

Jernbane

NR. 1 - 2007

magasinet

NR. 1 - 2007

magasinet



Kamp mot ras

Jernbaneverket tar konsekvensen av ekstremvær og rekordmange avsporinger. Nå kartlegges rasfaren på hele det norske jernbanenettet. Ny trinnvis beredskap innebærer at baner stenges når ekspertene varsler om rasfare. **Side 4-13**



Jernbaneverket

Klimautfordringene

For ett år siden skrev jeg om vær og klima i denne spalten. Vi var da midt i en periode med tunge snøfall, driftsproblemer og stengte baner på grunn av store snømengder.



I år er det annerledes. Vi har bak oss den mildeste høsten i manns minne, og snømengdene har uteblitt, i hvert fall på de stedene der utfordringene var størst for ett år siden.

Det snakkes nå på en helt annen måte om klimautfordringene. Folk registrerer det uvanlige været, både de høyere temperaturene og de hyppigere periodene med ekstremvær. Forskerne dokumenterer at vi står overfor en global oppvarming, og utslipp av klimagassen CO2 framheves som den viktigste årsaken.

FNs klimapanel som presenterte rapporten sin 2. februar, mener at vi bare har sett begynnelsen: Voldsomt uvær vil bli langt mer vanlig i tiden fremover. Gjennomsnittstemperaturen vil i verste fall øke med over seks prosent i dette århundre. Havnivået kan komme til å stige med en halvmeter, muligens mer. Snø og hvite vintre kan bli et sjeldent syn.

Alt dette gjør at behovet for en miljøvennlig transportpolitikk igjen er på dagsordenen. Jernbanen framheves som et framtidig alternativ, og det er blitt lettere å argumentere for behovet for et godt utbygd jernbanenett. Målet må være at vi får en jernbane som gjør det lettere og mer attraktivt for folk og bedrifter å opptre klimavennlig i hverdagen.

Samtidig ser vi at klimaendringene og ekstremværet gir oss utfordringer. Store temperatursvingninger, manglende tele og store nedbørsmengder gjør at faren for ras må gis høyere oppmerksomhet. I denne utgaven av Jernbanemagasinet skrives det mye om det arbeidet som gjøres i Jernbaneverket for å sikre seg mot ras og uønskede hendelser.

Det er helt nødvendig at vi til enhver tid har oversikt over risikobildet knyttet til å framføre tog i Norge. Like før jul inngikk vi en samarbeidsavtale med Meteorologisk institutt for å sikre oss tilgang til mer nøyaktige og hyppigere værdata. Det er ett av tiltakene som bidrar til at vi til enhver tid har den riktige beredskapen, og at det er trygt å kjøre tog i Norge uavhengig av vær og nye klimautfordringer.

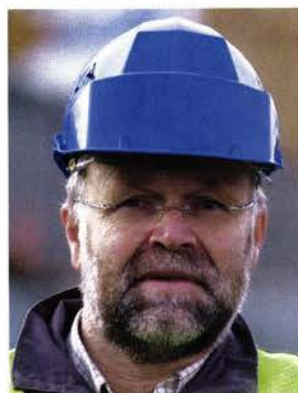
STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



28
I høy fart

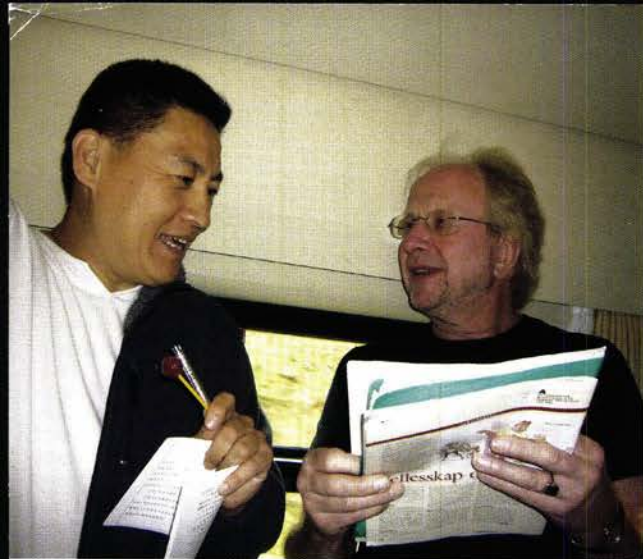
Han sykler i stor fart og arbeider for høyhastighetsbaner, men er verken bilmotstander eller kollektivfanatiker.



