

Jernbane

NR. 8 - 2006

magasinet

Godsrevolusjon på Nordkalotten

Utviklingen i Barentsregionen vil føre til en eksplosjon i godstrafikken, ikke minst av russisk olje og gass. Nå fremmes nye krav om jernbaneutbygging.

Side 4-17



Jernbaneverket

Jernbaneinteresse i nord

To fylker i landet vårt er uten jernbane. Selv om det tidligere har eksistert planer for bane både i Troms og Finnmark, har disse to fylkene aldri kommet med på jernbanekartet.



Jernbanemagasinet har i sommer besøkt de tre nordligste fylkene og kom tilbake med intervjuer som klart viser et stort engasjement for jernbane i nord. Det kan du lese mye om i denne utgaven av bladet.

Det er på mange måter resultatene av Barents-samarbeidet som nå er i ferd med å vise seg. Det samarbeidet som nå har eksistert noen år på Nordkalotten, har gjort det mulig å planlegge ut over landegrensene og se hvordan en i fellesskap best kan forvalte de ressursene som finnes i området. Og da kommer også nye transportbehov fram.

Jernbane mellom Kirkenes og Nikel er ingen ny idé, men i dag er antagelig grunnlaget for en slik bane et annet enn det var sist banen var oppe til diskusjon. Og i Troms argumenter banetilhengerne med at behovet for en forbindelse mellom Narvik og Tromsø nå er større enn det var den gangen debatten om Nord-Norgebanen ble avsluttet.

For oss i Jernbaneverket er det viktig å følge med på utviklingen i nordområdene slik at vi kan stille vår ekspertise til disposisjon for de utredninger som må utarbeides i tiden framover. Hvis disse banene blir realisert, er det imidlertid ikke sikkert at Jernbaneverket skal forvalte den nye infrastrukturen. Her må en finne fram til de løsningene som er mest hensiktsmessig.

Det er lett å bli blendet av alle de utfordringene vi har for å forbedre det jernbanenettet vi allerede har. De utfordringene skal vi naturligvis ha full oppmerksomhet på. Men det er en fare for at dette svekker vår evne til å tenke nytt. Derfor bør vi lytte til det som skjer i nord, og glede oss over det engasjementet som finnes, ikke minst fra næringsinteressene.

Mange tenker jernbane nå for tiden. Forhåpentligvis ser vi resultatene av det også når statsbudsjettet presenteres i disse dager.

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



30 Testet bru

Geir Otto Zakariassen prøvegår beredskapsbrua som vil kunne stå ferdig montert i løpet av tre-fire døgn.



20 Sikrer

Jernbaneverkets sikkerhetssjef, Atle William Heskestad, står på for å sikre planovergangene og varsler tøffe prioriteringer.



Jernbane på Nordkalotten:

Krav om jernbaner på Nordkalotten	4
- Jernbane viktigere enn olje og gass	6
- Toget kommer til Tromsø	10
Da jernbanefolk «lette etter gull»	14
Utsulta fanger bygde krigsjernbane	16

Smånytt innenriks	18
Planovergangene er sikret	20
10 spørsmål og svar om Lysaker stasjon	22

Min arbeidsdag:

Tog - til arbeid og fest	26
--------------------------	----



22
Sikrere

På nåværende Lysaker stasjon er avstanden mellom tog og plattform opptil 46 centimeter. På den nye stasjonen blir maksimal usikret avstand 16 centimeter.



26
Gutt på 56

Forskjellen på gutter og menn er ikke særlig mye mer enn størrelsen på leketogene deres. Olaf Bjerknes (56) har mye gutt i seg ...



34
Fart på landet

AVE-togene, som går i 300 km/t, har ført til økt utflytting og økt velstand i det sydlige Spania. Samme effekt ventes andre steder.

Sagt om jernbane
Smånytt innenriks
For alle tilfellers skyld...

27
28
30

Møte med:
Siste mohikaner

32

Toget til fremtiden
Mitt jernbanebilde
Smånytt innenriks
Harrysporet

34
40
42
44

Jernbane

NR. 8 - 2006

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland

REDAKTØR

Svein Erik Bakken

REDAKSJONSSJEF

Tore Holtet

JOURNALIST:

Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymark

Harry Korslund

Arvid Bårdstu

Arne Danielsen

Egil Nyhus

Jens Ulrich Pedersen

Sindre Ånonsen

FORSIDE-FOTO: Scanpix

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Svein Erik Bakken

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 51 56

E-post: svein.erik.bakken@jbv.no

Redaksjonen avsluttet 27. september 2006.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.600

Layout: Aktuell, Oslo

Trykk: Gan Grafisk, Oslo

Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062



MALM- OG MINERALRIKE:
Få regioner har tilsvarende malm- og mineralressurser.



Krav om jernbaner på

- En rekke politikere og næringslivstopper mener tida er overmoden for nye jernbane-forbindelser på Nordkalotten.
- Allerede for 12 år siden åpnet nemlig Stortinget for å vurdere nordnorske jernbaneprosjekter på nytt hvis utviklingen i Barentsregionen tilsier det.
- Siden har det skjedd en enorm utvikling: Store olje- og gassforekomster er påvist og vedtatt utbygd. I tillegg har regionen noen av verdens rikeste fiskeressurser og mineralforekomster.
- Ny sjøvei gjennom polarhavet og ny godstogkorridor mellom Det fjerne østen og Amerika vil komme til å revolusjonere hele transportmønsteret i nordområdene.
- Russland har dessuten et skrikende behov for nye og mer lønnsomme transport-løsninger.
- Dimensjonene er ufattelige. Hvis bare fem av totalt 40 millioner tonn russisk olje transporteres med tog til Kirkenes, vil det tilsvare 23 tog i døgnet.



OLJERIKE:
Regionen har en fjerdedel av verdens uutnyttede olje- og gassressurser.



Barentsregionen

- Barentsregionen er på hele 1,7 millioner kvadratkilometer eller like stor som Frankrike, Portugal, Spania og Tyskland til sammen.
- Regionen har i dag seks millioner innbyggere.
- Tre fjerdedeler av innbyggerne og arealet befinner seg i Nordvest-Russland.
- Regionen omfatter følgende 13 fylker:
 - I Norge: Finnmark, Troms og Nordland.
 - I Sverige: Norrbotten og Västerbotten.
 - I Finland: Lapland, Oulu og Kainuu.
 - I Russland: Murmansk, Arkhangelsk, Nenets, Komi og Karella.

 Eksisterende jernbaner
 Foreslåtte jernbaner

Til Moskva

Nordkalotten



- Jernbane viktigere enn olje og gass

KIRKENES: Stadig flere begynner å tro på en jernbane mellom Kirkenes og Murmansk. Toneangivende personer i Finnmark anslår at den står klar om ti år, og havnesjefen mener at en jernbane får større effekt for Kirkenes enn olje- og gassutvinningen i nord.

Tekst: TORE HOLTET OG SVEIN ERIK BAKKEN **Foto:** TORE HOLTET

Midt i Kirkenes sentrum møter vi en sprudlende opplagt Arve Tannvik, tidligere næringsjef i byen og de siste fem åra leder for Kirkenes næringshage. I 15 år har han og mange andre jobbet for å få bygd et nytt 40-45 kilometer langt jernbanespor over grensen mellom Kirkenes og Nikel og i tillegg få

utbedret det noe nedslitte russiske jernbanespor fram til Murmansk.

De russiske myndighetene sa lenge tvert nei til noen bane over grensen, og norske myndigheter var lenge tilbakeholdne.

De siste to åra har tonen vært en annen – både på russisk og norsk side.

Unikt i verden

Og det er litt av en verden som åpner seg hvis Norge kobles på det 86.000 kilometer lange russiske jernbanenettet:

- En fjerdedel av verdens ikke utnyttede olje- og gassressurser ligger i Nordvest-Russland og Barentshavet.
- 60 av verdens 104 grunnstoffer finnes på Kolahalvøya.
- Russland er en av verdens største produsenter av jernmalm, kobber og nikkel.

- Gruvekonsernet Norilsk Nikel like over grensen tar ut et årlig utbytte på 13-17 milliarder kroner.

Lønnsomt for Russland

– Tidligere hadde vi ikke en god nok kostnadsbærer da vi lanserte jernbaneprojektet. Det vil vi kunne få gjennom russisk olje- og gasseksport alene, sier Arve Tannvik.

Han viser til at Russland er verdens største oljeproducent med 450 millioner tonn olje i året, men at dagens transport er komplisert og dyr, med en rekke omlasteringer mellom rørledninger, tog, mindre båter og supertankere.

– I dag bruker enkelte oljeselskaper like mye penger på logistikk som på produksjon og raffinering til sammen. Hvis oljen fra Kola derimot transporteres med jernbane til Kirkenes og videre med båt herfra, vil russerne kunne tjene mye mer penger på olje og gass. Det er anslått at Russland årlig vil frakte 40 millioner tonn ut av Kola i perioden 2010-2015, og det utgjør en tredjedel av norsk oljeproduksjon. Hvis «bare» fem millioner tonn går til Kirkenes, vil det tilsvare 23 togsett i døgnet.

Ifølge estimater gjort av norske shippingmiljøer vil dette gi russerne en årlig besparelse på 60 millioner dollar eller nærmere 400 millioner norske kroner i året.

Så grunnlaget for å investere i jernbane som et industriprodukt,

er så absolutt til stede. Vi skal få jernbanen lønnsom på få år.

1,5 milliarder

Et foreløpig kostnadsoverslag fra Sintef viser at jernbanen til Murmansk vil koste om lag 1,5 milliarder kroner; én milliard for de første 40-45 kilometerene fra Kirkenes til Nikel og en halv milliard for å utbedre jernbanen videre til Murmansk. Men beregningene er usikre.

– Vi jobber nå for å få nedsatt en ekspertgruppe til å lage en fullskala forstudie som kan gi et reelt beslutningsgrunnlag. En slik studie vil koste sju-åtte millioner kroner, men det bør la seg ordne. Alle de politiske partiene i Finnmark mener banen bør bygges. Utenriksminister Jonas Gahr Støre har pekt på denne banen som et av de prosjektene han ønsker å få til, og ikke minst: guvernøren i Murmansk begynner også å si at en jernbane til Kirkenes er interessant, påpeker Tannvik, som ikke tror Kirkenes vil bli noen konkurrent til en transportkorridor mellom Kina og USA over Narvik.

KORT BANE: – Vi mangler kun 45 kilometer på tilgang til verdens største jernbanenettverk, påpeker leder i Kirkenes næringshage, Arve Tannvik.



«Vi skal få jernbanen lønnsom på få år.»

ARVE TANNVIK
LEDER FOR KIRKENES NÆRINGSHAGE



Ny jernbane Kirkenes-Russland

Kortere enn Gardermobanen, og til langt
under halve priser



Det mangler kun
verdens største

► **Meget sentralt**

Havnesjef Oddgeir Danielsen understreker at russerne har behov for en avlastningshavn i nord – enten de vil eller ikke. – Sovjet hadde mye større tilgang på havner enn dagens Russland. Det gjelder først og fremst Østersjøen og Svartehavet. I tillegg er havnene i de baltiske havene sprent som pølser. Så hvis den russiske økonomien skal fortsette å

«Transportmessig ligger Kirkenes meget sentralt.»

ODDGEIR DANIELSEN
HAVNESJEF

vokse, må russerne tenke i nye baner. Ellers får de kjempeproblemer. Og jeg tror svaret vil ligge i en jernbane til Kirkenes. Transportmessig ligger Kirkenes meget sentralt. Vi har den nærmeste isfrie havnen til Russland i nord, og i tillegg ligger vi tett opp til den russiske grensen og det russiske jernbanenettet. Dessuten har Kirkenes allerede en god dypvannshavn med kunnskap og tradisjon for å håndtere store fartøyer.

Vinn-vinn

Danielsen har selv jobbet i Russland gjennom en årrekke og er overbevist at det ligger et stort potensial i å transportere gods fra den russiske industrien.

– Skal vi få til en jernbane til Kirkenes, må vi nå gjøre en grundig jobb og blant annet kartlegge hvilke potensielle industrielle partnere som kan være interessert, både på norsk og russisk side. Vi må hele tiden tenke på at Murmansk ikke



OPTIMIST: Som tillitsvalgt på AS Sydvaranger jobbet Runar Sjøstad allerede i 199

Kirkenes - Russland

- En jernbane mellom Kirkenes og Nikel blir 40-45 km lang.
- Bygges denne banen, kobles Kirkenes til verdens største jernbanenett.
- Banen er aktualisert fordi Kola kan bli verdens nye oljeprovinns.
- Russland har 86.000 km jernbane som krysser det store kontinentet.
- Den russiske jernbanen planlegger å investere for 400 milliarder kroner i spor og materiell fram til 2010.

oppfatter en slik jernbane som en trussel. Alle er best tjent med at dette blir et vinn-vinn-prosjekt. Vi ønsker ikke å ta gods fra Murmansk, men bli en havn som avlaster og supplerer Murmansk havn.

– Jeg vet at russiske industriegiganter trenger mer utskipingskapasitet. De vil nok ikke være med på å bygge jernbanen, men jeg er ganske sikker på at de vil bruke den.

Byggingen av jernbanen må derfor være en nasjonal oppgave. Den er vagt nevnt i Nasjonal transportplan for 2006-2015. Målet må være å få en best mulig plass i neste rulling av NTP for perioden 2010-2020, som skal behandles i 2008.

Konkurrent til Narvik

– Det skal foreligge planer om å bygge ut havna i Murmansk for over 20 milliarder kroner. Vil ikke Russland da bli i stand til å håndtere alt gods selv?

– Nei, det hjelper ikke. Behovet er nemlig så mye, mye større. Utvinningen av olje og gass ser ut til å få slike dimensjoner at Murmansk vil ha mer enn nok med å håndtere dette. Og for framtida snakker vi ikke bare om Sthokman-feltet, verdens største gassfelt. Feltet ved siden av skal være fire ganger så stort, påpeker Danielsen, som imidlertid ikke utelukker at Kirkenes kan bli en konkurrent til den mye omtalte transportkorridoren over Narvik.



...er en jernbaneforbindelse mellom det nå nedlagte industrisporet og det russiske jernbanenettet. Nå tror han banen kommer.

– Kirkenes-forbindelsen er langt mer realistisk og mindre komplisert. Vi vil bli en del av den russiske jernbanen, og vi har plass til å ta de helt store kvanta om vi legger havna utenfor Kirkenes. Langfjorden mellom dagens havn og flyplassen utenfor Kirkenes egner seg for eksempel ypperlig. Jeg er ikke i tvil om at en jernbane til Kirkenes vil få langt større betydning her lokalt enn olje- og gassutvinningen i seg selv, konkluderer havnesjef Oddgeir Danielsen.

- Banen kommer

– Det er mulig Danielsen har rett i dette, men det vil kunne være naturlig å bruke Kirkenes som ser-

vicested både for mellomagring og utskipping av olje og gass, sier fylkesvaraordfører i Finnmark, Runar Sjøstad.

