegmyndighetene er vegnettet ferdig bygd ut. Den viktigste oppgaven er derfor nå å forvalte og vedlikeholde det, samt eventuelt å avvikle deler av det 79.000 kilometer lange riksvegnettet.

– Er det virkelig offisiell politikk å bygge ned riksvegene i Finland?

Suvanto: – Ja, det er riktig at vegvesenet mener det er tilstrekkelig med riksveier, og begrunnelsen er at det ikke finnes penger til å bygge ut mer motorveier. Det samme gjelder for jernbanen, nemlig at jernbanenettet er tilstrekkelig stort, og at spørsmålet heller er om det er for stort, og at noen baner med lav trafikk derfor kan bli lagt ned.

Lite krafttak

– Er den manglende politiske viljen

til å satse like liten både for veg og jernbane?

Suvanto: – Ja, det er alltid den samme trusselen om å forstyrre budsjettbalansen som blir brukt som hovedargument for ikke å satse mer penger verken på veg eller jernbane. Men jernbanesektoren har de siste årene relativt sett fått økt sin andel, mens vegsektoren sin andel er blitt redusert. Nærmere bestemt har jernbanen fått henholdsvis 3,2, 4,0 og 3,4 milliarder kroner de tre siste årene, mens Vägverket har fått 6,2, 6,1 og 5,7 milliarder kroner i samme periode.

– Jernbanen var i så dårlig forfatning at noe måtte gjøres. Det måtte rett og slett tas et lite krafttak.

For 200 km/t

Topphastigheten på det finske jernbanenettet er 200 km/t. De fleste baner tåler

140 km/t, men det arbeides nå for å øke hastigheten til 200 km/t på en større del av nettet.

– Betyr det at det ikke er aktuelt å øke hastigheten ytterligere ved å bygge såkalte høyhastighetsbaner?

– Ja. Finland er et stort land, men det bor ikke så mange mennesker her. Den nye banen til Lah-tis er teknisk bygd for 300 km/t, men det er ikke planer om å bygge ut flere baner med den standarden. Resten av banenettet vil bli dimensjonert for 200 km/t, avslutter rådgiver Tuomo Suvanto i Transport- og kommunikasjonsministeriet.

svein.erik.bakken@jvb.no



«Det måtte rett og slett tas et lite krafttak»

TUOMO SUVANTO, RÅDGIVER I TRANSPORT- OG KOMMUNIKASJONSMINISTERIET

Flytter all godstrafikk ut av sentrum

HELSINKI: Når den nye godshavna Nordsjö hamn er fullt utbygd, vil all eksportrettet godstrafikk være flyttet ut av Helsinki sentrum. Målet er at en tredjedel av godset til og fra den nye havna skal gå på skinner.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Byggingen av det om lag 3,6 km lange havneområdet noen kilometer utenfor Helsinki sentrum,

«Vil være med på å forbedre Finlands konkurransekraft»

KIMMO SASI,
TRANSPORT- OG
KOMMUNIKASJONSMINISTER

med ny jernbane og nye tilførselsveier, er i full gang. Deler av havna skal etter planen tas i bruk i løpet dette året, mens det ennå gjenstår et par år før havna tas i bruk i full skala. Først i 2009

vil alt være ferdig utbygd.

Bak dette milliardprosjektet står Helsinki Hamn, Sjøfartsverket, Banförvaltningscentralen og Vägförvaltningen.

Nasjonal betydning

Når alt er på plass, vil finnene ha en ny topp moderne havn som i årene framover vil være en viktig brikke i Finlands utenrikshandel.

– Nordsjö hamn vil være med på å forbedre Finlands konkurransekraft, sa daværende Transport- og kommunikasjonsminister Kimmo Sasi, da han sammen med over-



borgermester i Helsinki, Eva-Riitta Siitonen, underskrev en spleiseavtale på bygging av veier og jernbane fram til havna.

Sprengt

– Den videre begrunnelse for



KREVENDE:

Byggingen av den nye 19 km lange havnebanen fram til stambanen ved er desidert den mest krevende delen av det store havneprosjektet.

ILLUSTRASJON: NORDSJÖ HAMPROJEKT

Fort, men ikke gæli!

GAMLEBYEN: Utsikten fra Asbjørn Færgestads kontor i Oslogate er formidabel - et virvar av skinnegang, sporkryss, veksler, signaler og luftledninger så langt blikket rekker. Med jevne mellomrom slanger sølvgrå stålormer seg møysommelig av gårde langs sporene og minner sivilingeniøren om meningen med tilværelsen.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

I den disige horisonten skyter Oslo Sentralstasjon i været som et Soria Moria slott - en inspirasjon til å klemme ut storslagne, kraftfulle jernbanevisjoner. Dessverre - nær

«Nå sliper vi i Romeriksporten hvert annet år, mot normalt hvert sjette»

sagt - kan ikke Asbjørn bestendig nyte det framifrå landskapet. Han har også folk han skal følge opp på Lillestrøm og er derfor på evig pendling gjennom Romeriksporten.

- Jeg fungerer som en slags registrator overfor fagfolkene i avdelingen. Jeg har tre mann der ute som forvalter hvert sitt fagområde, foruten to her i 3. etasje som arbeider spesielt med bydelene og setningsprob-

lematikk som følge av lekkasjene i Romeriksporten. Arbeidsdagen består ellers av møter, befaringer og oppfølging av vedlikeholdsplaner, budsjetter og regnskap.

Med fra starten

Den tidligere veiingeniøren var den femte medarbeideren NSB Gardermobanen ansatte i mars 1993, og han har vært med siden traseen kun var en tusjstrek på kartet. Da togene endelig begynte å gå etter fem år, fikk han det lite misunnelsesverdige ansvaret å følge opp etterdønningene av lekkasjene i Romeriksporten.

- Helt fra starten fantes en avtale om vedlikehold av banen med det som den gang het Bane-Produksjon. I 2001 ble drift og vedlikehold av Gardermobanen overført til Jernbaneverket, som overtok ansvaret for denne avtalen, og i 2003 ble jeg spurt om å ta over ansvaret for driften av landets eneste høyhastighetsbane av noen størrelse.

Fartens belastning

Å forvalte vedlikeholdet av en bane der togene for en stor del beveger seg i 210 km/t, byr på helt spesielle utfordringer, forsikrer Asbjørn.



- En tommelfingerregel er at belastningen på sporet er proporsjonal med kvadratet av hastigheten. Banegeometrien blir ekstra viktig ved høy fart og hver ujevnhet ekstra merkbar. Derfor må vi ha ekstra strenge krav til avvik.

Innimellom oppstår tilsynelatende uforklarlige mysterier.

- Av en eller annen grunn var skinneslitasjen i Romeriksporten særlig stor og førte til bølgedannelser i skinnegangen, noe som igjen gjorde at befestigelsene for skinnegangen knakk i tusentall. Ingen forsto noe, inntil vi tilkalte eksperter fra produsenten som fant ut at kombinasjonen fart og bølgedannelser skapte vibrasjoner sånn at det oppsto en form for materialtretthet. Løsningen var å slipe skinnegangen oftere, sånn at ikke bølgebevegelsen oppsto. Nå sliper vi i Romeriksporten hvert annet år, «mot normalt» hvert sjette.

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Asbjørn Færgestad (56)

ARBEIDSTED: Banesjef Hoved-, Gjøvik- og Gardermobanen

TITTEL: Driftsansvarlig Gardermobanen

STARTET SOM: Planlegger på Gardermobanen i 1993

BOR: Kløfta

til budsjettet

Milliarder å spare

- Et statsbudsjett som følger opp Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan, vil bety at vi kan gjennomføre igangsatte prosjekter mest mulig rasjonelt og effektivt, sier etatsdirektør Anita Skauge i Jernbaneverket.

- Samtidig vil det gi rom for å starte planlegging av nye prosjekter i det videre arbeidet med modernisering av jernbanen, poengterer hun.

Jernbaneverket og Vegdirektoratet, samt forskerne ved Transportøkonomisk institutt (TØI), mener det nå er på tide å gå over til prosjektfinansiering for vei- og jernbaneutbygginger. Det kan være milliarder av kroner å spare: For eksempel kunne det offentlige spart minst fem år og 1,5 milliarder kroner på å bygge ut hele strekningen med dobbeltsporet jernbane mellom Lysaker og Asker. I stedet bygges den ut stykkevis og delt over 10 år.

- Med prosjektfinansiering vil man fått en raskere og mer effektiv utbygging, i stedet for dagens seigpining, sier Jernbaneverkets økonomidirektør Gunnar Markussen til Dagens Næringsliv.

De utbyggingstiltakene som er prioritert i Jernbaneverkets handlingsprogram, vil gi:

- økt kapasitet og frekvens for nærtrafikken i Oslo-regionen, Stavanger-, Bergens- og Trondheimsområdet
- økt kapasitet og redusert reisetid på Østlandet
- økt kapasitet for godstrafikk mellom landsdeler og til/fra utlandet

Skauge legger ikke skjul på at en økt investeringsinnsats vil bety utfordringer knyttet til utredning og planlegging.

- Jeg har full tillit til at det er en jobb vi skal klare, dersom vi får sikkerhet for at investeringsmidlene kommer, sier Anita Skauge.

representant Sverre Myrli, som også er leder i Akershus Arbeiderparti.

Arbeiderpartiets samferdselspolitiske talsmann, Torstein Rudihagen, forklarer årets budsjettsprik mellom vei og bane med at Jernbaneverket ikke hadde utbyggingsplaner som kunne settes i gang raskt nok.

- Det har de så vidt jeg vet nå, og da bør jernbanen løftes i budsjettet for 2007, mener Oppland-representanten, som er klar på at årets etterslep på over én milliard til vei og bane må tas igjen.



«... da bør jernbanen løftes i budsjettet for 2007»

TORSTEIN RUDIHAAGEN
SAMFERDELSPOLITISK TALSMANN (AP)

Kompromiss

- Jernbanen må få mest i år, sier SVs talsmann Hallgeir Langeland.