16
Måltrettet

Regionenes nye utbyggingssjef retter all sin virksomhet mot suksesskriteriene tid, kostnad, kvalitet - og omdømme.

All rasfare kartlegges	4
Omfattende væravtale	7
Bergingsrekorden	8
Sikrere jernbanetunneler	12
Smånytt innenriks	14
Til tjeneste for regionene	16
Lover fire milliarder ekstra	19
Svært fornøyde lesere	20
<i>Min arbeidsdag:</i>	
Ordensmennesket på Lysaker	22
Sagt om jernbanen	23
<i>Månedens gjest:</i>	



32 Kina-eventyr

Jernbanemagasinet's redaktør har vært i Kina og reist med tog i 5.000 meters høyde. - Som et eventyr, skriver han.



22 Orden

- Det viktigste i denne jobben er å holde orden i sysakene, sier byggelederen for et ikke helt ukjent utbyggingsprosjekt ...



12 Sikrere

Jernbanetunnelene sikres bedre mot vann- og frostska-der. Nye rutiner og bedre produkter er på trappene.

Tog må være viktigst for NSB	24
Smånytt innenriks	26
Møte med:	
Høyhastighetssyklisten	28
Omdømme-byggeren	31
Jernbaneeventyr på «Verdens tak»	32
Årets jernbanebilde:	
Stemningen vant over teknikken	40
Mitt jernbanebilde	42
Gigantprosjekt på tre piler	44
Smånytt utenriks	46
På skrått bakfra	48

Jernbane

magasinet

NR. 1 - 2007

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland

REDAKTØR

Svein Erik Bakken

REDAKSJONSSJEF

Tore Holtet

FOTOJOURNALIST:

Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

Harry Korslund

Arvid Bårdstu

Arne Danielsen

Egil Nyhus

Olav Nordli

Jon Iver Grue

FORSIDE-FOTO: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Svein Erik Bakken

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 51 56

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

Redaksjonen avsluttet 5. februar 2007.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 5.750