Som faglig tillitsvalgt på AS Syd-Varanger var han med på å lansere jernbanen allerede i 1992, da som et ledd i en omstilling av en bedrift som den gangen så muligheter opp mot de store malm- og mineralressursene i Nordvest-Russland.

– Siden er saken både modnet og aktualisert. Forsvaret har ikke lenger noen betenkeligheter, og motstanden er ikke lenger like stor på russisk side, sier Sjøstad og minner om at milliardene vil sitte løst i denne regionen i åra som kommer: – Norsk Hydro planleg-

ger for eksempel å bruke seks milliarder kroner på et aluminiumsanlegg i Nordvest-Russland og mye mer på Sthokmann-utbyggingen. Jeg er enig i at jernbane over grensen er en nasjonal oppgave, men jeg tror den vil bli utløst av store næringslivsaktører som ser betydningen av den. Så jeg tror banen ligger her innen ti år, konkluderer fylkesvaraordfører Runar Sjøaastad.

«Motstanden er ikke lenger like stor på russisk side.»

RUNAR SJÅSTAD
FYLKESVARAORDFØRER



- Toget kommer til Tromsø

TROMSØ/BARDU: - Vi skal bygge jernbanen til Tromsø fordi jernbanen har framtiden for seg. Jeg er overbevist om at den kommer, og et OL i 2018 vil framskynde byggingen, sier regiondirektør Arne Eidsmo i NHO Troms til Jernbanemagasinet.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN OG TORE HOLTET

Foto: TORE HOLTET

NHO Troms er blant drivkreftene bak arbeidet med å få knyttet Tromsø til jernbanenettet i Europa. Regionkontoret med Knut Wilhelmsen i spissen var på oppdrag for Bardu kommune hovedansvarlig



«Det har skjedd en enorm utvikling i

nordområdene ...»

PAUL CHR. DALHØ
FYLKESRÅDSLEDER

for utarbeidelsen av forstudien for Tromsbanen og ny mellomriksvei til Sverige.

Førersetet

Det er nettopp Bardu kommune som har sittet og som fortsatt sitter i førersetet i arbeidet med jernbane til Troms og Tromsø. Ordfører Oddvar Bjørnsen er derfor den naturlige lederen av styringsgruppa. Der har han blant annet med seg representanter fra Troms fylkeskommune, NHO Troms, Norrbotten län, Kiruna kommune og samiske inter-

esser på begge sidene av riksgrensen.

Sjøl om det ikke er noen jernbane på mils avstand, har bonden og senterpartiordføreren «jernbaneblod» i årene. Hans oldefar arbeidet aktivt i den første jernbanekomitéen for Troms.

- Ja, du kan godt si at jernbaneengasjementet har gått i arv, sier han, og henter fram boka «Jernbanen gjennom Nord-Norge» som forteller om ulike planer for jernbaner på Nordkalotten gjennom 140 år.

Overmoden

Da Stortinget sist behandlet Nord-Norgebanen i 1994, ble strekningen Fauske-Narvik skrinlagt. Samtidig åpnet de folkevalgte for blant annet å se på strekningene Narvik - Tromsø og Kirkenes - Nikel - Murmansk på nytt dersom utviklingen i Barentsregionen tilsier det.

Nå slår både Bjørnsen, Eidsmo, Wilhelmsen og fylkesrådsleder Paul Chr. Dalhø i Troms fylkeskommune fast at utviklingen på Nordkalotten har gått mye raskere og

fått et betydelig større omfang enn alle prognoser tilsa og hva Stortinget la til grunn.

- Det har skjedd en enorm utvikling i nordområdene de siste 12 årene, bekrefter fylkesrådslederen, og NHO-direktøren tilføyer: - Tiden er overmoden for å se på jernbaneprosjektene på Nordkalotten på nytt.

Tvinge fram

- Nordvest-Russland vil få et stort underskudd på havner og transportmuligheter. Den økte transporten som følge av økt aktivitet på norsk og russisk side i Barentshavet i dag og i framtiden, tvinger fram nye og moderne transportløsninger, mener Eidsmo.

- Dette sammen med områdets enorme maritime ressurser og utviklingen av framtidige nye transportkorridorer, som den polare sjøveien og New Corridor-prosjektet mellom det fjerne Østen og Europa og Amerika, vil kunne endre hele transportmønsteret på og det politiske bildet av nordområdene.



KOMPLETT: – Vi er i gang med å utvikle en av verdens mest moderne havner. Hvis Tromsø skal bli et komplett knutepunkt i et globalt perspektiv, må vi også ha jernbane, sier regiondirektør Arne Eidsmo (t.h.) og Knut Wilhelmsen i NHO Troms.

– Da vil de isfrie havnene i Nord-Norge bli meget attraktive, og godset kan fraktes videre på jernbanen fra for eksempel Tromsø og nedover i Europa, sier NHO-direktøren.

En Gardermobane

Dalhø, Bjørnsen og Eidsmo understreker at det er på høy tid at også Troms, i likhet med alle andre norske fylker, får en landveisforbindelse over riksgrensen. De peker videre på at det heller ikke er noen gigantisk jernbaneutbygging à la Nordlandsbanen det er snakk om.

Ifølge foreløpige anslag er det snakk om investeringer på linje med den endelige prisen på Garder-

mobanen eller om lag ti milliarder kroner.

Ingen av dem lar seg heller vippe av pinnen når Jernbanemagasinet's utsendte viser til at de politiske myndighetene i hovedsak har valgt å prioritere knappe jernbanekroner de nærmeste årene til lønnsomme utbygginger i Oslo-området og det sentrale Østlandet.

Kronargument

– Hvis en i andre deler av landet aksepterer at staten håver opp enorme verdier fra Barentshavet, så er kronargumentet at det krever en storstilt utbygging av infrastrukturen og en god og sikker transport. Da kommer vi ikke utenom jernbanen, mener Dahlø.

Eidsmo viser på sin side til at den siste NHO-konferansen hadde nordområdene som hovedtema, og at de sentrale politiske myndighetene for første gang på flere generasjoner har oppmerksomheten rettet mot nordområdene.

Aker Brygge-tilstander

– Vi forventer derfor at dette ikke bare blir med festtalene, men at utbyggingen av infrastrukturen på Nordkalotten får et skikkelig løft.

– Vi er i gang med å utvikle en av verdens mest moderne havner. Hvis Tromsø skal bli et komplett knutepunkt i et globalt perspektiv, så mangler vi jernbane. Vi må snarest mulig sikre arealene både til jernbanen og til havna før vi får ▶

«I dag går 19.000 trailere fra Tromsø til Narvik i året...»

- Aker Brygge-tilstander over hele Tromsøs havn.

Støtte i næringslivet

– Har dere støtte i næringslivet for deres sterke engasjement for jernbane?

– Ja, det viser en undersøkelse som vi har gjort. De fleste ønsker fortsatt å prioritere vei, og det samme ønsker også vi. Samtidig er det stor interesse for å få en jernbane etter som Stortinget ikke følger opp løftene om økt standard på veiene nettopp fordi vi ikke har jernbane. I stedet reduseres bevilgningene, og veiene forfaller.

– I tillegg blir Tyskland og andre land i EU mer og mer stengt for trailertrafikk både når det gjelder tid og pris. Vi tror derfor

at godstransport på vannveiene og på jernbanen til Europa vil få økende betydning.

– Helt sentrale politikere og næringslivsfolk her i Troms som tidligere har vært imot en jernbane, vil nå ha klarlagt om jernbanen er et alternativ, opplyser Eidsmo.

Jernbanens fortrinn

Også lederen av styringsgruppen for Tromsbanen, ordfører Bjørnsen, understreker jernbanens fortrinn i dagens og framtidens Europa.

– Vi vet at det legges større og større restriksjoner på transport av gods på vei i EU. Jernbanen er mer og mer det eneste og mest fornuftige alternativet. Vår visjon bør derfor være å kunne laste gods direkte på jernbanen fra havner som ligger nær der verdiskapingen

i nordområdene skjer, for så å frakte det raskt og mest mulig miljøvennlig til de store markedene, sier Bardu-ordføreren.

– I dag går det 19.000 trailere fra Tromsø til Narvik i året. Dette er et problem for trafikanter og lokalbefolkningen, ikke minst vinterstid, tilføyer Eidsmo og får tilslutning fra Bjørnsen og fra Dalhø som tilføyer:

– Det ville være mye bedre om dette godset fikk gå noen mil til på skinner, understreker fylkesrådslederen.

Spleiselag

Både NHO-dirktøren og Bardu-ordføreren viser videre til den sterke interessen for Tromsbanen blant annet fra næringslivet på svensk side av riksgrensen og fra Norrbotten län og kommunene Kiruna og Luleå.

Det store svenske gruveselskapet, LKAB, går som aldri før, og for å gi gruveselskapet økte armslag skal det brukes milliarder på å flytte hele Kiruna sentrum.

– Vi tror at både svenske og finske interesser vil være med på et spleiselag på Tromsbanen, for dermed bedre å kunne ta del i det som skjer i Barentshavet, sier Eidsmo. Han opplyser videre at utenlandske kontakter stiller seg helt uforstående til norske myndigheters manglende fokus på jernbane og infrastrukturens betydning for utviklingen på Nordkalotten.

Bjørnsen bekrefter at flere internasjonale jernbaneselskaper har vist stor interesse for bygging og drift av Tromsbanen. – Vi ser likevel gjerne at det er Jernbaneverket og Banverket som skal eie og drive banen, avslutter lederen av styringsgruppen for Tromsbanen, ordfører Oddvar Bjørnsen.

«Vi forventer derfor at dette ikke bare blir med festtalene»

ARNE EIDSMO
REGIONDIRKTØR I NHO TROMS





UTENLANDS STØTTE: – Vi tror at både svenske og finske interesser vil være med på et spleiselag på Tromsbanen, forteller lederen i styringsgruppa, Oddvar Bjørnsen.

Unikt engasjement

– Normalt er det Stortinget som bevilger penger til konsekvensutredninger av veier og jernbaner. Det er derfor sterkt når vi lokalt her i Troms bevilger 8,5 millioner kroner til å utrede Tromsbanen, sier Knut Wilhelmsen i NHO Troms.

– Et enstemmig REA-styre står bak vedtaket om å bruke øremerkede midler til erstatning for redusert arbeidsgiveravgift for å få til en fullstendig konsekvensutredning av Tromsbanen, fortsetter Wilhelmsen. – Engasjementet er stort, da det finnes en rekke andre viktige ting som en kunne brukt disse pengene til, understreker han.

To år

Lederen av styringsgruppa for Tromsbanen, ordfører Oddvar Bjørnsen, viser til at det er gjort en rekke forsøk på å få banen inn i Nasjonal transportplan, uten til nå å lykkes.

– Vi fant derfor ut at vi måtte ta skjeen i egen hånd. Vi regner med å sette utredningen ut på anbud i høst, og håper å ha en fullstendig konsekvensutredning ferdig i løpet av 1 ½ til to år.

– Vi tror at konsekvensutredningen vil slå fast at byggingen av Tromsbanen er samfunnsøkonomisk lønnsom. Er konklusjonen det motsatte, så får vi respektere det, avslutter Oddvar Bjørnsen.

Det startet i 1875

- Alt i 1875 ble spørsmålet om å bygge jernbanen nordover fra Trondheim tatt opp.
- I 1883 ble Troms Jernbanekomiteé dannet med mål å få jernbane til Tromsø.
- Et år seinere anså Stortinget det som lite sannsynlig at Nordlandsbanen i den nærmeste framtid ville bli bygd.
- I 1893 snudde Stortinget og vedtok strekningen Hell - Sunnan som første etappe på Nordlandsbanen.
- I 1923 vedtok Stortinget å bygge Nordlandsbanen videre ut fra Grong via Fauske til Bodø og en rekke andre storstilte jernbaneutbygginger, samt en bane fra Balsfjorden til Setermoen. Det siste var et ledd i NSBs plan om en jernbane videre nordover fra Fauske til Vadsø, med sidebaner til Bardu og Salangen og Balsfjorden til Tromsø.

Da jernb

KUNES: Edmund

Johansen har planer om å bygge et kreativt senter i den lille kystbygda Kunes i Finnmark. Der senteret skal bygges, skulle jernbanestasjonen ligge. Ja, du leste riktig: I 1920-åra ble det stukket jernbane her.

Tekst: TORE HOLTET OG SVEIN ERIK BAKKEN **Foto:** TORE HOLTET

Jernbanemagasinet er i bygda Kunes med rundt 50 innbyggere. Det lave folketallet forhindrer ikke at bygdas store ildsjel, Edmund Johansen, fikk Bygdeutviklingsfondets nyskappingspris for 2005. Nå kan han detaljert berette om hvordan jernbanen satte spor etter seg – for over 80 år siden.

Handelssted

– Kunes ble utpekt som aktuelt sted for en jernbanestasjon, forteller han begeistret.

I begynnelsen av 20-åra bevilget Stortinget jevnt og trutt penger til utredning av jernbane gjennom Nordland, Troms og Finnmark. Og den gangen tenkte man seg jernbane på vestkysten, med Kunes som ett av stoppestedene.

– *Hvorfor ble det vurdert å bygge stasjon på dette lille stedet?*

– Det må ha sammenheng med at det foregikk mye handel her den gangen. Her møttes handelsfolk fra mange nasjoner. Kommunikasjonen gikk sjøveien og østover. Blant annet hadde russerne en

STASJONSTOMTA: Bak Edmund Johansen ble det i sin tid planlagt å bygge jernbanestasjon, men han har ikke møtt noen motstand mot å bygge et opplevelsessenter samme sted ...

anefolk «lette etter gull»

avtale med nederlenderne om at de skulle levere salt til fisken, og både nederlendere og engelskmenn skulle få fisk. Mel, tøy og never til takteking av gammer kom sjøveien, forklarer Johansen.

Brukte kanoer

Han legger ikke skjul på at det oppsto litt av en kulturkollisjon da jernbanens folk inntok denne delen av finnmarkskysten.

– Representantene for jernbanen møtte et miljø de ikke var vant med. De oppdaget jo raskt at de ikke kunne snakke med lokalbefolkningen. Alle som bodde her, snakket samisk, og de ante ikke hva tog var for noe. De hadde ikke en gang hørt om 17. mai. Husk at det verken fantes biler eller veier, og på den tiden var det knapt kommet båter med motor. Jernbanefolkene fraktet sitt utstyr med kanoer.

- Gull?

– *Hvordan reagerte lokalbefolkningen da jernbanens folk slo seg ned her?*

– De som bodde her, forsto ikke hva som foregikk. Her kom noen fremmede mennesker og ryddet skog og satte ned pinner med tall på. Det eneste de forsto, var at det skulle bygges noe. Folk fikk en for-

ventning om noe som ville komme. De var derfor fryktelig interesserte. Jernbanefolkene oppførte seg pent, og de ble sett på som hyggelige mennesker. Men jernbane var det knapt noen som hadde i tankene. Derimot antok de at det kunne dreie seg om leting etter gull. Det fortelles at noen kom bærende med steinprøver i håp om at de skulle være av verdi.