Enkelte hevder at det pågår en dragkamp innad i regjeringen mellom «jernbanepartiet SV» «veipartiet Senterpartiet».

Senterpartiets samferdselspolitiske talskvinne, Eli Sollied Øveraas, sier imidlertid at hennes parti har lagt de voldsomste veiambisjonene på hylla:

- Det er riktig at Senterpartiet ville doble veisatsingen og SV ville doble jernbanesatsingen da Nasjonal transportplan ble vedtatt i 2004. Vi samlet oss om Arbeiderpartiets kompromissforslag: Én milliard mer enn Bondevik-regjeringen til både vei og bane hvert år. Det er vi lojale mot, sier Sollied Øveraas til Dagsavisen.

tore.holtet@jbv.no

ØKT KAPASITET: Hvis Nasjonal transportplan følges opp, kan jernbanen bygges ut mer effektivt og gi økt kapasitet rundt Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.

FOTO: ØYSTEIN GRUE



Store forventninger

Politikere og media har i sommer bidratt til å øke forventningene til statsbudsjettet for 2007. Flere snakker om et løft for jernbanen, andre er mer tvilende.

Tekst: TORE HOLTET

«Regjeringen legger opp til en kraftig satsing på vei og jernbane i statsbudsjettet. Økningen til veiformål blir minst 1 milliard kroner, mens jernbanen skal få enda mer,» sto det å lese i Dagsavisen 16. august i år.

- Opp på NTP-nivå

To uker i forveien ga finansminister Kristin Halvorsen et løfte under sommerleiren til Natur og Ungdom:

– Jeg lover at jernbanebevilgningene i neste statsbudsjett skal opp på nivået i Nasjonal transportplan.

Vi skal ha balanse mellom bevilgningene til vei og jernbane, sa hun.

Natur og Ungdoms leder Bård Lahn tør imidlertid ikke å stole på statsrådets ord:

– Halvorsen har en samferdselsminister som er mest opptatt av å bygge ut veinettet. Men nå har hun gitt et klart løfte, og vi vil følge nøye med, sier han til Vårt Land.

«Siste prøvestein»

Dårlig veistandard har vært en føljetong i media denne sommeren. Men det er ikke bare veifolket som har drevet lobbyvirksomhet i sommervarmen.

Organisasjonen For Jernbane har skrevet brev til samferdselsministeren, finansministeren og statsministeren:

– Statsbudsjettet 2007 blir en «siste prøvestein» for om viljen til satsing er like sterk for jernbane som for vei, skriver lederen Kjell Erik Onsrud.

– Ser vi på det regjeringen hittil har gjort etter at den overtok Bondevik-budsjettet, så er resultatet at Soria Moria-erklæringen er 92,7 prosent oppfylt hva gjelder riksvei-investeringer og kun 44 prosent oppfylt hva gjelder jernbane-investeringer.

Nok til planer

– For å holde løftet også for jernbanen må Soria Moria-erklæringen oppfylles så langt Jernbaneverket (JBV) er i stand til å nyttiggjøre seg midlene på neste års budsjett, skriver Onsrud videre. Han minner om at JBV på forespørsel har antydnet at etaten kan nyttiggjøre seg om lag 2,4 milliarder neste år med de investeringsprosjektene som er i gang.

– I tillegg er det avgjørende at JBV får tilstrekkelig med midler til planlegging av de øvrige prosjektene som ligger inne i NTP, heter det i brevet fra For Jernbane.

Løfte jernbanen

Flere stortingspolitikere og fylkespolitikere i alle partier har i sommer krevd at regjeringen må holde valgløftene i forhold til samferdsel.

– Ved de tre neste statsbudsjettene må den rødgrønne regjeringen øke bevilgningene til vei og jernbane i tråd med det vi lovet i valgkampen og i Soria Moria-erklæringen, sier stortingsrep-



«Jernbanebevilgningene i statsbudsjett skal

opp på nivået i NTP»

KRISTIN HALVORSEN
FINANSMINISTER (SV)



«Statsbudsjettet blir en «siste prøvestein» ...»

KJELL ERIK ONSRUD
LEDER I FOR JERNBANE





TOPP MODERNE: I 2009 vil finnene ha en ny topp moderne havn noen kilometer utenfor Helsinki. Den vil være en viktig brikke i Finlands utenrikshandel.

ILLUSTRASJON: NORDSJØ HAMPROJEKT

byggingen av den nye godshavna er at alle byens tre havner i dag er sprengt. Videre har det vært et sterkt ønske om å få flyttet containerne og godset ut av sentrum, opplyser rådgiver Tuomo Suvanto i Transport- og kommunikasjonsministeriet til Jernbanemagasinet.

– Dermed fjernes ulempen med flere tusen trailere gjennom sentrum, og store attraktive arealer frigjøres til boliger og annen næringsvirksomhet, sier han.

Felleskap

I tillegg til at staten og kommunen går sammen om investeringene i veier og jernbane fram til den nye havna er planleggingen og utbyggingen av hele prosjektet blitt gjort i fellesskap med Vägförvaltningen som prosjektleder.

Også rådgiveren i Transportministeriet understreker den nye containerhavnas betydning for hele landet: – Den blir først og fremst en importhavn, ikke en eksporthavn, og den desidert største importhavna av Finlands 25 havner.

– Gods fra Russland og lenger øst vil fortsatt gå over to andre finske havner, mens de helt store

godskvanta østfra går over de store russiske havnene ved Østersjøen og den store havna i Tallin, mener Suvanto.

Mest krevende

Byggingen av den nye 19 km lange havnebanen fram til stambanen ved Kervo er desidert den mest krevende delen av det store havneprosjektet. Over 14 kilometer av banen går i to tunneler helt ned til 60 meter under bakken og under store deler av sentrum i den finske hovedstaden. Byggingen av den største på 13,5 km startet opp i desember 2004, og den skal stå ferdig neste år.

Hamnbanan har ett spor og har en kapasitet på opptil ti godstog hver vei i døgnet. Målet er at jernbanen skal øke sin andel av gods til og fra havna i Helsinki fra 10-12 prosent i dag til en tredjedel.

Tett på flyplassen

Den nye havna ligger kun 14 km fra Helsinkis hovedflyplass – Vanda. Til sammen utgjør flyplassen og den nye havna et meget attraktivt område for utenrikshandel og logistikk.

Ved havna bygges det nå ut store næringslokaler. Til sammen vil havneområdet huse om lag 3.500 arbeidsplasser om få år.

svein.erik.bakken@jbv.no

Nordsjø hamn

- Den nye havna har vært planlagt helt siden 1960-tallet.
- Like før jul 2002 vedtok Riksdagen utbyggingen til en samlet kostnad på 444 millioner Euro eller om lag 3,5 milliarder kroner.
- Kostnadene til havn og led utgjør 256 millioner Euro eller vel to milliarder kroner, ny jernbane 129 millioner Euro eller vel en milliard kroner og veier 60 millioner Euro eller nær 480 millioner kroner.
- Den nye container- og godshavnen skal erstatte to godshavner i Helsingfors sentrum når den tas i full bruk i 2008.
- Havna skal behandle om lag en tredjedel av samlet verdi for finsk eksport og import eller 12 millioner tonn gods i året.
- Den nye havna, ny jernbane og nye veier vil frigjøre sentrum i den finske hovedstaden for om lag 3.600 trailere, og store frigjorte havne- og jernbanearealer vil gi attraktive bomiljøer for titusener.



MAGNIFIKK UTSIKT: – Forebyggende vedlikehold som hyppig kontroll av kontaktledningsnett og sliping av skinnegang er alfa og omega på høyhastighetsbaner, poengterer driftsansvarlig for Gardermobanen, Asbjørn Færgestad.

Evig lekkasje

Tunnelen er for øvrig evig inkontinent, over 1.500 liter lekker totalt ut hvert eneste minutt, noe som likevel er langt mindre enn man regnet med da banen ble planlagt. Problemet er bare at det ikke lekker jevnt over hele strekningen.

– I ettertid ser jeg at vi burde ha lagt minst like mye arbeid i etteretting i de utsatte bydelene som i Østmarka. Vi har i dag mer enn 100 poretrykkmålere og 30 infiltrasjonsbrønner i aktivitet for å unngå ytterligere setninger, noe vi trolig må fortsette med i all evighet. Jeg er svært ydmyk overfor de menneskene som blir berørt, og vi tar oppgaven alvorlig. Til nå har vi behandlet rundt 500 skadesaker,

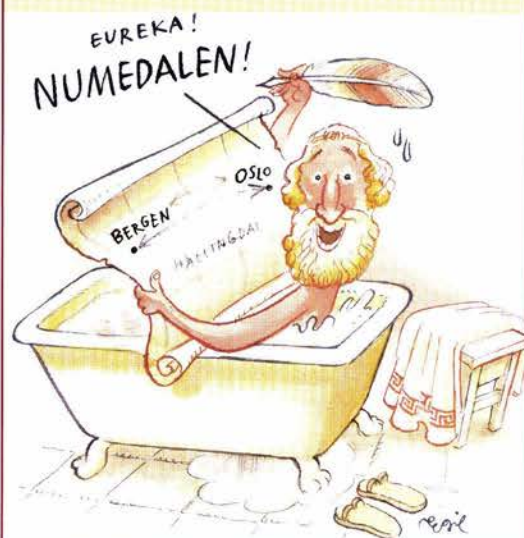
men har ennå til gode å bli trukket for retten! Det er vel ikke så halv-gærent?

Færgestad benytter anledningen til å skryte av både sine egne medarbeidere, samarbeidet med Flytoget og ikke minst folkene i driften.