Layout: Aktuell, Oslo

Trykk: Gan Grafisk, Oslo

Distribusjon: Bedriftssupport

All rasfare kartlegges

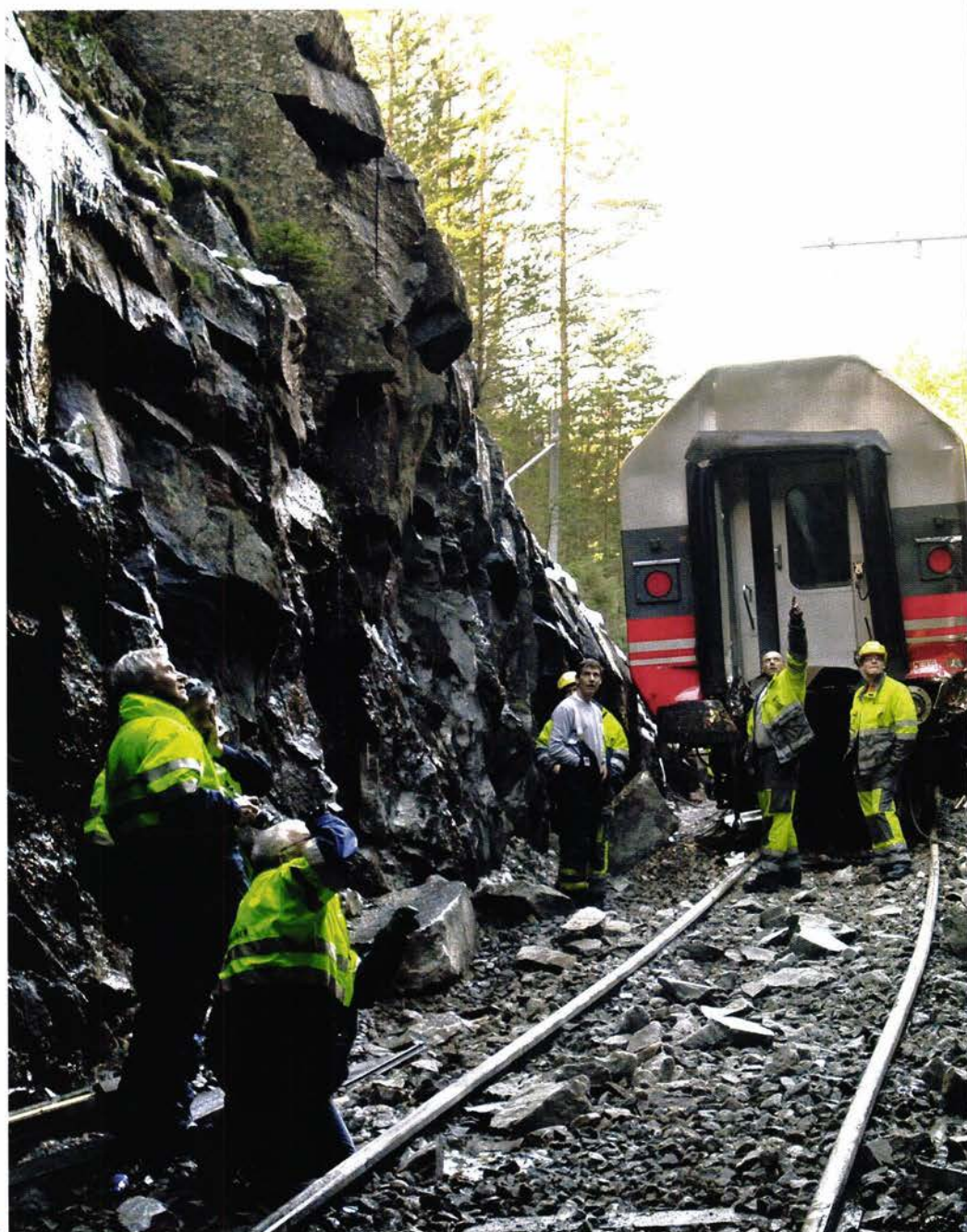
Uvanlig mange avsporinger på grunn av ekstremvær gjør at Jernbaneverket har satt i gang et omfattende kartleggingsarbeid av rasfarlige områder. Alle jernbanestrekninger skal saumfares av geologiske eksperter.