Mistet en generasjon

Johansen poengterer at de eldste folkene på finnmarkskysten kun hadde hatt noen uker med skolegang.

– Noen lærte seg å lese flytende, men de skjønnte ikke hva de leste. Dessuten ble denne delen av Finnmark spesielt hardt rammet av spanskesyken. Vi mistet faktisk talt en hel generasjon fra 1918 og utover. Jernbanens folk kom hit i en periode da våre forfedre hadde vokst opp hos sine besteforeldre. Disse menneskene visste mye mer om Russland, Nederland og England enn de visste om Norge.

Kunes ble da heller aldri en del av det norske jernbanenettet. Både under og etter krigen ble det bevilget penger til jernbane mellom Narvik og Kirkenes – men da fortrinnsvis over vidda.



TO VERDENER: To mennesker og to verdener; en representant for jernbanen i «prat» med en same.

FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM.

- Mens vi venter ...

Det var gjennom å planlegge et opplevelsessenter for fiskere, jegere og turister at Edmund Johansen begynte å grave seg ned i den lokale historien. Da fant han ut at senteret kom til å ligge akkurat der det var planlagt å bygge jernbanestasjon, og deretter begynte han å pløye seg gjennom det ene stortingsdokumentet etter det andre og snakke med mennesker som ennå kan viderefortelle historier om den gangen jernbanen ble stukket i området.

– Mens vi venter på jernbanen, tror jeg at vi trygt kan legge servicesenteret på stasjonstomta..., humrer Edmund Johansen.

Fra Fauske til Kirkenes

- Nord-Norge-banen som ble planlagt på 1920-tallet, skulle gå fra Fauske til Narvik via ferje over Tysfjord - Kvesmenes i Lyngenfjorden - Alta - Porsangerfjorden - Tana - Nyborg - Kirkenes.
- Denne traseen var 1.169,5 km lang og var kostnadsberegnet i 1914-1915-priser til vel 284 millioner kroner.
- Jernbanekommisjonen av 1949 vurderte en noe annen trasé - uten at det førte til noe nytt vedtak i Stortinget.
- I 1960 vedtok Stortinget å innstille videre bygging av jernbanen nordover fra Fauske når banen fram til Bodø ble ferdig, noe den ble to år senere.



UHYGGELIG: - Jeg tør ikke tenke på hvor mange menneskeliv som ville gått tapt om tyskerne hadde fått bygge jernbane fra Fauske til Kirkenes, sier «Maja» Zakariassen, som minnes den uhyggelige stemningen da krigsfangene kom til hjembygda.



FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM.



- Utsulta fanger bygde krigsbane

STRAUMEN: - Mange har sagt i ettertid at krigen sluttet for tidlig. Hadde tyskerne fått to år til på seg, ville jernbanen stått ferdig fram til Narvik. Det er en usmakelig tanke, sier Maria Zakariassen (78) fra Straumbukta nord for Fauske.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN OG TORE HOLTET

Foto: TORE HOLTET

«Fangene løp ut på jordene og kastet seg ned og spiste ...»

Jernbanemagasinet møter Maja på Salten Museum i Straumen, der utstillingen om Polarbanen nå er «gjemt» bort. Tidligere stod

den flotte, historiske utstillingen på Kobbelv Vertshus ved E6 lenger nord i kommunen.

Det er Sørfold Lokalhistorielag, med god hjelp av tidligere stortingsrepresentant Petter Thomasen, som fikk lagd utstillingen. Til grunn for den lå et større, lokalhistorisk arbeid der hovedkildene var NSB og en tysk prest fra Hamburg som het Martin Henning.

Han skrev en detaljert dagbok på 336 sider og tok hundrevis av bilder under sitt opphold i Sørfold i tiden fra mars 1944 til september 1945.

- Umenneskelig

- I juni i 1942 kom de første russiske fangene til hjembygda mi i Aspfjorden. Fangene var sultne og hadde gått langt. Så utsulta var de at de løp ut på jordene og kastet



seg ned og spiste høymole. De tyske soldatene pisket dem tilbake i rekkene. Det var mitt første møte med de russiske krigsfangene, og jeg glemmer det aldri, sier Maja.

Tyskerne etablerte hele 17 leire med sovjetiske krigsfanger i Majas hjemkommune, derav 14 langs traséen for den planlagte Polarbanen. I tillegg lå det en leir med polske krigsfanger i kommunen.

– Den umenneskelig behandlingen som fangene ble utsatt for, skapte en uhyggelig stemning i kommunen vår, minnes Maja.

140.000 fanger

Hele 145.000 fanger forlangte den tyske øverstkommanderende i Norge, generaloberst Nikolaus Falkenhorst, å få til byggingen av Polarbanen fra Fauske til Kirkenes.

– Jeg tør ikke tenke på hvor mange menneskeliv som ville gått tapt om tyskerne hadde fått fullføre banen til Narvik, og enda verre helt fram til Kirkenes, sier Maja.

I byggingen av Nordlandsbanen fra Mo i Rana til Fauske var opptil

30.000 folk involvert, derav 8-11.000 krigsfanger, om lag 2.000 tvangsutskrevne, sivile nordmenn, 1.500 sivile tyskere, 4.500 andre sivile, utenlandske arbeidere, samt hele 16.000 tyske soldater til å passe på fangene. Av krigsfangene døde om lag 1.200 under arbeidet med Nordlandsbanen.

Autobanens far

Det var organisasjonen Todt, oppkalt etter de tyske autobaners far, Fritz Todt, som hadde ansvaret for det gigantiske prosjektet med planlegging og bygging av Polarbanen.

– Det var en voldsom byggeaktivitet her oppe. Bare på den om lag 70 km lange strekningen Fauske – Kobbelv ble det planlagt bygging av 31 tunneler, ni større bruer, to stasjoner og åtte holdeplasser. I tillegg ble det bygd masse veier, 16 kraftverk, hvorav et fortsatt er i drift i dag, opplyser Maja.

Minnesmerker

Den 1. mai 1945 ble Nordlandsbanen fram til Dunderland på Salt-

fjellet åpnet for trafikk. I tillegg var mye av grovarbeidet videre fram til Fauske gjort da freden kom.

På Polarbanen pågikk arbeidet også for fullt helt til krigens slutt med anleggsarbeid mellom Fauske og Narvik i sør og planlegging videre til Kirkenes.

– Ved krigens slutt var det utført arbeider på 12 tunneler, hvorav én var ferdig skutt ut. Noen av tunnelene er seinere utvidet og er i dag i bruk på E6, sier Maja og viser oss en rekke «minnesmerker» etter byggingen av Polarbanen.

1215 km lang bane

Krigsjernbanen som ble påbegynt i 1942, skulle gå fra Fauske til Bjørnefjell ved Narvik og følge traseen Bardu - Skibotn - Nordreisa - Kautokeino - Karasjok - Skipagurra og til Kirkenes. Traseéen var 1.215 km lang.

Sykefraværet ned 24 prosent

Jernbaneverket opplever nå en kraftig reduksjon i sykefraværet. Fra andre tertial i fjor til andre tertial i år har sykefraværet blitt redusert med hele 24 prosent.

- Spesielt gledelig er det at det er langtidsfraværet som har blitt mest redusert, med en nedgang på så mye som 42 prosent, sier organisasjonssjef Olav Kvam i JBV til Banenettet.

- Det er tydelig at lederne rundt om i Jernbaneverket gjør en god jobb. Det som nå er viktig er at vi greier å fortsette det gode arbeidet og holde fraværet nede, sier Kvam.

- Midt i den opphetede debatten om at avtalen om Inkluderende Arbeidsliv ikke fungerer etter hensikten, er altså Jernbaneverket et bevis på det motsatte, sier Kvam.



FOTO: SCHENKER

Linjegods blir Schenker AS

Fra 1. januar 2007 blir Linjegods fullt og helt integrert i det globale transportselskapet Schenker. Schenker er eid av Deutsche Bahn (DB), som også eier Railion, Stinnes Intermodal og Stinnes Freight Logistics. Nylig kjøpte DB flyfraktselskapet Bax Global med 12 000 ansatte i 130 land. I Norge vil Schenker AS ha 1400 ansatte og en omsetning på drøye tre milliarder kroner. De kan ta på seg transport av det meste, også togsett som skal til Kina.



SOM ORIGINALEN: Stasjonseier Snorre Hov og prosjektleder Magne Fugelsøy sjekker at nye Stensli stasjon blir som den opprinnelige

«Ny» bygning fra 1877

Rørosbanen er plukket ut som pilotstrekning for utarbeidelse av en ny, nasjonal verneplan for jernbanens kulturminner.

Jernbaneverkets ledelse (JL) vil ha en ny runde der det blir sett på vern av stasjonsbygninger.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

- Rørosbanen har mange vernede bygninger og mange flere som er verneverdige. I første vernerunde så vi bare på enkeltbygninger. Nå vil vi se på hele miljø, sier Jernbaneverkets prosjektleder for Nasjonal verneplan, Magne Fugelsøy.

Fugelsøy går heller ikke av veien for å foreslå å ta ut bygninger som ligger i den forrige verneplanen. - Når vi innser at en bygning ikke kan reddes, kan vi like godt ta den ut av planen, mener Fugelsøy.

Eksemplet Stensli

Akkurat det trenger han ikke bekymre seg for når det gjelder Stensli stasjon på Rørosbanen. Stasjonsbygningen var først

ingeniørbolig, blant annet for Emil Collett, sønn av sin berømte mor Camilla, og ble flyttet inn til sporet som stasjonsbygning da Rørosbanen åpnet i 1877.

For drøye to år siden fikk Snorre Hov (34) kjøpt bygningen. Siden er det lagt ned mer enn 5000 arbeidstimer og utallige kroner i den ærverdige stasjonsbygningen. Så antikvarisk ordentlig og grundig er jobben gjort at Norsk kulturminnefond ikke har nølt med å gi pengestøtte.

Kanskje kan det komme noen kroner fra Jernbaneverket også? Det trengs blant annet når planen er å gjenskape den gedigne klebersteinspeisen som sto i den daværende restauranten på stasjonen. Et kostnadsoverslag for en tilsvarende peis i dag kom på 270 000 kroner...



OVERBEVIST: Ida Bø og Bjørn Kristian Bakka er overbevist om at Jernbaneverket vil tilby spennende jobbutfordringer.

- Spennende i Trafikk

Ida Bøe (21) og Bjørn Kristian Bakka (23) er blant de 23 nye trafikkaspirantene på Norsk jernbaneskole denne høsten.

De ser frem til en spennende karriere i Trafikkdivisjonen.

Tekst og foto: SINDRE ÅNONSEN

Både Ida Bøe og Bjørn Kristian Bakka har foreldre som jobber på jernbanen, og føyer seg slik sett inn i en stolt jernbanetradisjon.

Men hva får to unge mennesker til å velge seg jernbanen som arbeidsplass når mulighetene er så mange?

- Faren min er lokfører og har sagt mye positivt om jernbanen og Jernbaneverket som arbeidsplass, sier Bakka.

Han har tidligere drevet egen butikk og har også erfaring fra journalistikk. Men nå velger han altså en ny retning.

- Jernbaneverket tilbyr trygge arbeidsvilkår, og det er viktig. Men i tillegg er Trafikkdivisjonen full av muligheter, og på sikt ønsker jeg meg en administrativ rolle hvor jeg kan få brukt noe av den erfaringen jeg sitter på fra tidligere jobber, sier Bakka.

Fascinert av tog

Ida Bøe oppgir - kanskje noe overraskende -

fascinasjon for tog som noe av grunnen for at hun har valgt en jernbaneutdannelse. Også hun har en far som jobber på jernbanen - nærmere bestemt i Jernbaneverket.

- Ellers har jeg sans for kombinasjonen av praksis og teori og at vi får betalt utdannelsen, forteller den tidligere høyskolestudenten innenfor fagretningen bibliotek og informasjon.

Både Bøe og Bakka noterte seg det som ble sagt av Jernbaneverkets trafikkdirektør Arne Habberstad og rektor Harald Storstrøm under markeringen av det nye skoleåret.

- Særlig dette med muligheter og viktigheten av gode holdninger i en jobb som handler om sikkerhet, sier de to som til våren skal ut å tjenestegjøre som togekspeditører under oppsyn av en erfaren kollega.



(FOTO: LEIF-ERIK NYGÅRDS/SJ)

Bedre riksforbindelse

Fra ruteendringen i januar blir forbindelsen mellom broderlandene gjenopprettet over Kongsvinger med fire daglige avganger i hver retning. Togtilbudet er gjort mulig etter et spleiselag der det er foreslått at staten skal bidra med 4,5 millioner årlig i tre år mens Hedmark fylkeskommune skaffer til veie 2,5 millioner kroner. Tilskuddsbehovet på 14 millioner kroner hvert år i treårsperioden blir altså broderlig delt på hver side av riksgrensen. Togene vil bli kjørt med Reginatog og skal på norsk side stoppe i Lillestrøm, Sørumsand, Årnes og Kongsvinger.

Solid av Flytoget

Flere passasjerer og stram økonomistyring gir pene plusstall i regnskapene for Flytoget AS etter første halvår. Sammenliknet med samme periode i fjor hadde Flytoget en økning på 10 prosent i passasjertallet (2,44 millioner passasjerer) og kunne notere driftsinntekter på 312 millioner kroner og et resultat før skatt på 82,2 millioner. Det er 27 millioner mer enn i første halvår i fjor.

To fueltog på prøve

Fram til 7. januar skal CargoNet kjøre to tog med «flybensin» fra Sjursøya til Gardermoen som en prøveordning. På grunn av at Gardermobanen er bygd primært for persontogtrafikk, er det vanskelig å få plass til de to togene CargoNet har behov for å kjøre for å forsyne flyplassen med nok drivstoff. For å få plass til de to togparene, må det ene tomtoget returnere på natta.

- Banesjefene har gjort en stor og god jobb med å sikre trafikken over de mange planovergangene. Men dette kan ikke være et engangsstunt for her trengs fokus i mange år framover, slår sikkerhetssjef Atle William Heskestad i Jernbaneverket fast.



RINGERUTINE: Grinda er låst med kjetting og hengelås mens rettighetshaver(ne) har nøkkelen. De har planovergangen.

Planovergangene

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU



«Dette krever tøffe prioriteringer ...»

ATLE WILLIAM HESKESTAD
SIKKERHETSSJEF I JERNBANEVERKET

Bakgrunnen for det store planovergangsarbeidet er den nye sikkerhetsforskriften som trådte i kraft 1. januar. Der heter det at det skal være mulig å passere sporet på en sikker måte. For å gjøre det, må den som skal gå eller kjøre over en planovergang, kunne se om det kommer tog og likevel ha tid nok til å komme over sporet.

- Hva som er tilstrekkelig sikt, er det opp til oss å vurdere. Jernbanetilsynet har akseptert de kravene Jernbaneverket har satt til sikt, men de har ikke akseptert at vi ikke etterlever våre egne regler, understreker Heskestad.