– Det er de som gjør jobben og det kun på 3-4 timer midt på natta. Vi er for øvrig veldig fornøyd med punktligheten i fjor. Med unntak av to vanskelige vintermåneder har alt vært bra i år også. Denne mål-bare suksessfaktoren er avgjørende for kundene og viktig for meg å ta vare på. Og suksess for Flytoget er suksess for Jernbaneverket!

arnedan@online.no

SAGT OM JERNBANEN



– Utspillet om en bane over Kongsberg og Numedal kan utløse en nær sagt evigvarende debatt. Uten at noen behøver å legge en krone på bordet til investeringer.

TORE ROLAND
Redaktør Ringerikes Blad

– Dette må være en skikkelig agurksak.

KOLBJØRN KVÆRUM
Ordfører Ringerike kommune

– Eg er overtydd om at den som vil noko realistisk med jernbanen, må gå inn for å byggje Ringeriksbanen som ein fyrste del av ein høgfarbane mellom Oslo og Bergen.

JAN-HALVARD BREKKO
Ordfører i Gol og nestleiar i Forum Nye Bergensbanen

– Jeg synes Stortinget først bør gjennomføre sitt vedtak om å bygge Ringeriksbanen.

ERLING LAE (H)
Byrådsleder Oslo

– Det er no det er skjebnetime for Bergensbanen. Me har aldri før vore nærare ei bygging av Ringeriksbanen. Difor må Hallingdal vera eintydig på at det er dette me ynskjer, og la vere å syte over vegen ei stund.

SIGRUN ENG (A)
Storingsrepresentant

CargoNet kjøper vogner

CargoNet har levert den største ordren i selskapets historie ved bestillingen av 300 vogner for semi-trailere, vekselflak eller containere. Vognene koster selskapet 200 millioner kroner. I tillegg har de sikret seg opsjon på ytterligere 100 vogner. De første vognene kan settes i trafikk fra årsskiftet. Vognene, som hver har en kapasitet på to semihengere eller fire containere, blir produsert i Tsjekkia. CargoNet har kapasitetsproblemer i forhold til etterspørselen, men setter inn et nytt tog på strekningen Oslo-Åndalsnes fra 28. august og ett mellom Trondheim og Bodø i slutten av september. Det siste vil ikke kunne kjøre med full kapasitet før i januar.

Har'nte hørt om det

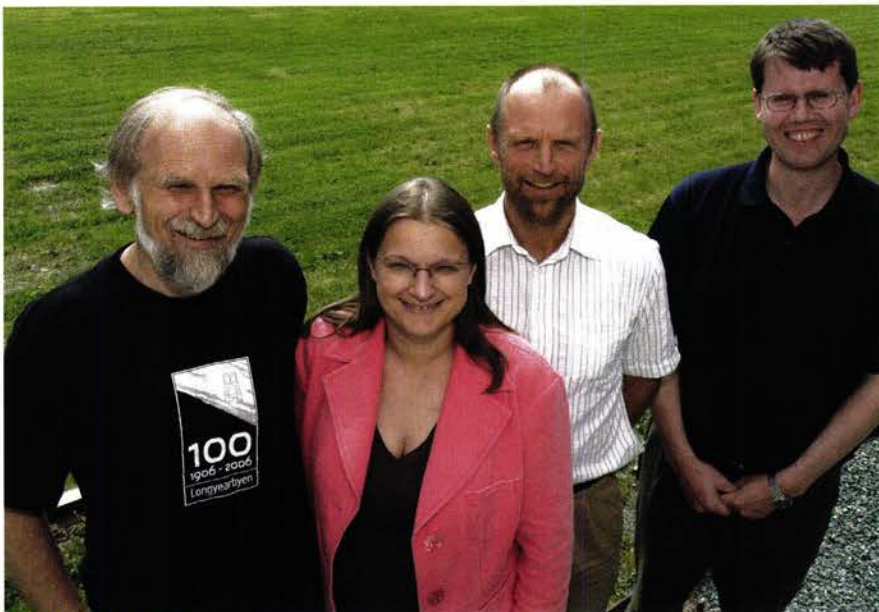
Det ordnær sæ, heter det i Fredrikstad. Det nøtter'nte, sier de i Sarpsborg. Har'nte hørt om det, lyder det i Halden. Det siste kan man også si om norsk ungdoms forhold til landets femte største turistattraksjon, Flåmsbana. En undersøkelse utført av Visvendi AS blant et utvalg nordmenn i alderen 16-25 år, viser at Flåmsbana er et kjent begrep blant fire av ti spurte. Brutt ned på landsdel står det dårligst til i nord. Der er det bare en av tre som har hørt om Flåmsbana.

For billig bensin

Interesseorganisasjonen For Jernbane har sjekket prisen på bensin og trikkebilletter sett i forhold til gjennomsnittlig timelønn i 1960 og i dag. Mens man i 1960 fikk seks liter bensin får man i dag 14,5 liter bensin for ei gjennomsnittlig, brutto timelønn. Tilsvarende fikk man i 1960 8,5 billetter til trikken. I dag holder det til ni billetter. Sammenliknet med 1960 skulle bensinen kostet over 30 kroner literen.

Sammen mot ras

Jernbaneverket har tatt advarslene om mulige klimaendringer på alvor. Arbeidet med å forebygge erosjon og ras prioriteres opp.



SAMARBEIDER: Skredforsker Jan Otto Larsen i Statens vegvesen, leder for JBV Infrastruktur Teknisk Støtte Hege Magnussen, ingeniørgeolog Roar Nålsund og geotekniker Kjell Arne Skoglund er enige om at Statens vegvesen og Jernbaneverket har mye å vinne på et tettere samarbeid.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Ekspertene spår store klimaendringer i tida framover. Et generelt varmere klima vil gi mildere vintre og mer nedbør over Norge. Sikringstiltak og drenering som finnes, kan vise seg å være underdimensjonert, fyllinger kan rase ut og underbygning vaskes ut. Det er tid for å være forvar.

Flom og sørpeskred

Det ble i vinter nedsatt et eget, tverrfaglig rasutvalg, og forleden var ansatte på ulike nivå og fra hele landet samlet til seminar om ekstremvær og tiltak som følge av dette.

Der var også skredforsker Jan Otto Larsen fra Statens vegvesen/Universitets-senteret på Svalbard.

- Der vi i dag har snøskred, vil vi i større grad få flom- og sørpeskred. De sikringstiltak mot skred som allerede er gjort, kan

vise seg å være utilstrekkelige. Det er for eksempel grunn til å være bekymret for dimensjoneringen på dreneringer, sa Larsen, som hadde gjort et grovt kostnadsoverslag på en eventuell opprusting av sikringstiltakene som finnes langs landets veger på 20 milliarder kroner!

Fagforum

Rasutvalget som er nedsatt, skal være et fagforum der man kan utveksle erfaringer, dele kunnskap og bidra til lik kunnskap om - og lik behandling av - rasproblemer. Gjennom utvalget er det et poeng å få fram kunnskaper bygd på «best praksis» banestrekningene imellom, og at arbeidet blir gjort mest mulig likt på alle banene. For øvrig er Jernbaneverket og Statens vegvesen samstemte i reaksjonsmønsteret når værgudene slår seg vrang: Banen eller vegen blir stengt før det eventuelt skjer noe.



IKKJE SÅ BLID: *Åsne Agathe Sunniva Søreide som blid hulder i Kjosfossen. No er ho ikkje fullt så blid.*

FOTO: MARITA AAREKOL/BERGENS TIDENDE

Huldrebråk på Flåmsbana

For om lag ti år sidan begynte huldra å dukke opp i Kjosfossen i turistsesongen. Det var Åsne Agathe Sunniva Søreide som kom med ideen og var den første huldra som steig opp av fossen. No har ho saksøkt Flåm Utvikling AS.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Når toga i turistsesongen kjem inn til stopp ved Kjosfossen, går det ikkje lang tid før huldra kjem dansande og syngande opp av fossen. Det er mellom anna denne songen dei syng som er årsak til rettssaka som no er fastlagt til 10. oktober i Sogn tingrett. Flåm Utvikling AS gav ut ein cd med songen og musikken til Søreide utan å spørje om lov. Slikt gjer ein ikkje ustraffa mot ei hulder!

Til Bergens Tidende fortel Søreide at ho er trist og lei seg ettersom ho hadde rettane til åndsverket. For det vil ho ha meir pengar.

- Gjorde ein tabbe

Adm. dir. Olav Lühr, som no er på veg bort

Slår alle rekordar

Flåmsbana kjem i år til å setje ny passasjerrekord nok ein gong. I september månad vil ein venteleg passere ein halv million

frå Flåmsbana og over til Hurtigruten Group, seier til Bergens Tidende at dei gjorde ein tabbe då dei laga 1000 eksemplar av cd'en - utan å fortelje verken kven det var som song eller som hadde laga musikken. Flåm Utvikling AS gav bort nokre av platene og selde resten.

For å bøte på skaden har Flåm Utvikling AS gjeve Søreide ein kompensasjon på 45 000 kroner. Det synest ikkje Søreide er nok. Slikt blir det rettssak av.

No veit me at det å handsame ei hulder dårleg, kan føre med seg mykje styggedom og ilske. Huldrefolket er ikkje enkle å ha med å gjere om nokon gjer huldra vondt.

Så vil det syne seg om huldra held fram med å dukke fram frå fossen i framtida òg.

reisande.

- Rekorden i år skal nok bli vanskeleg å slå, men nå er vi siget så det skulle ikkje forundre meg om det også er mogeleg, seier Olav Lühr i Flåm Utvikling.

Tryggere på Myrdal

En ny gangveg som forlenger Rallarvegen på Myrdal er nå åpnet. Forlengelsen gjør det mulig å komme til og fra stasjonsområdet også når Flåmsbanas tog står på stasjonen.

Dermed har det blitt vesentlig tryggere og mer oversiktlig for både turister på Rallarvegen og for Jernbaneløstets personale på Myrdal. Som omtalt på BaneNettet tidligere i sommer, har det til nå vært umulig å ta seg lovlig til og fra plattformen når Flåmsbanas togsett står inne på stasjonen, noe som skjer i 10 - 15 minutter hele ti ganger om dagen i sommersesongen.