Ulik bruk - ulike krav

Noen planoverganger brukes daglig, andre en gang i blant. Noen planoverganger benyttes bare av fotgjengere, andre til å kjøre tømmertrailere eller traktorer med stor tilhenger over. Å passere to jernbaneskiner som ligger 1,435 meter fra hverandre til fots, tar kortere tid enn å passere med traktor og

tilhenger eller tømmerbil.

- Derfor er begrepet «sikker passering» relativt fordi det avhenger av bruken. For å vite dette må banesjefene ha en inngående kjennskap til hver enkelt planovergang. Bare det å skaffe denne oversikten er meget ressurskrevende arbeid for banesjefene, sier Heskestad.

Rettighetshaver og bruker

Den som har tinglyst rett til å benytte en planovergang, kalles for rettighetshaver. I tillegg benyttes planoverganger også av andre; såkalte «brukere». Når det skal gjøres tiltak for en planovergang,



skrevet under på en avtale om å ringe togleder eller trafikkstyrer når de skal bruke

er sikret

må Jernbaneverket vite hvem som er rettighetshavere (som er notert på gårds- og bruksnummer) og hvem som er brukere. Jernbaneverket må også vite hva hver enkelt planovergang benyttes til, og må ha nedtegnet siktavstandene fra fire kanter inn mot planovergangen.

Det har vært en stor jobb.

Friskmelding

– Min jobb blir nå å «gjøre skrivebordsøvelsen» for å vise at vi har etterlevd sikkerhetsforskriftens krav til planoverganger. Deretter må det gjøres en prioritering av det videre arbeidet. Etter min mening

må vi prioritere å få friskmeldt de planovergangene som medfører redusert hastighet på sporet, sier Atle William Heskestad, og legger til:

– Dette krever tøffe prioriteringer i JL (Jernbaneverksledelsen, red.anm.) for her trengs det penger fra andre budsjetter. Slike omprioriteringer vedrører dermed også politiske forhold, så enkelt er det ikke å være i JL.

Tiltakene

1. Ringerutine. Planovergangen er stengt med kjetting og hengelås. Rettighetshaver(ne) oppbevarer nøkkelen til hengelåsen og ringer togleder eller nærmeste trafikkstyrer når de skal benytte planovergangen
2. Midlertidig stenging. Planovergangen er stengt med kjetting og hengelås. De som skal benytte planovergangen, må ringe oppsynsvakta i Jernbaneverket og avtale tidspunkt for opplåsing. Oppsynsvakta fungerer som sikkerhetsmann når planovergangen benyttes.
3. Nedsetting av hastighet. Blir brukt for planoverganger som er i daglig bruk.

Eksemplet Nordlandsbanen

- På Nordlandsbanen mellom Steinkjer og Bodø er det registrert 733 planoverganger fordelt over en strekning på ca 600 kilometer.
- Av disse 733 planovergangene tilfredsstilte 601 sikkerhetsforskriftens regler ved at de enten tilfredsstilte kravene, ikke var i bruk eller ved at lemmene er fjernet. Da står det igjen 132 planoverganger som ikke er i samsvar med regelverket. Disse planovergangene har betydd mye arbeid; først med å identifisere dem, deretter med å sikre dem.
- - 110 av disse planovergangene er ikke i daglig bruk og er blitt stengt med kjetting og hengelås. Når rettighetshaver eller en bruker skal over, må de kontakte oppsynsvakta. Plakat med informasjon om dette og nummer til oppsynsvakta er slått opp ved hver planovergang, forklarer Kristine Jessen.
- De resterende 22 planovergangene er i daglig bruk til boliger og har fått nedsatt hastighet fordelt på 17 saktekjøringer.
- - Disse tallene vil endres fortløpende etter hvert som vi gjennomfører tiltak, lover Jessen.



I DAG: Avstanden mellom plattform og tog er i dag opptil 46 centimeter på Lysaker stasjon. På den nye stasjonen blir maksimal usikret avstand redusert til 16 centimeter.

10 spør om Lys

Jernbaneverket er blitt kraftig kritisert for å bygge Lysaker stasjon i kurve. Men hva er bakgrunnen og hva er fakta om stasjonsbyggingen som er i full gang?

Jernbanemagasinet spør, og utbyggingssjef Knut Jørgensen svarer.

Tekst: TORE HOLTET OG OLAV NORDLI

Foto: ØYSTEIN GRUE

1. Hvorfor må Lysaker stasjon ligge i kurve?

Svar: Det har hele tida vært et samlet ønske at Lysaker stasjon skal kunne betjene Lysakerområdet best



« ... de totale samfunnskostnadene av en utsettelse blir enorme.»

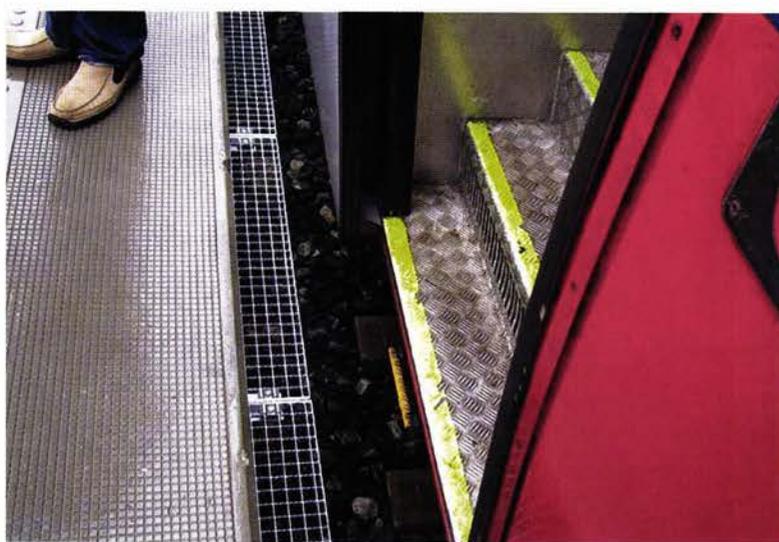
KNUT JØRGENSEN
UTBYGGINGSSJEF I JERNBANEVERKET

mulig, med kort avstand til arbeidsplassene og enkel overgang til annen kollektivtrafikk. Derfor ble det i de tidlige planfasene bestemt at den nye stasjonen skal ligge på samme sted som den gamle.

Når også den nye stasjon skal knytte sammen den eksisterende Drammenbanen med det nye dobbeltsporet fra Asker, må den ligge i kurve.

2. Er den bevaringsverdige steinhvelvsbrua på Lysaker noe av

små og svar aker stasjon



UTFORDRING: Jernbaneverket kan ikke innfri kravet om universell tilgjengelighet uten at det gjøres noe med togmateriellet.

årsaken til at stasjonen må ligge i kurve?

Svar: Brua har ikke vært utslagsgivende for plassering av stasjonen, men kurven kunne blitt noe slakere om brua hadde blitt revet. Norsk institutt for kulturminneforskning har imidlertid konkludert med at brua er verneverdig, og i reguleringsplanen ble den i 2004 omregulert til «spesialområde bevaring». For å få stasjonen rettere, må man i tillegg til å rive brua også flytte stasjonen nærmere Oslo.

3. Er det riktig at tog ikke kan stoppe på nye Lysaker stasjon?

Svar: Nei, det er selvfølgelig ikke riktig. For Lysaker stasjon er det satt et krav om at usikret avstand mellom tog og plattform ikke skal overstige 25 centimeter noe sted på

stasjonen. Slik Lysaker stasjon er planlagt, er dette kravet i utgangspunktet oppfylt for 95 prosent av de totale tog lengdene. For å tilfredsstille kravet fullt ut ønsker Jernbaneverket å montere en sikkerhetsrist om lag 30 cm under plattformkanten.

4. Hva skiller nye Lysaker stasjon fra den gamle?

Svar: Slik Lysaker stasjon ligger i dag, er avstanden mellom tog og plattform opptil 46 centimeter. På den nye stasjonen blir maksimal usikret avstand 16 centimeter med montert sikkerhetsrist. Maksimal avstand uten rist ville vært 35 cm, mens den på en rettlinjert stasjon ville vært 24,8 cm. For 40 prosent av togene (de som stanser i indre kurve) blir avstanden på Lysaker mindre enn om stasjonen hadde vært på rett linje.

5. Kan Jernbaneverket i dag innfri et krav om universell tilgjengelighet på Lysaker?

Svar: I utkastet til en EU-standard er det angitt av avstanden mellom tog og plattform må være mindre enn 7,5 cm horisontalt - og 5 cm vertikalt for at rullestoler skal kunne kjøre på/av uten behov for assistanse. Om dette legges til grunn som et krav i forbindelse med universell tilgjengelighet, kan ikke dette innfris med det togmateriellet som benyttes i Norge i dag - på noen stasjon. På en helt rettlinjert stasjon bygd etter dagens krav vil horisontalavstanden mellom tog og plattform variere fra 10 til 25 cm, og på de aller fleste materielltyper er det innvendige trapper eller utvendige stigtrinn. Avstanden varierer fordi det er i dag benyttes togtyper med ulik høyde og bredde. Så lenge dette er tilfelle, er det kun tiltak på togmateriellet som vil kunne innfri kravet om universell tilgjengelighet.

6. Hva er gjort for å bedre tilgjengeligheten på nye Lysaker stasjon?

Svar: Når det gjelder stasjonen som helhet, forbedres tilgjengeligheten på en rekke områder. Det gjelder blant annet heiser og rulletrapper, merking og tilpasning for syns- og hørselshemmende og en rekke andre tiltak.

7. Hva er gjort for at togpersonalet skal ha oversikten når stasjonen blir liggende i kurve?

Svar: Skjermer med flere monitører blir plassert flere steder på platt-



RIKTIG AVSTAND: Kravet om maksimum 25 centimeters avstand mellom tog og plattform er i utgangspunktet oppfylt for 95 prosent av togleddene.

- ▶ formen slik at ombordpersonalet kan benytte denne når det gis klar-signal for avgang. Dette systemet er nytt på jernbanen i Norge, men er i bruk flere steder i Europa, blant annet på nye Berlin Hauptbahnhof. Systemet bygges også slik at togselskapene kan montere monitører inne i togene hvis de ønsker dette. Jernbaneverket gjør også en detaljert gjennomgang for å sikre at togførers sikt til signalene langs sporet blir ivaretatt på stasjonen.

8. Ville du ha bygd stasjonen akkurat slik den nå bygges hvis du skulle ha begynt helt på nytt?

Svar: Med sikkerhetsforskriften som ble gjort gjeldende fra årsskiftet, så kan ikke nye stasjoner bygges i kurve med radius mindre enn 2000 m. Følgelig måtte stasjonen flyttes til et annet sted.

9. Er det for sent å snu?

Svar: Nei, men kostnads- og fremdriftskonsekvensene ved å gjøre det er store. Senhøstes 2005 ble konsekvensene av ulike alternativer vurdert og oversendt Samferdsels-



VERNEVERDIG: Denne steinhvelvsbrua er et verneverdig kulturminne. Hadde brua vært revet, hadde stasjonens kurve blitt noe slakere.

departementet. På bakgrunn av dette og at vi forpliktet oss til at usikret avstanden mellom tog og plattformkant ikke skulle overskride 25 cm, ble det konkludert med at prosjektet skulle fortsette innenfor vedtatt reguleringsplan. Anleggsarbeidene på Lysaker er nå i full gang, og det er inngått entreprenørkontrakter for nærmere 700 millioner kroner. Dette innebærer at de kostnadmessige konsekvensene av å snu nå er større enn de var i desember.

10. Hvor mye vil det koste samfunnet?

Svar: Dersom kravet om at stasjonen skal ha radius mindre enn 2000 meter for hele plattform-

lengden skal innfris må den flyttes helt inn i Oslo. Merkostnadene ved å stoppe arbeidene og prosjektere en annen løsning vil beløpe seg til 500 – 1000 millioner kroner, og ferdigstillingen blir mange år senere enn planlagt. En løsning på kapasitets- og punktlighetsproblemene i Vestkorridoren forsinkes tilsvarende, og samfunnet må vente på å høste gevinster av 3,7 milliarder kroner som allerede er investert på strekningen Sandvika-Asker. Fornebubanens endestasjon, som skal bygges under sporene på Lysaker samtidig med Jernbaneverkets arbeider, blir også forsinket, og de to stasjonene vil ligge på forskjellige steder. Så de totale samfunns-kostnadene av en utsettelse blir enorme.

Stor terrorøvelse

Dagene 7. og 18. oktober deltar Jernbaneverket, NSB, CargoNet og Flytoget i Øvelse Oslo 2006. Den skal synliggjøre samfunnets evne til å håndtere terroraksjoner av det slaget som rammet kollektivtransporten i Madrid og London.

Tekst og foto: SINDRE ÅNONSEN

Sammen med nærmere 30 etater og virksomheter skal jernbanefamilien over en periode på 30 timer øves i håndtering av terror, med utgangspunkt i scenarier som vil teste både beredskapsprosedyrer og evne til samhandling.

Øvelsen er den største i sitt slag i Norge noensinne, og flere nasjoner vil være representert i observatør-korpset.

Seksjonsleder for beredskapsarbeidet i Jernbaneverkets infrastrukturdivisjon, Tor Oksnes, er koordinator for den delen av øvelsen som omfatter jernbanen.

– Jeg vil gi ros til alle deltakerne for den innsatsen som er lagt ned i planleggingsarbeidet, sier han.

Dørums initiativ

Det var tidligere justisminister Odd Einar Dørum som var initiativtaker til øvelsen.

Han ga oppdraget med å lede og koordinere arbeidet med øvelsen til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), og arbeidet med øvelsen startet høsten 2005.

– Ved siden av å være delaktige i arbeidet med dreiebok (der hendelsesforløpet beskrives) og modulering av skadested har Jernbaneverket deltatt i arbeidet med å planlegge mediespillet. For å sikre en trygg gjennomføring av øvelsen har det også vært en sikkerhetsprosess der jernbanen har bidratt, opplyser Oksnes, som samarbeider tett med de største togselskapene.

– *Helt konkret: Hva er det vi skal øves i?*

– Kort sagt er det taktisk og strategisk ledelse på regionalt og sentralt nivå, svarer Oksnes og legger til at det ikke skal bli større



KOORDINATOR: Seksjonsleder Tor Oksnes i Jernbaneverket er koordinator for den delen av øvelsen som omfatter jernbanen.

forstyrrelser i togtrafikken under øvelsen.

En eksamen

Etter det omfattende planleggingsarbeidet vil Øvelse Oslo 2006 være en eksamen for de involverte etatene og virksomhetene. Men Oksnes er ikke nervøs for hvordan Jernbaneverket eller togselskapene

vil gjøre det under øvelsen.

– Jeg tror vi vil klare oss bra, men samtidig er det viktig å avdekke eventuelle mangler i beredskapsprosedyrer og rette på disse. Men i evalueringen etter øvelsen er det like viktig å trekke frem det som gikk bra, som å peke på områder der det er muligheter for å bli bedre, avrunder Oksnes.



Tog – til arbeid og

TRAINSPOTTER: Kall meg det gjerne, men jeg er ikke av den typen som bare står på stasjonen og glør på alt som passerer, oppklarer Olaf Bjerknes.

LYSAKER: - Jobben min er å sørge for at anlegget blir riktigst eller best mulig. Jeg pleier å si det på den måten, for feil oppstår alltid, det er ikke til å unngå, presiserer Olaf Bjerknes.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

- Grensenyttet mellom underbygningen og det jernbanetekniske er mitt ansvarsfelt, altså at betongkonstruksjonene – broer og plattformen – er lagt vel til rette for skinnegang, kontaktledning, elektro, signal og tele.

Mye å passe på

Mange biter skal riktig på plass i puslespillet, også før selve byggingen tar til. Olaf må kontinuerlig kikke konsulentene over skulderen mens de prosjekterer.

- Det er avgjørende at vi får med det vi har bruk for, alt fra rør og kummer for kabeltrekking til fun-

MIN ARBEIDSDAG

NAV: Olaf Bjerknes (54)
ARBEIDSSTED: Dobbeltsporet Skøyen - Asker
TITTEL: Kontrollingeniør
STARTET SOM: Prosjekt-ingeniør i det samme prosjektet, august 200
BOR: Asker

damenten for master. Under selve byggingen er det selvsagt ikke mindre viktig å følge med, sånn at ikke rørene blir lagt med for krappe kurver eller at det oppstår vannlåsere der fuktighet kan samle seg. Selv å skru faste en kontakt-

ledningsmast med fire skruer er ikke bare enkelt. Og når alt først er støpt, da er det for sent!

Kontrollingeniøren er ikke utelukkende opptatt av det funksjonelle: Anleggets estetiske standard må også være i henhold til god håndverksskikk.

- Vi vil at alt skal se prydlig ut, ikke være et grisehus preget av slurv og slendrian. Dette er ikke minst viktig med hensyn på at man også må kunne finne ut av anlegget senere.

I startgropa

- Foreløpig er byggingen i startgropa, men etter hvert tror jeg jobben min vil bli ganske

omfattende. Jeg må være til disposisjon både for byggeledere og prosjekteringsledere.

Som den ryddige personen han er, har Olaf forberedt seg med grundige og detaljerte sjekklister over hva som skal kontrolleres.

– Akkurat nå foregår det meste her på Lysaker stasjon, der noe av det første som skal bygges, er et teknisk rom og en kulvert som vil løpe under alle sporene. Deretter vil oppmerksomheten bli rettet mot Sandvika øst, der tunnelen starter, og så til slutt selve tunnelen.

Gøyhetsfaktoren

Nå er det vel ikke så mange av Jernbanemagasinet lesere som mener det er kjedelig å jobbe med tog, i så fall burde de overveie å lese noe annet. Likevel er nok gleden over å kunne holde på med jernbane sterkere hos Olaf Bjerknes enn blant det store gross. Han bekrefter absolutt den gamle tesen om at nest etter seksualdriften kommer jernbanedriften.

«Vi vil at alt skal se prydlig ut, ikke være et grisehus preget av slurv og slendrian.»

– Ja da, jeg hadde Märklin-tog allerede rundt 1960, og ti år senere var jeg ivrig medlem av Norsk Jernbaneklubb på valfart til Tyskland og Østerrike for å studere gamle damplok. Jeg er særlig interessert i vognmateriell, så i fritida er jeg opptatt av vognvedlikehold på Krøderbanen.

– Hvorfor begynte du ikke i jernbanen lenge før?

– Jeg er utdannet elektroingeniør, og har sterke interesser for telefoni og telecom, noe jeg drev med i 25 år inntil bedriften jeg jobba i gikk nedenom.

Driftsbestyrer på Krøderen

– Men fortsatt får du ikke jernbanebehovet tilstrekkelig dekket i den ordinære arbeidstida?

– Nå er det jo noe helt annet jeg driver med i helgene, nemlig å rekonstruere vogner fra gamle vrak, jeg pleier å kalle det for «møbelsnekring på et relativt høyt nivå».

Hans siste prosjekt, en gedigen ærverdig passasjervogn er nettopp ferdig og behørig innviet med konjakk og sigarer i slutten av august. Åtte tusen kjærlige timer ble lagt ned for å få treverket til å skinne, skinnsetene til å skinne, messingen...

– Restaureringen har vært et teamarbeid av et titalls involverte personer, det blir for mye for en enkelt.

Tidligere har han blant annet vært med på å sette i stand en pill råttan restaurantvogn, dessuten bygget ny kjele til et damplok i Tyskland, foruten selvfølgelig at han har vært driftsbestyrer på Krøderbanen de siste sju åra.

Forskjellen på gutter og menn er virkelig ikke særlig mye mer enn størrelsen på leketogene deres.

arnedan@online.no

SAGT OM JERNBANEN



«Private interesser har slått fast at det vil være kommersielt forsvarlig å bygge og drifte en høyhastighetsbane Bergen-Oslo. Frp vil selvfølgelig ikke legge hindringer i veien for dette. Det er imidlertid ikke aktuelt for Frp å støtte slike prosjekter via offentlige budsjetter. Vi må i stedet bygge et fullverdig stamveinnett med firefelts motorveistandard.»

PER SANDBERG

Leder av Transport- og kommunikasjonskomiteen (Frp)

«Etter min mening er det ikke riktig å begrunne bevilgninger i millionklassen til jernbane i Vestfold og Østfold med at det er flyplasser der.»

SVERRE MYRLI

Stortingsrepresentant og leder for Akershus Ap

«Jeg kan heller ikke skjønne at regjeringen vil prioritere jernbanen, så lenge landet har behov for bedre veier.»

SIV JENSEN

Partileder og parlamentarisk leder (Frp)

«Det vil være god samfunnsøkonomi og et godt bidrag til miljøet å bruke store penger på å utbedre dagens traseer, slik at togene kan fremføres med mye høyere hastighet. Samtidig er det fullt mulig å planlegge for ei framtid som ligger noe lengre unna.»

KJELL ATLE BRUNBORG

Leder i Norsk Jernbaneforbund

«Hvis finansminister Kristin Halvorsen ikke legger de nødvendige milliardene på bordet til et bedre og raskere togtilbud når budsjettet for 2007 legges frem, vil det være et grovt brudd på et av de viktigste miljøøftene i Soria Moria-erklæringen.»

BÅRD LAHN

Leder i Natur og ungdom

Kartlegg rasfare

Jernbaneverket har lyst ut eit oppdrag med å kartleggje rasfaren langs Bergensbana på strekninga frå Voss til Bergen. Tilhøve som skal vurderast, er fare for steinsprang frå sideterreng, tunnelar og fjellskjeringar samt sørperas, jordras og utglidingar frå jordfyllingar. Kartlegginga og forslaga til tiltak skal vere så detaljerte at det ikkje skal vere naudsynt med ytterlegare syningar for å lage tilbod seinare når tiltaka skal settast ut i livet. Rapporten skal vere ferdig før jul.

Engasjement for tog

Regionrådet for Vestfold, Telemark og Buskerud likar korkje at staten vil trekkje seg ut av «Vøgne» eller Bratsbergbanen. I eit samrøystes vedtak seier dei seg leie for at øyremerka midlar til Bratsbergbanen vert borte frå 2009. Beløpet er på 11 millionar kroner årleg. Regionrådet meiner det er staten si oppgåve å syte for jernbanedrift, og har alleireie bede om eit møte med Samferdsledepartementet og statsråd Navarsete for å drøfte saka.

Lisens til GM-gruppa

Jernbanetilsynet har gjeve GM-gruppa lisens for fem år slik at dei kan drive



gods- og persontransport på det norske jernbanenettet med unntak av Gardermobanen og Flåmsbana. Sikkerheitssertifikatet gjeld for museumsverksemd og persontransport med avgrensa omfang. GM-gruppa eig sjølve tre lokomotiv og nokre vogner frå ulike tidsepokar. Det første oppdraget for GM-gruppa blir å køyre «Bluestoget 2006» frå Verdal via Trondheim til Østersund. Det skjer den siste helga i oktober.



FORNØYD: Byggeleder Ronny Stene (t.v.) og planlegger John Refseth er godt fornøyd med det nye kryssingssporet.

Moderne og billig

Kryssingssporet på Eiterstraum, midt mellom Trofors og Mosjøen på Nordlandsbanen, blir det mest moderne kryssingssporet nord for Gardermobanen. Her kan togene kjøre over sporvekslene i 80 km/t. Men noe luksusspor er det likevel ikke.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Nordlandsbanen er ikke kjent verken for lange kryssingsspor eller kort avstand mellom dem. Tvert i mot. Med Eiterstraum på plass blir det litt bedre. Med fjernstyringen innkoblet i løpet av neste år, blir det mye bedre. Mangelen på fleksible kryssingsmuligheter gir i dag liten kapasitet på banen og sårbarhet for punktlighetsbrister.

Eiterstraum kryssingsspor tas i bruk så fort fjernstyringen er ferdig utbygd til Mosjøen. De to sporvekslene tåler 80 km/t i avvik, og kryssingssporet vil bli godkjent for samtidig innkjør - selv om ikke det nødvendigvis er så veldig aktuelt når det

er så få togbevegelser i døgnet som i denne delen av landet.

Moderne - ikke råflott

- Allerede i mellomkrigstiden var det standard med veksler som kunne kjøres i 80 km/t i Mellom-Europa. Når vi tenker på at også godstogene nå har materiell som kan kjøres fortere enn 80 km/t, er ikke denne løsningen på Eiterstraum spesielt luksuriøs, fastslår planlegger John Refseth i JBV Utbygging nøkternt. Så har da heller ikke kryssingssporet blitt spesielt kostbart. En anleggskostnad på 18 millioner er så lite for et så langt og tross alt moderne kryssingsspor, at det er all grunn til å være stolt av resultatet. ■



HOGGESTABBE: Alle klagenes som kommer på Jernbaneverket, blir sluset til Trofors hvor blant annet trafikkstyrer Bjørn Haugen svarer ut etter beste evne.

Jernbanens hoggestabbe

- Selv om ikke alle klagerne kan få ønskene sine oppfylt, skal de i det minste kunne forstå hvorfor de ikke gjør det.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Trafikkstyrer Bjørn Haugen er Jernbaneverkets hoggestabbe der han sitter på Trofors stasjon, noen mil sør for Mosjøen. I snart fem år er alle klagenes på dårlig informasjon, mangelfull belysning, feilskilting av tog, glatte plattformer og Gud vet hva blitt sluset inn til stasjonsbygningen på Trofors. Der sitter Bjørn Haugen og kollega Kjell Bjørnar Johansen på skift og tar imot.

- Alle som henvender seg hit, får en tilbakemelding med saksnummer. Da kan de siden følge opp saken ved å kontakte oss igjen for å høre hvordan det går. Men det er ikke mange som gjør det, bare 2-3 prosent, forteller Bjørn Haugen, som har som mål uansett å gi et tilfredsstillende svar.

Når Haugen har tatt imot en sak - om det er på telefon, e-post eller sms, blir den videresendt til en saksbehandler.

- Fristen for å ordne opp er vanligvis på

en måned. Men mange saker blir kvittert ut mye raskere og noen blir dessverre liggende litt lenger. Særlig i ferietiden synes jeg det tidvis tar for lang tid å kvittere ut saker, sier Haugen.

Kulderekord

Klagenes kommer jevnt og trutt til Trofors, om enn ikke akkurat i strie strømmer. Rekorden på én dag er 42 klager. Den dagen husker Bjørn Haugen godt.

- Det var den 6. januar 2003. Den dagen togene på Østlandet sto på grunn av kulde, da fikk vi mange frustrerte oppringinger, da.

Ting forandrer seg hele tiden. Det gjør også klagerne. En trend som Bjørn Haugen har sett stadig oftere, er at klagerne legger ved nummeret til bankkontoen sin.

- De forventer faktisk å få betalt for å klage. Her oppe hos oss kaller vi slikt for tiggings, er den lakoniske kommentaren fra trafikkstyrer Haugen på Trofors. ■

Rekord på Flåmsbana

Som venta vart det i år sett ny rekord i talet på reisande med Flåmsbana. For fire år sidan nådde dei 400 000 passasjerar, den 14. september i år passerte dei allereie 500 000. Ho som vart plukka ut som passasjer nummer 500 000, var naturleg nok ein utanlandsk turist. Maureen Baker frå England var på ei vekes ferietur i Sogn og Fjordane då ho og mannen skulle reise med Flåmsbana denne torsdagen. Turen enda overraskande med blomar og diplom til ekteparet - og kaffi og kake til dei og deira medpassasjerar på Myrdal.



FOTO: PRIVAT

Jernbanebryllup

De traff hverandre på fotballbanen, men jobber begge på jernbanen: Lokførerne Line Steinseth Hauge og Stig Hauge sa ja til hverandre den 26. august i år.

Det var under Jernbanemesterskapet i fotball for tre år siden at «det sa klikk», for å sitere Line. Hun er Oslo-jente og ble nærmest født inn i jernbanen med en far som lokfører og en morfar som skiftekonduktør. Stig er bergenser uten tilsvarende bakgrunn. Jernbanen var imidlertid godt representert under bryllupet, både under vielsen i Søndre Skøyen kapell og under den påfølgende festen, der gjestene fikk utlevert Brio-tog som bordkort. Hvor de bosetter seg? Ved jernbanen, selvfølgelig - like ved Bryn stasjon og et steinkast unna Jernbaneveien.



PREISJON: Prosjektleder Jon Brede Dukan sikter inn så brua treffer rullene.

FOR ALLE TILF

Jernbaneverket har nå to beredskapsbruer parat - ei på Grorud og ei på Støren - for alle tilfellers skyld. Med utskyllingen på Mittbanan mellom Åre og Storlien i sommer i friskt i minne kan det være greit å være forberedt.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Beredskapsbrueene er lagret på en slik måte at de raskt skal kunne kjøres ut til et skadested i for så å bli montert med håndmakt på stedet. Men om det skulle oppstå en situasjon som krever rask handling, trengs også mannskaper som har litt erfaring. Det skaffes gjennom en øvelse.

Da det ble planlagt å kutte

sporet for å legge inn en kulvert ved Lønsdal stasjon, benyttet Region Nord sjansen til å få drillert mannskaper på å sette sammen og legge inn beredskapsbrua.

– Men ettersom vi var avhengige av en togluke, måtte vi jukse litt og leie inn en kran for å løfte den inn på sporet. I en annen situasjon ville brua blitt bygd på sporet, forklarer prosjektsjef Jon Brede Dukan i JBV Utbygging.