Når stasjonsområdet er utilgjengelig fordi Flåmsbanetogsett sperrer adkomsten, har det skjedd at folk har krøpet både under og langs med togsettet for å komme seg inn på stasjonsområdet. Dette er selvsagt både farlig og ulovlig.

Solid dimensjon på Granfoss bru

Når bjelkene er 1,70 meter høye, 52 meter lange og hver veier mellom 45 og 50 tonn, antar den nye Granfoss bru ved Lysaker solide dimensjoner. Den første helga i juli ble de fire første bjelkene heist på plass. De fire resterende kom opp 25.-28. august. Arbeidet med Granfoss bru vil fortsette utover høsten. Planen er at brua skal være ferdig i løpet av desember. (BaneNettet)



FOTO: JANNE MAREN BYE

KOMPETENT: Avdelingssykepleier Lars Kapelrud i NSBs bedriftshelsetjeneste har spesialkompetanse for å hjelpe medarbeidere som kommer opp i vanskelige situasjoner.

Kriseberedskap 24 timer i døgnet

- Jernbaneverket har kriseberedskap til å møte ansatte som trenger omsorg, enten det skyldes en situasjon på jobben som er vanskelig å takle eller en større jernbaneulykke, sier bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Siden Jernbaneverket (JBV) ble opprettet, har medarbeiderne hatt et telefonnummer hvor de får hjelp uansett tid på døgnet dersom en krise skulle oppstå.

«I en stor organisasjon som Jernbaneverket kan ledere overse en krise hos en medarbeider»



HANS KNUT OTTERSTAD
BEDRIFTSOVERLEGE, JERNBANEVERKET

blitt brukt 5-10 ganger i året.

Spesialkompetanse

Bedriftsoverlegen forteller at NSB Bedriftshelsetjeneste har en spesiell kompetanse på områder hvor

Jernbaneverkets ansatte kan ha behov for hjelp, enten det er jobberelaterte problemer eller ulykker og katastrofer innenfor jernbanetransport som utløser et behov.

- *Hva er god beredskap, og hvilken betydning har krisehjelp for den enkelte?*

- God beredskap handler om tilgjengelighet og kvaliteten på hjelpen som gis når behovet oppstår. Den hjelpen NSBs Bedriftshelsetjeneste stiller opp med, uansett ukedag eller tid på døgnet, er basert på et gjennomprøvd opplegg. Tilbakemeldingene vi får på tjenesten tyder på at opplegget, beredskapen og ressursene vi har til disposisjon er de aller beste.

Etter at den første hjelpen er gitt, får vedkommende oppfølging i forhold til type krise og alvorlighetsgrad.

Beredskap og hverdagskriser

- *Resulterte erfaringene fra Åsta til endringer eller forbedringer i*

krisehåndtering i JBV?

- Måten et hjelpeapparat jobber på under slike ekstreme katastrofer er ikke vesentlig forskjellig fra mindre ulykker eller mer usynlige kriser, som kan ramme hver og en av oss. Spørsmålet er hvordan den som trenger hjelp reagerer. Hvordan behovet er der og da, og behovet for oppfølging over en kortere eller lengre periode. Beredskapen ble forbedret etter Åsta, men ikke måten vi jobber på, sier Otterstad og legger vekt på bedriftshelsetjenestens betydning i forhold til «hverdagskriser».

- Behovet for hjelp kan oppstå uten at kolleger eller nærmeste leder oppfatter det som skjer, sier Hans Knut Otterstad. - I en stor organisasjon som Jernbaneverket kan ledere overse en krise hos en medarbeider og behov for hjelp utløst av jobberelaterte årsaker. Da står bedriftshelsetjenesten klar for å trå til, avslutter Hans Knut Otterstad.

Sirkus for sikkerhet

Sirkus, skolebesøk og kampanjer i utsatte nærmiljø - det er blant tiltakene når Jernbaneverket har bestemt seg for å satse ekstra mye på å nå barn og unge som oppholder seg ulovlig ved jernbanen.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Det var særlig to områder som pekte seg ut for umiddelbar reaksjon for prosjektet «Sikker planovergang»:

Ulovlig kryssinger av spor og berusede ungdommer på jernbanen.

Unger og bestemor

Først ble regionene utstyrt med likt kampanjemateriell. Deretter gikk både regionene og prosjektet til flere kampanjelignende stunt i vinter og vår.

- Vi har møtt bestemora som tar med seg barnebarna under bommen når den ligger nede; skiturister som krysser sporet både til og fra hytta og ungdommer som bruker jernbanelinja som tilkomstvei til og fra fest. Hele 73 prosent av de nærmere 100 nestenulykkene som var innmeldt i Synergi i fjor, var nettopp blant «fest-ungdom», forteller Herjuaune.

- Tiltaket må sies å være vellykket. For første gang på mange år ble det ikke meldt om ett eneste tilfelle til hendelse i forbindelse med 16. mai.

Fiskere og jegere

Laksefiskere med høy stangføring og som målrettet stevner mot favorittthølen i elva, har vært en av målgruppene. I samarbeid med Norges Jeger- og fiskerforbund (NJFF) har Jernbaneverket laget egne plakater rettet mot laksefiskerne. Budskapene er å ta hensyn til kjøreledningen, samt unngå «villkryssinger».

Storviltjegere er den andre målgruppen prosjektet har valgt å rette fokus mot i år. Det er en kjent sak at det blir fraktet elgslakt ulovlig over jernbanelinja i en viss utstrekning.

Her har Jernbaneverket samarbeidet med Statskog og Fjellstyresambandene. I forbindelse med utsending av kontrakt om elgvald på statens eiendommer er det lagt ved et brev fra Jernbaneverket som ber jegerne om å benytte godkjent overgang/undergang, samt minner dem om at det er forbudt å skyte over vei og jernbane.

Sirkus Zalto

Det aller ferskeste tiltaket er Sirkus Zalto, med sirkusdirektør Anders Rogg i hovedrollen. Sirkustruppen reiser rundt med en forestilling som er et produkt fra Trygg Trafikks pedagogiske avdeling. I år har de først vært en uke på Hunderfossen familiepark i juli. I august var de til stede på «Barneøya» (Kalvøya) i Bærum.

- Samarbeidet med Trygg Trafikk har vært svært tett og utbytterikt, sier Stig Herjuaune.

I begynnelsen av juli undertegnet informasjonsdirektør Jan Erik Kregnes en formell samarbeidsavtale med den nye direktøren i Trygg Trafikk, Kari Sandberg. Hun har blant annet bakgrunn som konserndirektør i NSB, og Sandberg har allerede uttrykt at hun ønsker å sette barns trafiksikkerhet på jernbane på lik linje med vei-trafikk.

Samarbeidsavtalen er omfattende, men med Sirkus Zalto og UT-



SATSER: Stig Herjuaune satser på nye og utradisjonelle tiltak i Jernbaneverkets prosjekt «Sikker planovergang».

magasinet i fokus.

UT-magasinet er et trafikkmagasin rettet mot samtlige 16-åringer i landet. Her vil Jernbaneverket blant annet profilere seg gjennom en større artikkel om ferdsel på, langs og ved jernbanen.

«Samarbeidet med Trygg Trafikk har vært svært tett og utbytterikt»

xbaar@jbv.no



Sjef mellom hjul og skinne

Sjefingeniør Jon Normann Ly er 71 år og gikk av med pensjon 1. juli i år, men bare offisielt. Først må Bergensbanens Beilhack prøves ut etter storombygging i Tyskland. For denne mannen vet det meste om sporføringsteknikk og kjenner driftsforholdene på høyfjellet ...

Tekst: NJÅL SVINGHEIM

Foto: ØYSTEIN GRUE

Jon Normann Ly begynte ved NSBs verksted i Bispegaten i Oslo i 1964, etter å ha utdannet seg som maskingeniør i Tyskland.

– Jeg har det meste av tiden arbeidet med vedlikehold av rullende materiell og i tillegg beskjeftiget meg med sporførings-teknikk. Sporføringsteknikken beskriver i korte trekk metoder som brukes til å klarlegge hvordan materiellet oppfører seg på sporet, og hvilke krefter som virker mellom tog og spor, forklarer han.

Solid

Det var altså i verkstedet i Bispegaten det begynte. Etter to år ble han avdelingsingeniør ved lok- og vogndriften i Oslo Distrikt. Der jobbet han blant annet med å sette de nybygde El 14-lokomotivene i drift. Disse lokene utgjør fortsatt kjernen i lokparken til CargoNet,

EKSPERT: Jon Normann Ly kan «alt» om hvilke krefter som virker mellom tog og spor.

noe som viser at det var solid kvalitet som ble valgt den gangen. Ikke alle senere anskaffelser har vært like vellykkede.

Ly har vært innom en rekke stillinger i jernbanesystemet, men de fleste har knyttet seg til materiell og kjøretøyteknologi. Han har blant annet også vært teknisk sjef ved verkstedet Grorud. Ved delingen av NSB i 1996 kom han til Jernbaneverket som overingeniør i Trafikksikkerhetsavdelingen.

Gode kontakter

På spørsmål om hvorfor han har valgt å stå i en krevende stilling, svarer han raskt: – Hovedårsaken er at arbeidet er spennende og foregår i et positivt miljø.

– Jeg har fått holde på med det jeg kan noe om; bruk, behandling og vedlikehold av rullende materiell samt forholdet og samspillet mellom hjul og skinne, sier han. – Jeg har kunnet opparbeide meg et nettverk gjennom deltagelse i internasjonalt arbeid vedrørende rullende materiell. Dette har igjen gitt meg tilgang til et bredt spekter av kunnskap som ikke finnes i Skandinavia.

– Dette nettverket har jeg kunnet bruke for å løse både egne

og kollegers arbeidsoppgaver, og for å få utvekslet kunnskap om tema som ellers ikke er tilgjengelige. Jeg har kort sagt vært en del av et hyggelig og kollegialt miljø og hatt et inspirerende arbeid. Gjennom mine gode kontakter er jeg også gitt mulighet til å forstå kulturelle forskjeller i jernbanemiljøet. I tillegg har jeg en følelse av at det jeg har bidratt med, har blitt satt pris på.