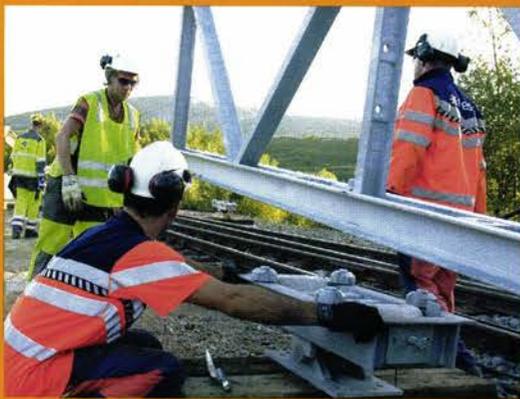
Statlig samhandling

Det var Samferdselsdepartementet som i sin tid påla Statens vegvesen og Jernbaneverket å anskaffe beredskapsbruer og utvikle et samdriftskonsept for bruken av dem. Det betyr at etatene kan låne av hverandre og få hjelp av hverandre til montering og innleggelse.

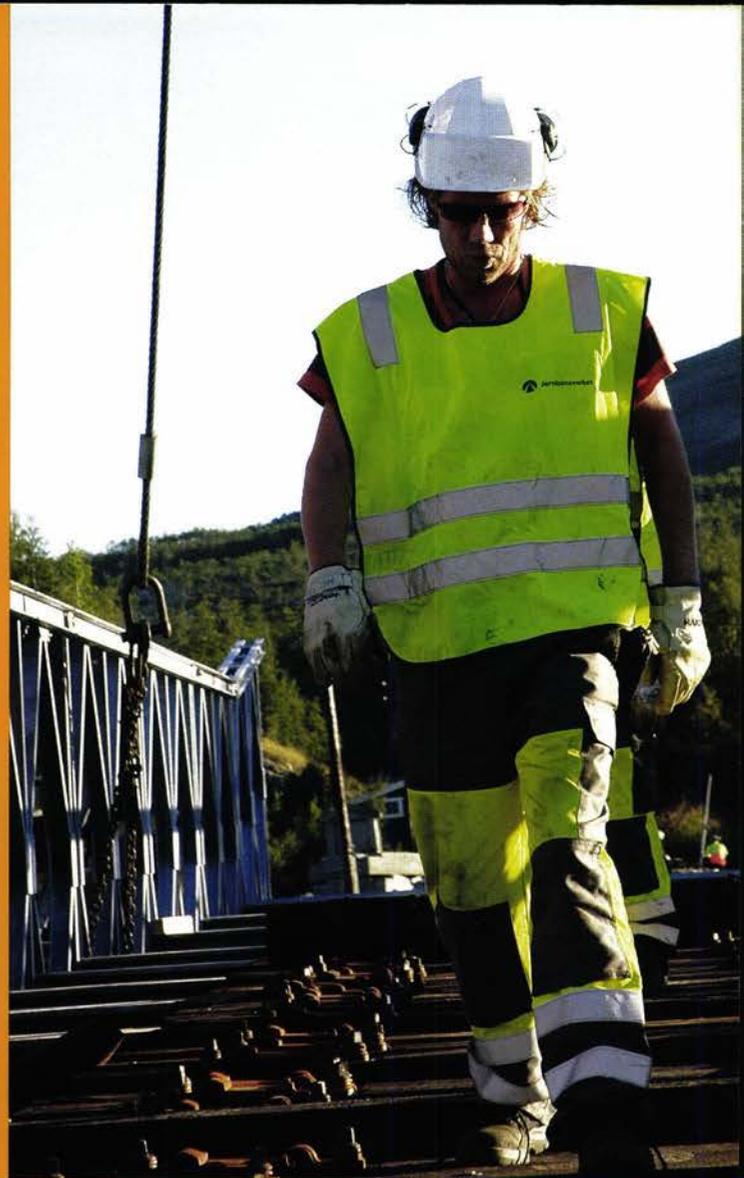
Denne intensjonen fra departementet ble tatt til følge på Lønsdal. Tre mann fra Mesta deltok i



VERNERUNDE: Verneombud Jan Ole Os, driftsleder Geir Otto Zakariassen og ass. driftssjef Erik Østmo i vernemøte. Sikkerhet er viktig!



SAMARBEID: Jernbaneverket og Mesta samarbeidet om innleggingen av beredskapsbrua. Det gikk knirkefritt.



SJEKKER: Geir Otto Zakariassen prøvegår beredskapsbrua for å sjekke at alt er i orden.

ELLERS SKYLD...

monteringen av brua sammen med folkene fra JBV Drift, forvaltningen og leverandøren. Region Øst var representert ved Bjørn Andresen. Ettersom de to beredskapsbrue i Jernbaneverkets eie er identiske, kan erfaringer gjort i én region lett overføres til den andre.

– Jeg ser for meg at vi setter sammen et team av våre folk og ansatte i Mesta som er trent og kan brukes om det er Statens vegvesen eller vi som trenger å få på plass ei bru, sier Dukan.

Aktuell beredskap

I februar(!!) medførte ekstreme regnmengder store ødeleggelser på

infrastrukturen i Sør- og Nord-Trøndelag. Verst var det i Åfjord, knappe ti mil fra Trondheim, der flommen tok ei bru og en ung mann omkom da han kjørte rett i elva. På dette stedet har det siden i vår ligget en beredskapsbru.

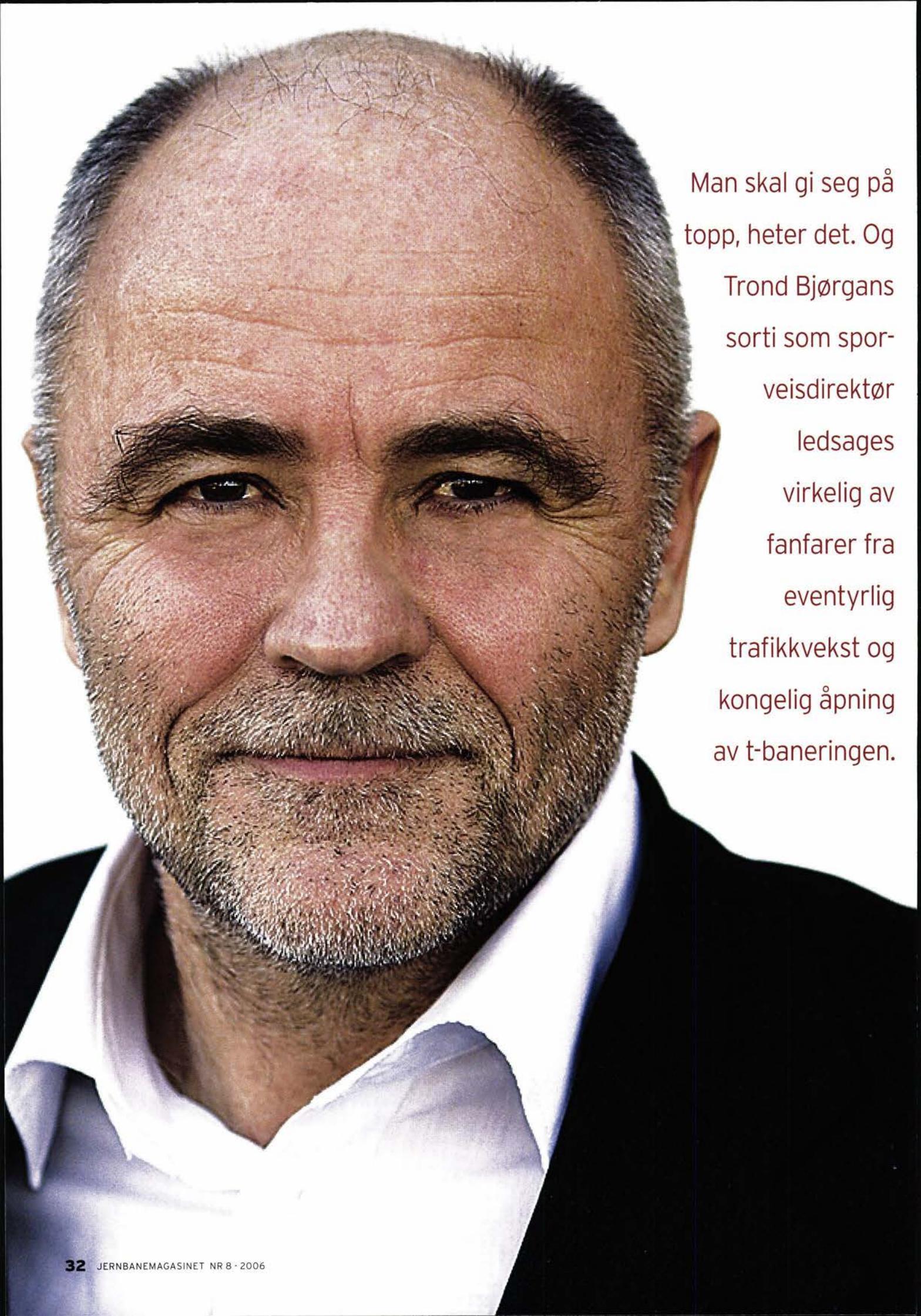
I slutten av juli medførte lokal nedbør med ekstreme vannmengder at både mellomriksvegen og jernbanen ble stengt mellom Åre og Storlien – også det 10 mil fra Trondheim. Mittbanan var faktisk stengt i over to uker.

– Med ei beredskapsbru i bak-hånd ville Mittbanan kunne åpnet igjen etter noen døgn, mener Jon Brede Dukan.

Tidsforbruket med å få fram brua fra lager og få den montert (mens andre imens sørger for fundamentering), vil være fra tre til fire døgn.

Beredskapsbrua

- Produsert og markedsført av Mabey and Johnson, England
- Utført i galvanisert stål
- Lengde: Maksimalt 49,75 meter i effektiv lengde
- Vekt: 52 tonn
- Pris: omlag 10 mill. kroner
- Settes sammen av panel på 4,5 meters lengde
- Leveres med «tårn» som kan brukes som mellomstøtte



Man skal gi seg på
topp, heter det. Og
Trond Bjørgans
sorti som spor-
veisdirektør
ledsages
virkelig av
fanfarer fra
eventyrlig
trafikkvekst og
kongelig åpning
av t-baneringen.

Siste mohikaner

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Mandag 21. august ble T-baneringen i Oslo formelt skjøtt sammen av HKH Kronprins Haakon ved Sinsen stasjon. Åpningen var det foreløpige høydepunktet for et sporveisselskap i massiv framgang, med trafikkøkning på vanvittige åtte prosent i første halvår i år. Ikke rart at vert og sporveisdirektør Trond Bjørgan smilte fra øre til øre under hele seansen.

Sjette i rekka

Men vent! Bjørgan er faktisk ikke sporveisdirektør lenger. Etter at selskapet ble omorganisert 1. juli, har et rent administrasjonsselskap stukket av med sporveisnavnet. Bjørgan sitter igjen med «røkla», som inntil videre må hete det uhyrlige «Kollektivtransportproduksjon AS».

«Mer enn 90 prosent av kundene våre er nå fornøyd»

En sporveisdirektørs avgang er langt fra noen dagligdags begivenhet. På de 82 årene som har gått siden AS Oslo Sporveier ble etablert, er Bjørgan kun sjettemann i rekka. Kanskje han også må regnes som den siste, i og med at konsernet er i ferd med å kappes opp i stadig mindre enheter.

Dramatisk nedbemanning

Hva er egentlig status på omorganiseringsprosessen, Bjørgan?

– Første del av omorganiseringen er nå i ferd med å gå seg til. I de nærmeste månedene står vi overfor to store utfordringer: Vi må finne et sikkerhetssystem som tar hensyn til at kommunen nå vil få det direkte ansvaret for hva vi kaller det «verdibevarende vedlikeholdet» gjen-

nom nyopprettede selskaper for vogner og infrastruktur. Så må vi også få på plass et økonomisk grunnlag for hver av de nye enhetene.

I tillegg har han ansvaret for forberedelsen til konkurranseutsetting av vedlikeholdet på t-banen.

– Vognselskapet vil bli skilt ut snarest, og vi må forberede oss på konkurranse. Parallelt må vi gradvis bygge om og nedbemanne Ryen verksted i takt med at vognparken på t-banen skiftes ut. Nedbemanningen er dramatisk, den vil omfatte 120 – 170 mann, så for å lindre virkningene drøfter vi nå med Byrådet en mulighet for et felles arbeidsmarked.

Rock og gjørmebad

Sivilingeniøren fikk direktørjobben for om lag ti år siden fordi han var noe så sjeldent som en eksepsjonelt miljø- og kollektivvennlig veisjef. Dessuten var han litt rocka, og tok gjerne en diskusjon midt i arbeidstida om tekstene til Dylan eller riffene til Stones. Og siden Eidsvollguten var sterkt preget av rural ettertenksomhet, kunne drøftingene lett ta tid.

Dette kunne selvfølgelig ikke gå. Virkeligheten la sine knugende krav på timeplanen. Direktøren proklamerte da prinsippet om «management by muddling through», og gikk i gang med å krysspeile sporveisskuta gjennom gjørmehavet. Noen ganger så det virkelig ille ut, men sannelig loset han ikke gjennom, og det siste halvåret har trafikkøkningen vært mer enn voldsom – hele 8 prosent.

Godt omdømme

– Årsakene til trafikkøkningene er flere. Reisehyppigheten øker generelt som følge av gode tider.

Kollektivandelen øker også, fordi det bygges mange små leiligheter i indre by uten parkeringsplass - en del av en livsstil der privatbilen tillegges mindre vekt. Høye bensinpriser og vanskelig føre sist vinter har også spilt inn. Mer enn 90 prosent av kundene våre er fornøyd, det er «all time high». Trikkens glødende satsing på «rullende fortau» har åpenbart vært avgjørende. Jeg vil understreke at det kun er en farbar vei til varig suksess, nemlig å levere et godt produkt. Det har vi også gjort!

Ingen bakgårdsgreie

– Erfaringene med t-baneringen har jo også så langt vært en knallsuksess, selv om den først nylig ble helt ferdig?

– Utviklingen i Nydalen og Grefsen er gode eksempler på vellykket, integrert byplanlegging, der den kollektive infrastrukturen kommer på plass samtidig med tung utbygging. Viktig er også at politikerne har åpnet for kvalitativ god stasjonsdesign. T-baneringen har således ikke blitt noen «bakgårds-greie», men et anlegg man kan skryte av til besøkende, noe som høyner statusen ved å benytte banen også.

Ikke mitt bord!

– Hva med planer om kombibaner, t-bane eller trikk på ledige togskinner?

– Her kan jeg vise til strategisk plattform som sporveisstyret vedtok for ett år siden. Personlig tviler jeg på at kombibaner er aktuelt i Oslo-området, men dette er nå en sak for «nye» Sporveien. Spørsmålet er ikke mitt ansvar å svare på lenger. Egentlig litt deilig, gliser Trond Bjørgan og legger armene velbehagelig bak hodet.



Toget til frem

MADRID: Spanias økte velstand har kommet med tog. Høyhastighetsruten mellom Madrid og Sevilla har gitt de sydlige provinsene et økonomisk løft og bundet landet sammen med hurtige forbindelser. Og regjeringen har planer om mange flere ruter.

Teks og foto: JENS ULRICH PEDERSEN



FREMTIDEN:

AVE-togene ble dømt nord og ned, men ble en gedigen suksess. Nå erstattes de av topp moderne høyhastighetstog (AVE 102). Og innen år 2020 skal alle de 47 provinshovedstedenes på det spanske fastlandet være bundet sammen med nye AVE-tog.

FOTO: PATIER/RENFE

tiden

EU-medlemskapet i 1986 og AVE-toget i 1992 er nok de to viktigste begivenheter i Spanias nyere historie.

Spanierne har alltid vært begeistret for EU. Derimot var det stor skepsis overfor det nye høyhastighetstog som ble satt inn på ruten mellom Madrid og

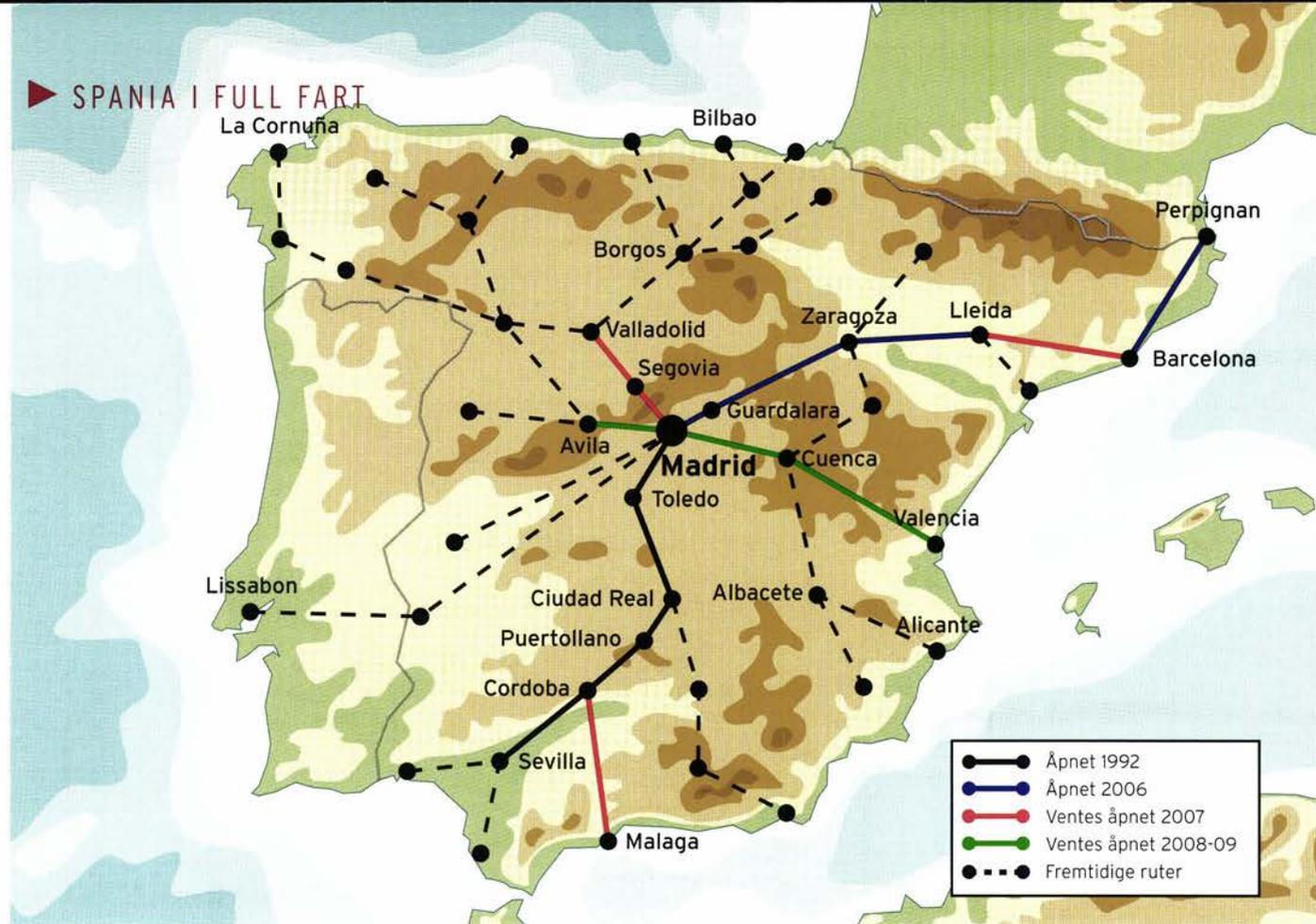
Sevilla den 21. april 1992, samme dag som Verdensutstillingen Expo92 åpnet i den andalusiske byen.

EUs fond betalte riktignok halvparten av de den gang astronomiske anleggsutgiftene på omkring 35 milliarder norske kroner. Likevel var det omfattende enighet om

at ruten ville bli en fiasko og bety bortkastede penger.

Økt velstand

I dag 14 år etter er kritikken helt forstummet. AVE-toget har blitt en gedigen suksess. Det spanske jernbaneselskapet Renfe har tjent mange penge på AVE (Alta Velocidad en



▶ España). Bare i 2005 reiste 7,17 millioner passasjerer med hurtigtogene i Spania, en økning på nesten én million passasjerer i forhold til året før. AVE har også gitt Renfe prestisje og et image av effektivitet og presisjon fordi høyhastighets-togene fungerer med bemerkelses- og misunnelsesverdig punktlighet.

Men AVE er ikke bare en «fugl» på skinner som drønner gjennom landskapet med 300 km i timen. Toget har gjort det mulig for tusener av spanjoler å bo i provinsen og arbeide i hovedstaden Madrid eller omvendt. Og denne utflyttingen har betydd økt velstand spesielt for det sydlige Spania hvor AVE-toget har virket siden starten. Alt tyder på at effekten brer seg til andre provinser når hurtigtogene når ut til alle landets hjørner de kommende år.

Fra 130 til 30.000 innbyggere

Regionen Castilla-la-Mancha syd for Madrid har opplevd en spektakulær fremgang på grunn av AVE-toget. Omkring 150.000 mennesker har flyttet til regionen de senere år. De de har kjøpt bolig i byer som Toledo og Ciudad Real hvor prisene kun er halvparten av prisene i Madrid. Det er skapt nye virksomheter og arbeidsplasser, og regionen får besøk av langt flere turister enn tidligere. Samme utvikling vil skje i

mellomstore provinsbyer med mellom 35.000 og 60.000 innbyggere som Guadalajara, Segovia, Avila og Cuenca, som i løpet av tre-fire år kun vil være en halv times togreise fra Madrid mot tidligere opp til en og en halv time.

Det mest iøynefallende eksempel på AVE-togets tiltrekning er den lille landsbyen Yebes, rundt ti km fra Guadalajara. Yebes har aldri hatt flere enn 130 innbyggere som har levd av å dyrke jorden og å gjete sauer. Men siden det ble besluttet å legge Guadalajaras fremtidige AVE-stasjon kloss inntil Yebes, er det oppført så mange nye boligområder at landsbyen vil komme til å huse 30.000 mennesker.

Fra fly til tog

En annen effekt av hurtigtoget er at det flytter passasjerer fra fly til tog. For eksempel har AVE-toget «stjålet» to tredjedeler av flytrafikken mellom Madrid og Sevilla. Og ifølge en analyse fra det spanske trafikkmiljøet vil «luftbroen» mellom Madrid og Barcelona miste minst 20 prosent av sine passasjerer når AVE-toget begynner å kjøre mellom Spanias to største byer i 2007. To år senere skal det spanske AVE-toget ifølge «kjøreplanen» knyttes til det franske TGV i Perpignan.

Men den sosialistiske regjeringen har enda større planer. Innen år 2020 skal alle de 47 provinshovedstedene på det spanske fastlandet være bundet sammen med AVE-tog, noe som innebærer en tidobling av hurtigtognettet. Først i rekken står byer som Malaga, Valladolid og Valencia. Senere kommer turen til kystbyer som Bilbao, La Coruña og Alicante. Det er også planer om å forbinde Madrid og Lisboa med hurtige togforbindelser.

Bedre miljø

Miljøgruppene bifaller beslutningen om å satse mer på tog som fremtidens transportmiddel. «Toget vinner over veitransport, både hva forurensning, energiforbruk, støy og ødeleggelse av natur angår,» skriver organisasjonen Ecologistas en Acción i en kommentar til AVE-togene.

Miljøgruppen kritiserer likevel at AVE-toget, som kjører med 300 km i timen mellom Madrid og Sevilla, bruker like mye strøm målt kilowatt-timer som en by på 25.000 innbyggere.

Det store elforbruket er én av grunnene til at Renfe satt inn mellomdistans-hurtigtog til byer som ligger innenfor én times kjøretid fra Madrid. Disse togene kommer «bare» opp i 250 km i timen og bruker derfor mindre elektrisitet.

Ut av isolasjonen

- AVE-toget har fått oss ut av isolasjonen og gitt oss en så god og hurtig forbindelse til Madrid at vi kan bo i Ciudad Real og studere eller arbeide i hovedstaden.

Ciudad Reals borgermester er begeistret for AVE-toger som kom til byen i 1992 og som har betydd et tidsskille for provinsbyen med 70.000 innbyggere, 200 km syd for Madrid:

- Før AVE kom, var Ciudad Real en søvng og isolert provinsby uten fremtid. Vi hadde mer enn tre og en halv times transport til og fra hovedstaden, og vi hadde ikke noe vekstpotensial verken økonomisk eller demografisk, sier borgermesteren Francisco Gil-Ortega.

- I dag har vi nærmest blitt en sydlig forstad til Madrid, og det har skapt vekst på alle områder: økonomisk, demografisk, industrielt, handelsmessig, kulturelt, turistmessig... AVE har vært en dynamo eller katalysator, ikke bare for Ciudad Real, men for hele Castilla-la-Mancha regionen, som

borgermesteren uttrykker det.

Han nevner at Ciudad Real i dag har eget universitet og teknologipark, og at byen også har begynt å tiltrekke seg utenlandske investeringer. For eksempel vil det amerikanske Harrah's Entertainment oppføre sitt første Casino-kompleks utenfor Las Vegas i Ciudad Real.

- Og det skyldes i høy grad AVE-effekten. Hurtigtoget har forvandlet oss fra en soveby til en moderne, aktiv by som tror på fremtiden, sier den glade borgermester.

«Hurtigtoget har forvandlet oss fra en soveby til en moderne, aktiv by som tror på fremtiden»

FRANCISCO GIL-ORTEGA
BORGERMESTER CIUDAD REAL

Høyere livskvalitet

Maria del Carmen García, 39 år, sekretær, ugift, bor i Ciudad Real, arbeider i Madrid, bruker AVE-toget hver dag.



- Det beste er at jeg kan komme hurtig frem og tilbake mellom min bolig og arbeidet. Min livskvalitet er høyere i Ciudad Real, men uten AVE-toget ville jeg være nødt til å flytte til Madrid. Eneste ulempe: Jeg kunne godt ønske meg litt flere tog sent på dagen.

- Tar del i velstanden



Carlos Villaverde, 35 år, direktør, gift, bor i Ciudad Real, arbeider i Madrid, bruker AVE-toget tre-fem dager i uken:

- Hurtigtoget har gjort det mulig for en masse mennesker, deriblant meg selv, å bo flere hundre km fra sin arbeidsplass i Madrid. Det er et kjempe fremskritt, og det betyr at byene ute i landet også får del i velstanden. Jeg synes toget er effektivt og punktlig, og det kan prismessig konkurrere med andre former for transport.

Overveier å flytte



Esteban Bolaños, 23 år, EDB-ingeniør, ugift, fra Ciudad Real, fikk nylig jobb i Madrid og flyttet dit, men bruker AVE-toget hver weekend:

- Jeg føler meg sikker på AVE-toget. Jeg har aldri hørt om ulykker. Og så går det fort. Én time og så er jeg hjemme hos mine foreldre. Så jeg overveier å flytte tilbake til Ciudad Real. Madrid er for stor og stressende.





- Nyter togreisen

Susana Mejías, 33 år, ansatt på reisebyrå, ugift, bor og arbeider i Madrid, bruker AVE-toget til Puertollano (syd for Ciudad Real) hver weekend:

- Jeg nyter å reise med AVE-toget hver weekend for å besøke mine foreldre. Det slår alle andre former for transportmidler i hurtighet, hyppighet, punktlighet og bekvemmelighet. Jeg arbeider i en forstad til Madrid, og det tar meg lengre tid å komme de 20 km til arbeidet enn de 240 km med toget til Puertollano.



- Får bo i min by

Maria José Cazallas, 29 år, sekretær, gift, bor i Ciudad Real, arbeider i Madrid, bruker AVE-toget fem dager i uken:

- Sammenlagt tilbringer jeg mye tid på toget. Jeg ser nesten mer til toget enn til min mann. Det er litt for dyrt, men det oppveies av at jeg kan fortsette å bo i min by. Uten hurtigtoget var det ikke annet å gjøre enn å flytte til Madrid eller finne en annen jobb i Ciudad Real, men nok ikke til den lønnen som jeg får nå.

- Dette toget er min venn

Jesús Cabanillas flyttet 75 kilometer ut av Madrid til en langt rimeligere bolig. Likevel bruker han en halvtime på jobben, i aircondisjonær behagelighet. Tusener av spanjoler er storfornøyd med å pendle til og fra den spanske hovedstaden.

Tekst og foto: JENS ULRICH PEDERSEN

Spanjolene har ry for å være upresise og ta lett på begrepet punktlighet. Det gjelder kanskje for menneskene i Spania. Men ikke for de spanske høyhastighetstogene. På slaget 17.50 glir S-104 AVE ut av Madrids Atocha-hovedstasjon. Ikke ett sekund for sent. Tid er nemlig penger for Renfe, det spanske jernbaneselskapet. Blir toget mer enn fem minutter forsinket, er billetten gratis.

På et blunk

Jernbanemagasinet er med på et par raske turer til provinsbyene Toledo og Ciudad.

Vi forlater storbyens pakkhus og industriområder og øker farten til først 140 og så 250 km i timen. «Storebror-toget» til Sevilla stryker av sted med over 300 km/t, på samme måte som AVE-toget mellom Madrid og Barcelona vil gjøre, når det tas i bruk i 2007.

Men her tar vi det litt mer med ro. Toledo ligger bare 75 km borte, og det spanske jernbaneselskapet Renfe har besluttet å spare på farten og energien ved å dekke strekningen med såkalte mellomdistanse-hurtigtog.

Det går kvikt nok allikevel. Det flate western-aktige landskapet suser forbi som en filmstrimmel. Det var her på Castilla-la-Manchas solbrente marker at Don Quijote og hans trofaste væpner Sancho Panza utfoldet seg. Cervantes' to roman-

helter må ha strisvettet under den ubarmhjertige solen mens de red rundt og jaktet på eventyr og kjempet mot vindmøller.

Det som Quijote og Panza brukte uker eller kanskje måneder på med sine langsomme øk, klarer AVE-toget på et blunk. En halv time i aircondisjonert behagelighet til Toledo og det dobbelte til Ciudad Real, nesten 200 km fra Madrid.