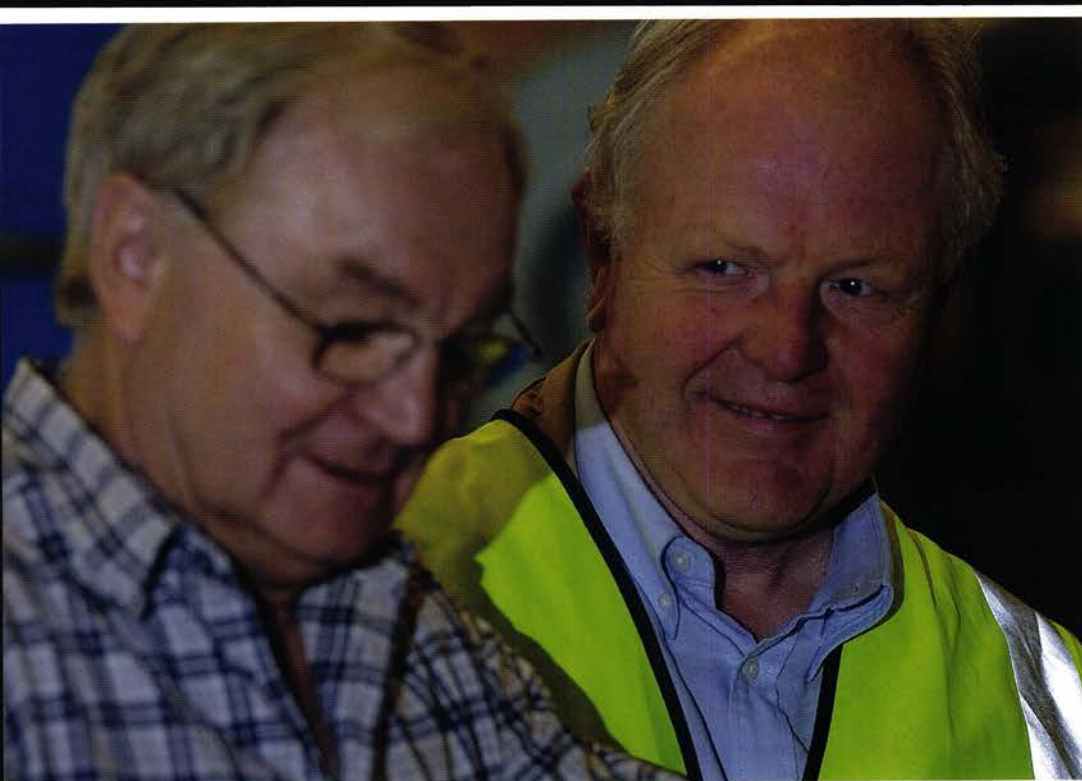
Må kunne språk

Selv om 71-åringen altså offisielt har ryddet kontoret og blitt pensjonist, er ikke ryddejobben helt fullført. Den var forresten ingen enkel oppgave.

Kontoret til den nybakte pensjonisten var preget av ringpermer, oppslagsverk, saksmapper og faglitte-ratur fra gulv til tak.

Det eneste han ikke trenger, er ordbøker. Maskingeniøren er nemlig også språkmann. Mens vi sitter på Lys kontor, ringer telefonen, og helt ubesværet slår han om til tysk. Det gjelder Beilhacken som er Tyskland for modernisering. Tekniske detaljer og beskrivelser

«.. tilgang til et bredt spekter av kunnskap som ikke finnes i Skandinavia»



MUNTER TONE: Jon Normann Ly snakker flytende teknisk tysk og finner raskt tonen med Hans-Jürgen Bergs, som for tiden jobber ved verkstedet på Grorud.

« ... det å kunne fremmedspråk kan være avgjørende i tekniske spørsmål »

► ramses opp som om teknisk tysk er en helt naturlig del av det en bør beherske.

– Jeg mener faktisk at det er svært viktig at vi kan kommunisere med kolleger på et nivå som gjør at vi kan lære noe av dem, sier Ly. Han legger ikke skjul på at det å kunne fremmedspråk kan være avgjørende i tekniske spørsmål også. Det norske jernbanemiljøet er ikke større enn at vi må ut i Europa for å kunne følge med i utviklingen og å holde oss oppdaterte på det som skjer, sier han.

Forstår ikke togvalg

Jon Normann Ly har meget bestemte oppfatninger av utviklingen på jernbanen i Norge de siste årene.

– Når vi ser utviklingen på jernbanen her i landet i forhold til de øvrige landene i Europa, er jeg ikke sikker på om vi er på rett spor, sier 71-åringen, som har et utstrakt og vidtfnvendende nettverk innenfor de sentrale europeiske jernbaneforvaltningene – både når det gjelder infrastruktur og materiell.

– Jeg har aldri forstått hvorfor NSB har valgt å satse i så stor grad på motorvognsett i fjerntrafikken, sier Ly. – Uavhengig av de mange problemene med type 73 i starten, mener jeg at lokomotiv og vogner

er langt mer egnet og fleksibelt for bruk på de norske hovedstrekningene. Motorvognsettene er bygd slik at de har traksjon (motorer og drivakslar) i alle vognene unntatt spisevogna. Dermed sitter passasjerene i et miljø som genererer mye lyder. I et loktog er alt dette samlet på loket og vognene er frie for støy fra framdriftsmaskineri.

– Motorvognsettene er også mye dyrere enn personvogner av konvensjonell type. I loktrukne tog kan man henge på vogner etter behov. Med motorvognsett må man plutselig doble kapasiteten når man henger på et helt sett til. Da må man også doble konduktørbemannning og for eksempel kjøre med en spisevogn til.

Svensk og norsk

– Akselbruddet med type 73 var for øvrig det mest spesielle jeg har vært borte i mens jeg har jobbet på jernbanen. Norske og svenske jernbanefolk og konstruktører lærte da at beregninger gjort ut fra svenske forutsetninger ikke kan overføres til norske forhold. Resultatet ble som kjent at alle motorvognsett av type 71 og 73 måtte få nye aksler og løpeverk. Vi trengte spesialkompetanse fra Tyskland, Frankrike og Sveits for å komme til bunns

i type 73-saken. Generelt er det slik at norske baner har mye mer til felles med banene i land som Sveits, Østerrike og deler av Tyskland og Frankrike, sier Ly. I Sverige er det mye mindre av kurverike strekninger.

Hytte på Finse

Jon Normann Ly tilbringer mye av fritiden sin på hytta på Finse. Den ligger selvsagt ikke langt fra jernbanelinja. Både gjennom jobben i maskinavdelingen og gjennom fritiden på hytta har han lært seg hvilke forhold materiellet utsettes for på høyfjellet. Det er vel denne kombinasjonen som har gjort ham til konsulent for ombyggingen av Beilhack-maskinen. En av Bergensbanens roterende ploger er som kjent for tiden i Tyskland for å bygges om med nytt ryddemaskineri og mer ytelse for høyere fart i stigning uten at maksimalhastigheten økes. Maskinen får øket ytelse og blir tilpasset dagens forhold.

– Dette er en spennende oppgave og også noe jeg har et forhold til, sier Ly. Derfor er han innstilt på å fullføre denne jobben før han fullfører ryddejobben på kontoret på Stortorvet.

– Så får vi se ...

nsv@jbv.no



TRYGGHET: Jernbaneverkets ansatte skal oppleve trygghet for de rutiner og prosedyrer som skal etterleves ute på sporet. FOTO: ØYSTEIN GRUE

Nye prosedyrer på kort varsel

Jernbaneverket har den senere tiden innført enkelte nye prosedyrer på svært kort varsel. Dette ble gjort for å unngå stans i virksomheten for arbeidstog. Nå har det kommet reaksjoner.

Fredag 16. juni i år påla Statens Jernbanetilsyn Jernbaneverket å stanse kjøring av mer enn ett arbeidstog samtidig på strekninger som er avstengt for annen togtrafikk. Statens Jernbanetilsyn mente at sikkerhetssituasjonen var så kritisk at midlertidige operative rutiner måtte innføres før driftstansen kunne oppheves.

Noe tilsvarende skjedde i midten av mai da Statens Jernbanetilsyn varslet pålegg om stans av virksomhet med to ukers varsel om ikke Jernbaneverket gjennomførte midlertidig operative rutiner for å forbedre sikkerhet ved kjøring av arbeidstog. Dette er bakgrunnen for at nye prosedyrer og midlertidige operative rutiner er blitt innført på svært kort varsel den senere tiden.

Forstår reaksjonene

Jeg forstår reaksjonene som har kommet. Jernbaneverket har tradisjon for å gjennomføre informasjon og opplæring for dem som berøres før vi iverksetter endringer og innfører nye rutiner.

Jeg vil understreke at «hasteinnføringen» av nye prosedyrer den

senere tiden har vært et unntak i en svært presset situasjon for Jernbaneverket. I det langsiktige forbedringsarbeidet for håndtering av arbeidsmaskiner ved arbeid i og ved spor vil informasjon og opplæring bli vektlagt.

Sikkerhetskritisk

Målet med de nye prosedyrene og de midlertidige operative rutinene er økt sikkerhet for egne ansatte, for passasjerer og for «tredjemand». I en nylig innmeldt Synergisak påpekes det at den raske innføringen av nye sjekklister og prosedyrer midt i arbeidssesongen i seg selv er sikkerhetskritisk.

Vi tar dette innspillet svært alvorlig. Våre ansatte skal oppleve trygghet for de rutiner og prosedyrer som skal etterleves i det daglige arbeidet. Derfor er det viktig for oss igjen å understreke at praksisen den senere tiden har vært et unntak. Nye rutiner og prosedyrer skal normalt ikke innføres på så kort varsel som disse tilfellene.

Mer gjenstår

Det gjenstår fortsatt en rekke opp-

følgingspunkter etter revisjonen som Statens Jernbanetilsyn gjennomførte av Jernbaneverkets trafikkutøverfunksjon (SJT-revisjon 05/06).

Jernbaneverket har frist til 15. oktober med å avklare alle avvik som ble avdekket i revisjonen. Dette kan medføre at det kan bli ytterligere nye rutiner og presiseringer i Jernbaneverkets prosedyrer for arbeidstog og arbeid i og ved spor.

Eventuelle nye rutiner og presiseringer vil følge Jernbaneverkets tidligere praksis med informasjon og opplæring før de iverksettes.

«... hasteinnføringen av nye prosedyrer den senere tiden har vært et unntak»

NAVN: Ove Skovdahl
TITTEL: Sikkerhetsdirektør,
Jernbaneverket





Solslyng

Bildet med solslyng er tatt under svillebytte på Ofotbanen sommeren 2004, om lag klokken fem om morgenen. Sol og skinnvandring i kombinasjon gjorde at skinnene ble satt i spenn, og da banemannskapet begynte å slå løs klemmer og skulle ta ut den første svilla, spratt skinnestrengen ut ...

MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE



NAVN: Mads Skoland
TITTEL: Lokfører, Ofotbanen AS
KAMERA: Canon IXUS 500
BOR: Narvik

Vinn kamera

Jakt på DITT jernbanebilde og bli vinner av et flott digitalkamera. Bildet sender du til Jernbanens fotoklubb v/Øyvind Bardalen, NSB Drift, eller på e-post: oyvind.bardalen@nsb.no. Vi trykker ett bilde i hvert nummer, og mot slutten av året vil vi kåre årets jernbanebilde. Så ikke nøl med å ta med kamera neste gang du skal ut på sporet.



Operabanen snart klar for premiere

I løpet av høsten skal Østfoldbanen få ny trasé ved Loenga. Byggingen av operaen og senketunnellen i Bjørvika gjør det nødvendig å bygge et helt nytt, midlertidig dobbeltspor. Og det er krevende - sentralt i Oslo og i kjernen av det norske jernbanenettet.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Allerede 10. september skal det være klart for tog på nytt spor til og fra Sjursøya, og fra sist i oktober skal Østfoldbanens togtrafikk legges om til den nye traseen – et nytt, 600 meter langt dobbeltspor.

Byutvikling

Det er byutvikling i den meste sentrale delen av Oslo det handler om. For å kunne legge den nye operaen i Bjørvika ble det nødvendig å fjerne de eksisterende veiene med den store trafikkmaskinen på stedet.

E18 med alle sine filer og kryss skal legges i senketunnel under Oslos havnebasseng, og dermed berøres Østfoldbanen, Loenga skiftestasjon, sidesporet til oljeterminalen og Oslo Havn på Sjursøya.

Fullgod standard

All togtrafikk gjennom området skal i en periode på to år kjøre på den omlagte traséen.

Den nye og midlertidige banen bygges med samme standard som dagens Østfoldbane. Hastigheten på stedet er 60 km/t på dagens bane, den samme hastigheten vil gjelde på det midlertidige sporet.

–Vi har lagt til grunn for alt som skal skje på Loenga, at jernbanen skal beholde dagens standard, dagens kapasitet og ikke bli skadelidende som følge av veganlegget, sier koordinator Rune Olsen i region øst.

Én milliard

E 8 Mosseveien er allerede lagt om i midlertidig trasé. Det samme gjelder for flere andre veier i området.

– Men det er nok flyttingen av jernbanen som er mest krevende,

sier Olsen. –Det som gjør det ekstra komplisert, er at vi berører Loenga stasjon med en rekke sporveksler og signaler. I forhold til andre midlertidige omlegginger jeg har vært borti, er denne den klart mest omfattende, sier Rune Olsen.

Jernbaneverket har vært tungt inne i planfasen, men det er Statens vegvesen som hyrer inn entreprenører for å utføre jernbanearbeidene.

Statens vegvesen bruker om lag én milliard kroner i dette området før de i det hele tatt kommer i gang med selve senketunnellen. Byutvikling koster penger...



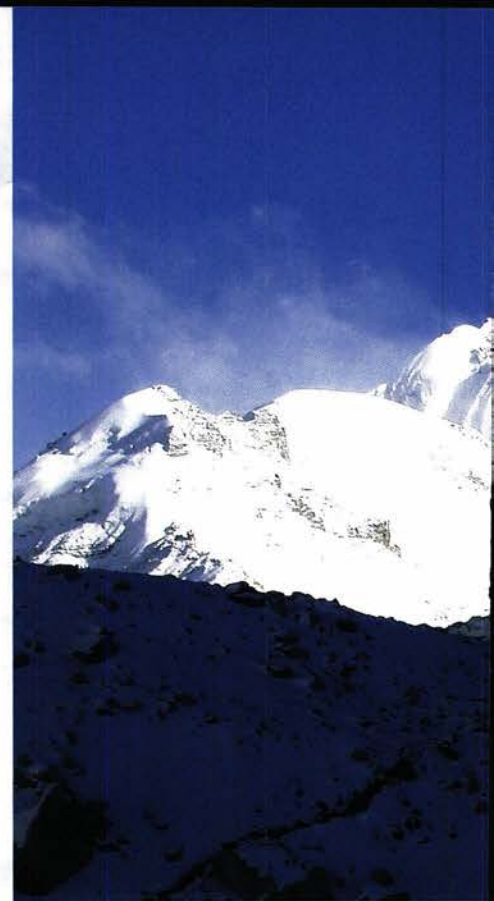
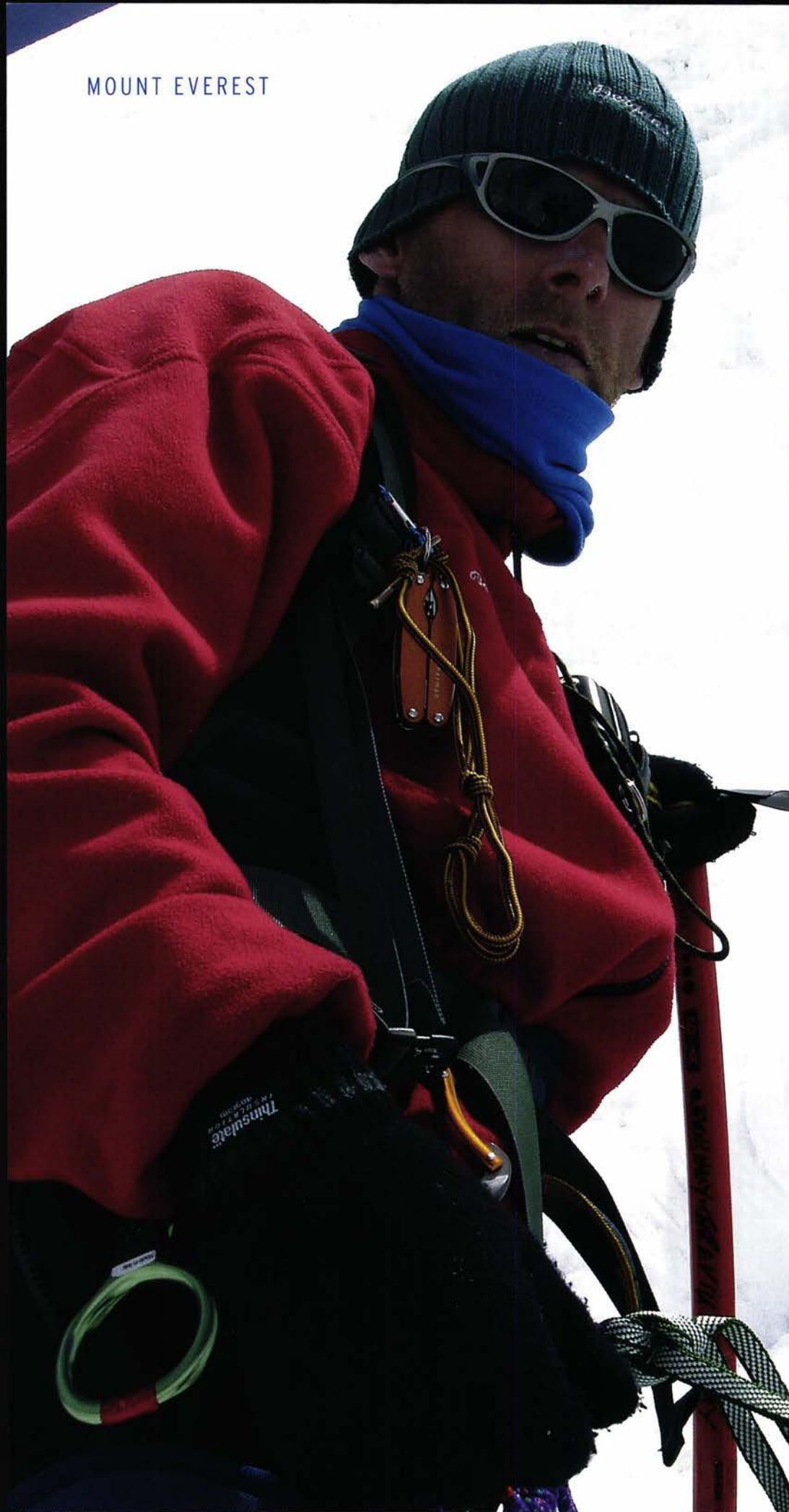
«... den mest omfattende midlertidige omleggingen jeg

har vært borti»

RUNE OLSEN
KOORDINATOR, STATENS VEGVESEN

nsv@jbv.no

MOUNT EVEREST



MÅLET: Mount Everest – den eneste toppen

VEIE

- Ideen ble til for to
En kamerat ringte

KLATRER HØYT: Johnny Brevik på 7000 meter. – Det er selvsagt ikke noe godt å bli pint, men det er en del av helheten, sier han.