Flyttet ut av Madrid

Der er mange endags-turister med toget. Men også folk som pendler hver dag mellom arbeid og bolig. En av dem er Jesús Cabanillas. Han er ingeniør og arbeider i Madrid. Han har bodd det meste av sit liv i Madrid, men har nå flyttet til Toledo fordi hans kone arbeider der, og fordi boligene er mye billigere enn i hovedstaden.

- AVE-toget er som en god og trofast venn som man kan stole på. På grunn av mitt arbeid er det utrolig viktig for meg at toget er presist, sier han.

Alltid presis

Og det er det. Faktisk hører det til sjeldenhetene at AVE-togene ikke går og kommer rutemessig. Av de 13.736 togene som kjørte mellom Madrid og Sevilla i 2005, ankom kun 54 forsinket, opplyser Renfe. Det svarer til en punktlighet på 99,58 prosent, en presisjon som nok kan vekke misunnelse rundt omkring i Europa.

AVE-toget (Alta Velocidad en



AVSTRESSET: – Etter togturen kan jeg møte avstresset på arbeid og komme hjem uten å være trøtt, sier Jesús Cabanillas.

España) har nettopp feiret sin 14-års fødselsdag. To år etter innvielsen i 1992 tok det spanske jernbanelskapet Renfe en modig beslutning og lovet å betale pengene for billetten tilbake hvis toget ankommer med mer enn fem minutters forsinkelse. Men punktligheten har alltid ligget over 99 prosent, og Renfe har kun måttet refundere billetten til en brøkdell av de 76 millioner passasjerer som har reist med AVE-togene.

– Jeg har tatt toget hver dag i et års tid, og jeg har ennå ikke vært ute for at det er kommet mer enn fem minutter for sent, sier Jesús Cabanillas, som innrømmer at han er en stor fan av hurtigtogene.

– Bortsett fra prisen som er litt for høy, synes jeg det kun er fordeler med toget. Det beste er at man slipper den forferdelige trafikken omkring Madrid. I rushtiden om morgenen kan det lett ta tre ganger så lang å kjøre bil fra Toledo. I toget kan man slappe av og lese avisen og derfor møte avstresset på arbeid eller komme hjem uten å være trøtt, sier den 30-årige elektronikkingeniøren.

Ikke ulykker

Manuel Fuentes, 47 år, funksjonær i Innenriksministeriet, er veteran på



TAKKER TOGET: – Uten AVE-toget ville jeg vært nødt til å skifte bosted eller jobb, sier Manuel Fuentes.

AVE-toget. I ti år har han pendlet på strekningen Ciudad Real-Madrid fem dager i uken.

– Uten AVE-toget ville jeg ikke ha kunnet bo i Ciudad Real og arbeide i Madrid. Jeg ville ha vært nødt til å skifte bosted eller jobb, sier Manuel Fuentes, som er formann i Foreningen av Brukere av AVE-toget mellom Ciudad Real og Madrid.

– Det er 1.200 daglige brukere bare på den strekningen. Men det er mange tusen pendlere på de andre strekningene også, opplyser han.

Punktlighet, hurtighet og sikkerhet er de tre egenskapene han legger mest vekt på.

– For oss som oppholder oss 500 timer på AVE-toget i året, er det

vesentlig at det ikke har skjedd ulykker.

For dyrt

Men som formann for AVE-passasjerene finner han prisen for høy. For eksempel koster en enkeltbillett Madrid-Ciudad Real 17,80 euro, og for en pendler som bruker toget hver dag, blir utgiften knappe 400 euro om måneden.

– Vi ønsker at AVE-toget skal være et transportmiddel som er tilgjengelig for alle, ikke kun for eliten eller de høyt-lønnede. Og selv om det er passasjerer fra alle lag, fra håndverkere til direktører, er det flest høytutdannede og – lønnede. Menigmann har ikke råd til en så stor utgift. Renfe trenger konkurranse på samme måte som lavprisflyene har presset ruteselskapene til å sette ned prisene sine, mener Manuel Fuentes.

Vi har ankommet helt i rute. De spanske AVE-tog kunne kanskje være billigere å bruke. Men de kan nesten ikke bli mer presise. I motsetning til noen av menneskene i Spania.

«Jeg har ennå ikke vært ute for at AVE-toget er kommet mer enn fem minutter for sent»

JESÚS CABANILLAS

Klar til avgang

Bildet er tatt på Dombås i august 2006 og det er lok nr 271 som straks er klar til avgang.

Damplok er flotte motiver og i mørket kommer effekten av røyk og damp dramatisk frem.



MITT JERNBANEKUNST



NAVN: Hans Schaefer

TITTEL: Datakonsulent og fyrbøter i NJK

KAMERA: Nikon D70

BOR: Valestrandfossen



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.



Eurotunnel reddet?

I vinter ble det kjent at Eurotunnelen og dens datterselskaper (The Channel Tunnel Group Ltd) var ille ute økonomisk. Selskapets revisorer sendte i februar ut et varsel, mens forslag til refinansiering ikke førte fram. Nå har en fransk rettsinstans gitt Eurotunnel rettslig beskyttelse og et solid ståsted for selskapet til å gjennomføre forhandlinger med kreditorene om en refinansieringsordning. Eurotunnel kan klare å betjene en gjeld på ca 30 milliarder kroner, som er ca 20 milliarder mindre enn dagens gjeld.

Også i USA

Hvert år skjer det 400 kollisjoner mellom kjøretøy og tog på private planoverganger i USA med 30-40 dødsfall som følge. Den føderale jernbaneadministrasjonen (FRA) i USA skal avholde en rekke åpne møter for å finne fram til forbedringspunkter. Ettersom det generelt er store forhold i USA, gjelder det også private planoverganger. Det er ikke mindre enn 94 000 slike i landet.

Malmbanen vakrest



FOTO: LKAB

- Si meg hvem som vakrest er i landet, spurte Banverket alle som arbeider med jernbane og tog i Sverige i forbindelse med 150-årsjubileet for de svenske jernbanene.

- Malmbanen, var svaret. Strekningen mellom Riksgränsen og Torneträsk er altså den aller flotteste jernbanestrekningen i Sverige i følge de som forstår seg mest på slikt. Så kan vi lure på hva som hadde skjedd om strekningen fra Riksgränsen og ned mot havet, Ofotbanen, hadde vært med på avstemmingen....



SLITTE SPOR: På grunn av mange gamle og slitte spor er hastigheten allerede satt ned på flere danske strekninger.

FOTO: BANEDANMARK

Slakker på rutene

DSB og Banedanmark har blitt enige om å slakke på rutene neste år for å få bedre punktlighet. Årsaken er at infrastrukturen er nedslitt.

- Jernbanen er i en slik tilstand at det også framover vil oppstå feil på spor og signal, innrømmer driftsdirektør Henrik Jørgensen i Banedanmark.

- Selv om vi gjør det vi kan for å utbedre feil så fort som mulig, oppstår det hele tiden nye feil. Derfor er det riktig å utarbeide en mer robust ruteplan; en som passasjerene kan stole på, sier Jørgensen.

På grunn av mange strekninger med gamle og slitte spor er hastigheten allerede satt ned mange steder. Prognosen for 2007 viser bare en liten forbedring i forhold til i dag.

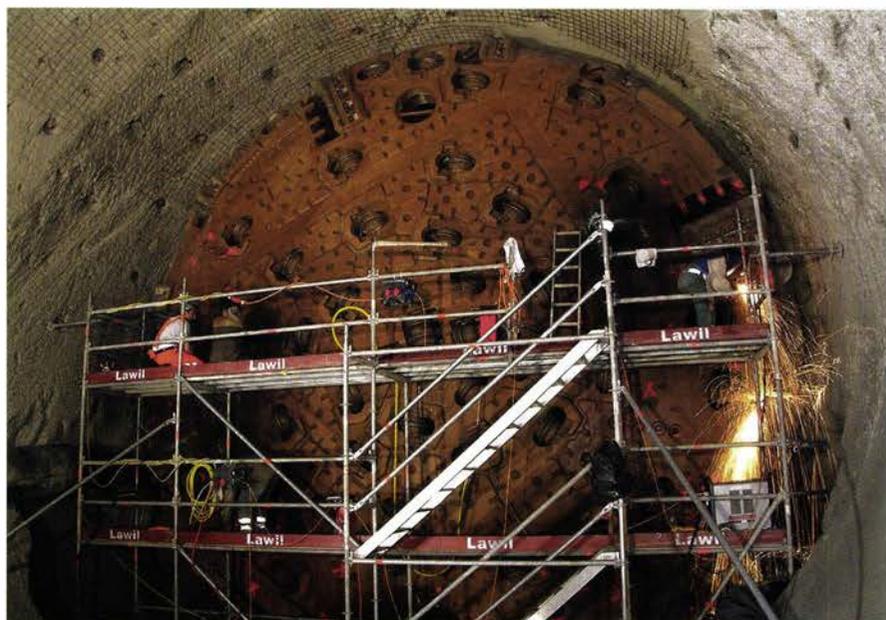
Mer forutsigbart

En ruteplan med slakkere ruter er noe Banedanmark og DSB er helt enige om.

- Det er vårt klare inntrykk at kundene våre godtar litt lengre reisetid når de til gjengjeld vet at rutene er realistiske å holde, kommenterer underdirektør Ove Dahl Kristensen i DSB Planlægging og Trafikk.

- Men selv med en mer robust ruteplan klarer vi ikke helt å unngå forsinkelser så lenge tilstanden på spor og signaler er så dårlig som den er, sier Dahl Kristensen.

Den dårlige forfatningen på infrastrukturen i Danmark har allerede fått følger for rutene på strekningen Ålborg - Frederikshavn. Neste år følger større deler av jernbanenettet i Danmark etter. Hvor mye er imidlertid ennå ikke bestemt da ruteplanprosessen ennå ikke er helt i boks.



STORE FORHOLD: Skjærebodet på boremaskinen må vedlikeholdes skal den klare å ete berg og lage stort og langt hull i gråfjell.

Foto: ALP TRANSIT GOTTHARD LTD

Hull gjennom Alpene

Gjennomslaget for det ene løpet i Gotthardtunnelen gjennom Alpene markerer en viktig milepæl i et gigantisk løft for togtrafikken i Sør-Europa. Arbeidet, som bare for denne tunnelen vil komme på mer enn 40 milliarder kroner, har nå pågått i fire år.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Gotthardtunnelen vil bli verdens lengste med sine 57 kilometer når den står ferdig. For persontrafikken vil New Rail Link through the Alps (NRLA) mellom Zürich og Milano bety en reduksjon i kjøretiden på én time: fra dagens 3.40 timer til 2.40. For godstogene vil det bli den reneste revolusjonen med dobling i lasteevne fra dagens 2000 tonn per tog til 4000 tonn, og med en fartsgrense for godstog på 160 km/t.

Før strekningen Zürich-Milano står ferdig, skal det bygges to tunneler til i tillegg til den gjennom St. Gotthard. Den ene, Zimmerberg-tunnelen, ligger like sør for Zürich og vil bli på 20 kilometer. Den andre, Ceneritunnelen, ligger like nord for Milano og blir på drøye 15 kilometer. Norges

lengste jernbanetunnel, Romeriksporten, er til sammenlikning 14,6 kilometer lang.

Enorme dimensjoner

Hele perioden med planlegging og bygging av den nye banen mellom Zürich og Milano er beregnet å ta 25 år. Anlegget er så stort at det ble gjennomført en folkeavstemming i Sveits i 1998 for å sjekke om det var dette folk ville ha. Og det var det – til tross for en total kostnad på 156 milliarder kroner. Den summen vil dessuten øke til banen står ferdig.

For sveitserne, som blir plaget med støv, støy og lav fremkommelighet i vegtrafikken i denne enorme flaskehalsen for trafikk sør-nord gjennom Europa, vil NRLA representere en bedre hverdag. For ingeniørene og arbeidsfolkene som planla og bygde den, vil det bety at de går inn i historiebøkene sammen med storverket de lager. ■



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 Ånonsen

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

Info Utbygging

Informasjonssjef
Kjell Bakken

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

Info Øst

Informasjonssjef
Ellen Svendsvoll

Telf: 22 45 72 42/916 57 242
e-post: esv@jbv.no

Informasjonsrådgjevar
Ronald Holmstrøm

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

Info Vest

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

Info Nord

Informasjonssjef
Dag Svinsås

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

Informasjonsrådgjevar
Arvid Bårstu

Telf: 72572720/91650088
e-post: xbaar@jbv.no

Info Sørlandsbanen

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

HARRYSPØRET

GLEDER TIL BESVÆR

- Av alle de bekymringer jeg har hatt, har de voldt meg størst besvær som aldri ble noe av. Disse bevingede ord stammer fra den amerikanske politikeren Benjamin Franklin.

Den kloke mannen, som også var en fremragende diplomat og fysiker, døde i 1790, men munnhullet lever fortsatt. Og det er ikke uten grunn.

Sitatet gir nemlig presist uttrykk for følelser som trolig de fleste fra tid til annen fornemmer. Følelser som kommer snikende når man ellers minst skulle vente det. Enkelte grupper av mennesker – blant dem drosjesjåfører i Trondheim – synes å være hyppigere utsatt for slike fornemmelser enn andre.

Fordelaktig

Enhver som lett henslengt i baksetet på ei trønderdrosje måtte driste seg til å si noe fordelaktig om godværet i Stiftsstad en solskinnsdag, vil skjønne hva jeg mener. Kuskene lar seg rett og slett ikke rive med i begeistring. I stedet konstaterer de i knappe ordelag at i går va' været rævva, og i morra blir det sikkert itjno' likar'.

Særnorsk lynne

Nå skal det i anstendighetens navn sies at våre venner i trøndersk drosjenæring knapt kan sies å være alene om å ha vanskelig for å glede seg i nuet. Fenomenet gjør seg gjeldende på alle kanter av landet, og i alle lag av folket. Kanskje har



det noe med vårt lynne å gjøre? Et særnorsk lynne basert på særnorske erfaringer som tilsier at det helst vil gå galt til slutt.

Smilebåndet

Stort sett lever vi godt med tiløpene til angst for elendigheta vi vet bare må komme. Innimellom evner vi til og med å trekke på smilebåndet av vår egen pessimisme. I våre egne rekker er det imidlertid ikke alltid slik. Spesielt ikke etter at det lekket ut opplysninger fra statsbudsjettet som peker i retning av mer penger til jernbaneformål.

Bekymringer

I utgangspunktet skulle man tro at dette ville fortone seg som den

søtteste musikk i ørene på alle oss som brenner for saken, men den gang ei. Katta til en anslått verdi opp mot én milliard kroner ekstra i året, var knapt ute av sekken før noen kom med de første paradoksale bekymringene. Har vi nå alle planene klare? Greier vi å levere som forventet?

Bevilgninger

Jeg skal ikke påberope meg noe fullgodt svar, men våger å påstå at det skal vi greie. Eller rettere sagt, det MÅ vi greie. Etter årelangt «mas» om behovet for økte bevilgninger fra Jernbaneverkets side - ikke minst i NTP-sammenheng - ville alt annet vært for dumt. Eller altså: Vi har ikke noe valg!

HARRY K