FOTO: SHERPAEN PEMA



verden med snøfane og jetvind på 300 km/t - er det store målet. Noen av dem som kommer opp, kommer ikke ned ...

FOTO: JOHNNY BREVIK

N MOT TOPPEN

år siden, på den nest høyeste toppen i Andesfjellene.

meg og lokket: «Bli heller med til Everest!» Hvorfor ikke, tenkte jeg?

Tekst: ARNE DANIELSEN

Hvem skulle tro at man kunne møte ansatte i Jernbaneverket på nesten 8.000 meters høyde i Himalaya? Direktør Johnny Brevik i JBV Bane Energi er nordfjording og har flydd i den vestlandske fjellheimen siden han var en neve stor. I våres var tida inne til å bestige verdens aller høyeste.

Grundige forberedelser

Man drar ikke til Everest uten grundige forberedelser.

– Som en del av forberedelsene var det først og fremst nødvendig å ta fjellklatrekurs. Selv om meste-parten av turen opp til Everest foregår på føttene, trengs klatreutstyr på to partier over 6.400 meter. Jeg

prøvde ut utstyret på Romsdalshorn, øvde på rappellering og andre teknikker.

Fem måneder før avreisen var det nødvendig å intensivere den fysiske treningen.

– Jeg økte treningsdosene til to timer sju dager i uka, og siden treningen måtte kombineres med jobb og andre aktiviteter, innebar dette at jeg måtte ut på alle døgnets tider. Jeg var derfor etter hvert rimelig fornøyd, men fysikken er avgjørende for å kunne ta opp tilstrekkelig oksygen i den tynne luften. En av de viktigste oppsummeringene etter turen er at den aller viktigste egenskapen antakelig er å takle den store høyden.

– Det var også avgjørende å forberede seg mentalt, understreker Brevik.

– Statistikken viser at om lag 2.500 personer har klart å nå Everest, mens 250 har dødd underveis. Dødsrisikoen er altså på cirka 10 prosent. Derfor måtte jeg forberede familien, skrive testamente og instruere min mor til å åpne safen om det verste skulle skje. Sånne ting er det for sent å tenke på når man er oppe i fjellet.

Akklimatisering

– Vi reiste til Himalaya 25. mars. Vi hadde bestemt oss for å akklimatisere langs deler av den sydlige ruta, som blant andre Arne

«2.500 personer har klart å nå Everest, 250 har dødd underveis»



PARADAMARSJ: «Det er en parademarsj å gå gjennom Khumbu-dalen,» sa Arne Næss. Det er en uforglemmelig opplevelse å gå den 6,4 mil lange dalen.

FOTO: JOHNNY BREVIK

« ... på toppen av Mount Everest legger man igjen en del av seg sjøl »

- Næss fulgte. Denne er kortere og lettere fysisk enn nordsiden – der vi hadde tenkt å prøve oss til toppen – men regnes til gjengjeld som farligere med hensyn til brefall eller skred.
 - Vi valgte først å akklimatisere oss i to uker i Khumbu-dalen på sørsiden av Everest. Tilbake i Katmandu havnet vi midt oppi opprør og portforbud og kom oss over til Tibet i siste liten før veien ble

stengt. Derfra benyttet vi logistikken til en russisk ekspedisjon, det vil si at vi kjøpte leirplasser og sherpaer fra denne. Det er ikke akkurat noen pakketur med guide, men forutsetter at man kjenner forholdene. Den som sier at det er lett å gå til Everest, har aldri vært der. Man veit at man får magetrøbbel og hodeverk. Selv gikk jeg ned 10 kg på de åtte ukene jeg var der, den samlede gangtiden var 160 timer.

- Vi tok flere turer opp fra Base Camp på 5.200 meter til Advanced Base Camp (ABC) på 6400 meter – en strekning på 23 km. Clouet er

å gå opp og ned tilstrekkelig mange ganger til at kroppen venner seg til den store høyden. Sånn unngår man høyderus og bevarer den fysiske og psykiske styrken intakt. Høydesjuken er nemlig i stand til å gjøre deg så sjuk at du knapt orker å gå. Det sies at på toppen av Mount Everest legger man igjen en del av seg sjøl, der dør det så mange hjerneceller at man kan ha problemer med korttidshukommelsen et halvt år etterpå.

Lå og kastet opp

- 16. mai brøt vi opp fra Base



OPP OG NED: Johnny Brevik akklimatiserte seg to uker i Khumbu-dalen på sørsiden av Everest. Han og hans følge gikk en strekning på 23 kilometer om og om igjen.

FOTO: ANN-CATRIN WAAGE

Camp, med målet å nå toppen fem-seks dager seinere. Først i ABC dagen etter fikk vi utdelt oksygenutstyr – det var nye, russiske apparater – men det viste seg å være feil på halvparten av regulatorene. Vi var likevel overbevist om at vi hadde funnet noe som fungerte til alle, men så viste regulatorene feil sånn at flaskene gikk fortere tomme enn beregnet.

– Da vi nådde Camp 2, hadde min klatrekamerat Petter Kragset store problemer med høyden, lå og kastet opp. Jeg hadde også en liten opplevelse, skulle ut «et ærend» og

fant meg ei fjellhulle 20 høydemeter nedenfor. Turen opp igjen er noe av det verre jeg har opplevd, da jeg endelig kom opp igjen til teltet, måtte jeg sitte utafor i 2-3 minutter og puste alt jeg kunne rett og slett for ikke å svime av...

Valgte å snu

Til tross for problemene valgte de å fortsette til 7.700 meter, noe Petter i ettertid angret. «Jeg hadde ikke noe der å gjøre», oppsummerte han seinere.

– På dette tidspunktet var han redd for livet sitt, og bestemte seg

for å snu. Jeg var derimot i god form, spiste til og med lapskaus, noe som ikke er vanlig i den høyden. Likevel valgte jeg å snu sammen med Petter, det skyldtes både det mangelfulle oksygenutstyret og tilstanden hans. Man lar selvfølgelig ikke en klatrerkamerat i stikken, man skal være til å stole på – også etterpå.

«Man får jo en ekstra porsjon sjøltillit etter en sånn tur»



JBV PÅ 7700 METER: Jernbaneverkets energidirektør Johnny Brevik var i fin form på 7700 meter, men valgte å snu av hensyn til sin klatrekamerat. FOTO: PETTER KRAGSET

► **Femten dødsfall**

– Andre i vårt følge valgte å gå videre, og flere nådde toppen. Været i år var spesielt fint, men samtidig veldig kaldt, derfor forfros mange seg. Og det gikk ikke så bra med alle som kom seg til toppen. Igor, en russer som vi hadde delt matbord med i 6 uker, døde på tur ned på samme høyde som vi

«... fantastisk å stå der på verdens tak ...»

valgte å snu. Thomas Weber, en annen som var i vår gruppe, døde i tauet mens han skulle skifte oksygenflaske i 8.600 meters høyde. To til holdt på å omkomme. En av dem var Lincoln Hall, en australier som ble den andre som har overnattet nær toppen. Sherpaene erklærte ham for død og forlot ham, men så ble han funnet av noen andre dagen etter rett før han skulle rulle seg utfor et stup og ta sitt eget liv.

Man kan kanskje kritisere sherpaene for å legge folk igjen, men da

skal man huske på at det er vanskelig forstå hvor ekstreme forholdene egentlig er. Sherpaene la igjen Hall for å redde sitt eget liv, presiserer Brevik.

– Vi var godt forberedt psykisk, og dødsfallene påvirket oss ikke der og da. Men det er klart at man gjør seg sine tanker i ettertid, særlig når man tenker på at årets Everest-sesong tok i alt 15 menneskeliv. Vel, vi kom oss hele ned igjen, og 25. mai landet vi på Gardermoen, åtte uker etter at vi dro.

Teste grensene

– Selv om det mangla tusen meter på å komme helt opp, var det fantastisk å stå der på verdens tak. Naturen, fjellene – inntrykket er ubeskrivelig. Dessuten, man får jo en ekstraporsjon sjøllitt etter en sånn tur, man vet at man kan takle utfordringer, kontrollere risiko og handle rasjonelt på egen hånd i flere typer situasjoner.

Johnny forteller levende om den ultimate, klaustrofobiske opp-

levelsen: Å oppleve pustestopp sammensnørt i en sovepose. Hva får presumptivt oppegående personer til frivillig å oppsøke sine verste mareritt? Gir det noe slags adrenalinkick, som for eksempel ved basehopping eller annen ekstrem sport?

Ingen norsk idiot

– Slett ikke – det er heller snakk om innmari mye slit. Selv om man er dehydrert og har kraftig diaré, må man likevel fokusere og tenke positivt, støte vekk ethvert argument for å snu og reise ned igjen. Det er selvsagt ikke noe godt å bli pint, men det er likevel en del av helheten. Personlig gir det meg mye å presse meg selv, teste grensene. Dette har jeg drevet med i alle år,



DET VERSTE: Overnattingene er det verste når den største mangelen er luft. FOTO: JOHNNY BREVIK



og like gjerne mentalt som fysisk.

– Norske fjellvettregler er til stor nytte. Blant russerne regnes det som heroisk om man dør på toppen av Everest, blant nordmenn ville du bli ansett som en idiot uten respekt for naturkreftene. Det er ikke spesielt fristende å skulle bli den første norske idioten, for faktisk har ennå ingen nordmann omkommet der oppe.

Del av personligheten

Johnny Brevik kunne godt tenke seg å gjøre et nytt forsøk på å bestige Everest, det er i første hånd et økonomisk spørsmål.

– Hvorfor? «Fordi fjellet er der», som George Mallory skrev. Det er umulig å forklare nærmere, jeg har vel bare et sug etter utfordringer – etter fjell? Rastløshet er en del av

personligheten min: Blir ting for kjedelige, ser jeg meg om etter noe nytt, må ha noe å se fram til. Jeg er vitebegjærlig, føler sug etter å kunne ting, håndtere ting. Først når man har utforsket grensene sine grundig, finner man den strategiske roen. Dessuten, hvorfor skal en annen klare noe, og ikke jeg?

– *Stiller du tilsvarende krav til medarbeiderne dine på jobben?*

– Absolutt ikke, folk må behandles individuelt. MEN, lederstilen min er krevende, jeg forlanger at oppgavene skal utføres 100 prosent, det holder ikke med 90, avslutter energidirektør og Everestfarer Johnny Brevik.

arnedan@online.no

Mount Everest

- Mount Everest er verdens høyeste fjell. Høyden er målt til 8844 meter fast fjell, eller 8850 meter oppå snødekket.
- Fjellet ligger i Himalaya på grensa mellom Tibet og Nepal, og er oppkalt etter Sir George Everest, som kartla området i første halvdel av 1800-tallet.
- Fjellet ble først besteget av Sir Edmund Hillary og sherpa Tenzing Norgay 29. mai 1953. Noen mener at George Mallory og Andrew Irvine besteg toppen allerede i 1924, men disse kom aldri ned igjen.
- Den første norske ekspedisjonen, som ble ledet av Arne Næss jr., besteg fjellet i 1985.

Kilde: Wikipedia



Sparer årsverk

Når Banedanmark har fått gjort unna ombyggingen av 40 km med spor i hovedstadsområdet, kan passasjerene spare mer enn

65 000 timer, eller nærmere 40 årsverk, på færre forsinkelser.

Det er på strekningen København H - Glostrup og mellom Gentofte og Hillerød at de store arbeidene finner sted i sommer. Sporarbeidene mellom København H og Glostrup ble gjort ferdig i juli, mens arbeidene på S-banen mellom Gentofte og Hillerød skal være ferdige til 20. september.



FOTO: RENE STRANDBYGAARD/DSB

Adif støtter kongeørn

Det spanske jernbanelaget, Adif, har inngått en sponsoravtale med organisasjonen for spanske ornitologer.

Bakgrunnen for samarbeidet er ønsket om at utbyggingen av høyhastighetsbaner i Spania skal gjøres på en bærekraftig måte. Den iberiske kongeørna er definert som utrydningstruet, og brorparten av sponsormidlene fra Adif - totalt 9 millioner kroner fordelt på tre år - skal gå til et prosjekt for å forbedre ørnas leveområde.



FOTO: EL MUNDO

Punktlighetsavtale

Banverket og SJ har inngått en forsøksavtale om erstatninger og bonus for å forbedre punktligheten på X2000-strekningene Stockholm-Göteborg/Malmö/Sundsvall. Avtalen går ut på at Banverket betaler en erstatning til SJ for en del forsinkelser som skyldes feil på infrastrukturen (feil på signal, trafikkstyring, spor, sporveksel eller KL), mens SJ betaler til Banverket for de dagene alt er i orden. Forsøket skal pågå til 16. juni neste år.



NYTT SPOR: Dobbeltsporet mellom Torbacken og Prässebo er nå teke i bruk.

FOTO: KASPER DUDZIK/BANVERKE

Dobbeltspor på Noreg-/Vänerbanen

Den 31. juli kunne det første toget køyre på den nye strekninga med dobbeltspor mellom Torbacken og Prässebo. Dei 6,5 kilometrane med nytt spor er eit delprosjekt av fornyinga på heile strekninga Göteborg-Trollhättan.

Text og foto: ARVID BÅRDSTU

I 2003 gav den svenske regjeringa Banverket lov til å låne 17 milliardar kroner for å byggje tre strategiske prosjekt fleire år før tida. Eitt av desse prosjekta er Noreg-/Vänerbanen. Der det i dag er enkeltspor, skal det med tida bli dobbeltspor på dei 72 kilometrane mellom byane Göteborg og Trollhättan. Heile prosjektet er rekna ut til å koste 5,4 milliardar kroner og skal stå ferdig i 2012.

No står den første biten ferdig. Desse 6,5 kilometrane har kosta 305 millionar svenske kroner.

To veker med togstopp

For å klare arbeidet måtte ein la togtrafikken vike for anleggsarbeid i to veker i juli. Då vart det arbeid dag og natt, på

helgedagar så vel som kvardagar, desse dagane. Men sjølv om trafikken kunne nytte den nye banestrekninga frå 31. juli, er ikkje prosjektet ferdig før i oktober. No startar arbeidet med å fjerne spor og sviller frå den gamle banen. Der skal det bli gang- og sykkelveg.

Ein dryg halvtime

Bilbyen Trollhättan, der både Volvo og Saab gjennom tida har gjeve sysselsetting til mange tusen arbeidarar, har no i nokre år slite i økonomisk motbakke med ei arbeidsløyse på over ti prosent. Når heile banen har fått dobbeltspor, vil dei raskaste toga køyre dei 72 kilometrane på ein dryg halvtime. Dermed kan folk bu og arbeide over eit stort geografisk område.

Men Kari og Ola Nordmann kan òg få nytte av den nye banen når dei tek ut frå Oslo med tog til Göteborg. ■



I 281 KM/T: Det var en modifisert utgave av dette toget som satte ny svensk rekord med 281 km/t i sommer.

FOTO: THOMAS HARRYSSON AB/ VÄSTTRAFIK

Ny fartsrekord i Sverige

Et modifisert Reginatog klarte 281 km/t på en testkjøring mellom Skövde og Töreboda. Den gamle rekorden var på 276 km/t, satt med et X2-tog i 1993.

Poenget med å testkjøringen var å få toget godkjent for 250 km/t. Da er det et krav om at toget skal kunne kjøres ti prosent fortere. Med 281 km/t klarte toget godkjenningen med glans. Selve testkjøringen med dette togsettet, som er ombygd en del i forhold til det toget som går i rutetrafikk for Västtrafik i Sør-Sverige, er en del av et større svensk prosjekt kalt «Gröna tåget». I løpet av en femårsperiode skal svenskene få fram et høyhastighetstog som er tilpasset nordiske forhold. Initiativet til dette prosjektet ble tatt i 2004 av Banverket og gjennomføringen skjer i nært samarbeid med blant annet SJ.

Krever mer

Noen regulær trafikk i så høye hastigheter er heller ikke i Sverige aktuelt før om flere år. Først og fremst skyldes det at signalanleggene ikke henger med. For eksempel

måtte det automatiske togstoppsystemet kobles ut for at man i det hele tatt skulle kunne gjennomføre testen.

- Når Botniabanan åpnes i 2010-2011, bør vi kunne kjøre i 200 km/t der. Da har vi en moderne bane med moderne signal-system, uttaler testleder Lars Cardell i SJ til Göteborgs-Posten.

I trafikk i 2011

Testtoget hadde større motorkraft enn standardtoget, boggier som gir bedre gange på sporet, strømvaktakere som tåler høye hastigheter og forsterkede bremsesystemer.

Reginatogene blir produsert av Bombardier. Der i gården tror de at et tog som kan kjøre 250 km/t, skal kunne tilbys i ordinær trafikk i 2011. Det vil i så fall bli den tredje typen av krengetog som kan kjøre så fort etter Pendolinotog fra Alstom og Bombardiers eget Amtrak Acela Express-tog. ■



Jernbaneverket

Dei sentrale Stabane hos jernbanedirektøren

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

Informasjonssjef
Sindre Anonsen
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 Hennig Lode
Telf. 51569650/91669650
e-post: holde@jbv.no

HARRYSPORET

I min omgangskrets råder det bred enighet om at ferie og fridager er fine greier. Da lader vi opp og forbereder oss til nye tørninger i våre respektive embeder. Vel og bra, men like fullt; etter lange, late sommerdager kun omgitt av de nærmeste pårørende er det godt å være tilbake i tralten.



Felleskap og glede

Ikke det at det bestandig er så vanvittig spennende og interessant å gå på jobb, men jobben utgjør nå engang en såpass betydelig del av tilværelsen at det stundom føles en smule ukomfortabelt å være «for lenge» borte fra nettverket som arbeidsplassen representerer.

Storfamilie

Felleskapet med gode kolleger har nemlig stor verdi. Noen ganger kan det minne om en storfamilie. Enkelte har vi tett og jevnlig kontakt med, andre ser vi bare så vidt snurten av på julebordet. Noen liker vi godt, atter andre tåler vi knapt trynet på. Det siste kan by på utfordringer for omgivelsene, men heldigvis er det sjelden det utarter.

Kameratskap

For så vidt bør ikke dette komme som noen stor overraskelse. Jeg har

nemlig ikke inntrykk av at det er krangler og vrang vilje som preger arbeidsdagene for jernbanefolk flest. Dømt ut fra det ansatte har gitt uttrykk for, blant annet i en rekke intervjuer i herværende magasin, tyder mye på at det snarere er tvert imot. Beskrivelser av godt kameratskap og solid samhold er en stadig gjenganger når temaet bringes på bane.

Begivenheter

Det er i det hele tatt mye omsorg ute og går i Jernbaneverket. Vi bryr oss om hverandre og er heller ikke redde for å vise det. En jevn strøm av lokale innsamlingsaksjoner for å markere små og store begivenheter som vederfares gode kolleger, er et håndfast bevis på utstrakt evne og vilje til å glede seg på andres vegne.

Spleisegave

Et normalår byr da også på mange anledninger til å bidra med en tier eller to. Det er jo titt én og annen arbeidskamerat som jubilerer, og rett som det er proklamerer noen at de akter seg til alters. I slike tilfeller er det naturligvis på sin plass med en kollegial spleisegave. For ikke å snakke om når nye verdensborgere med jernbaneblod i årene har meldt sin ankomst. Da sitter myntene særlig løst i lomma.

God stemning

I retur får vi takkekort og bilder fra glade jublanter, staselige brudepar og stolte foreldre som vet å vise at de setter pris på oppmerksomheten. Det spres mye lun og god stemning i korridorene av den slags. Ikke minst når vi vet hvor lite det koster for den som gir, og hvor mye det betyr for den som får.

HARRY K