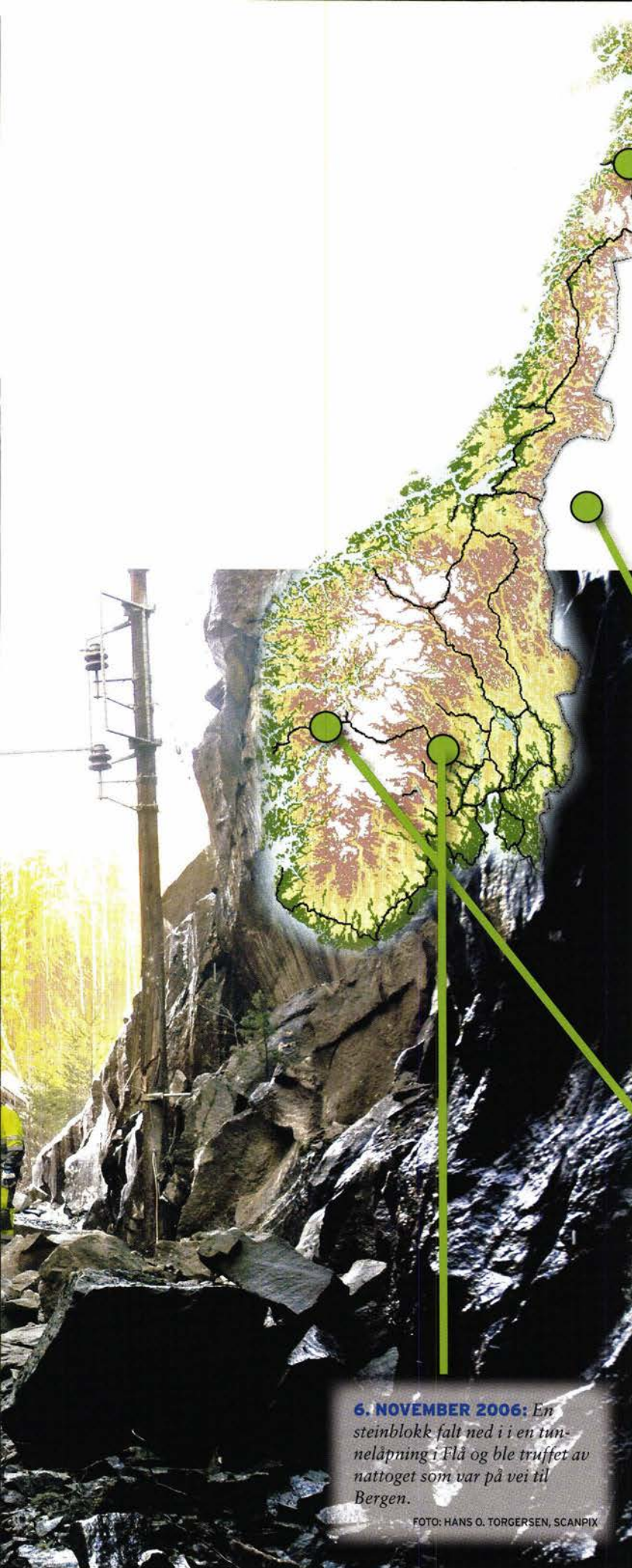
Tekst: TORE HOLTET

Den 23. desember 2005: Uten forvarsel slår et lokomotiv salto etter å ha truffet en flere tonn tung steinblokk ved Kvilekvål mellom Voss og Bergen. Store deler av et godstog smadres. På mirakuløst vis slipper lokføreren heldig fra det.

Denne alvorlige hendelsen var foranledningen til at Jernbaneverkets ledelse bestemte seg for å sette ned et rasutvalg som skal koordinere rassikringsarbeidet på landsbasis.

Været svinger mye mer enn før, og gjennom fjoråret har flere tog sporet av på grunn av ulike former for ekstremvær. Nå er rasutvalget i ferd med å sy sammen et helhetlig arbeidsprogram for å sikre banene mot ras og ikke minst mot konsekvensene av ras.



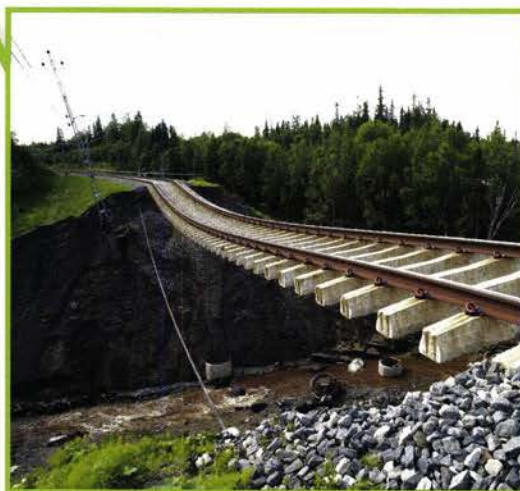


6. NOVEMBER 2006: En steinblokk falt ned i i en tunnelåpning i Flå og ble truffet av nattoget som var på vei til Bergen.

FOTO: HANS O. TORGENSEN, SCANPIX



8. SEPTEMBER 2006: Steinblokk på 50 kubikkmeter falt ned fra sideterrenget og kappet skinnestrengen ved Trettnes i Saltdalen. FOTO: DAG PETERSEN, AN



31. JULI 2006: Flom fjernet en hel fylling under jernbanen og E14 øst for Storlien. FOTO: SCANPIX



23. DESEMBER 2005: Et godstog ble smadret i møte med en flere tonn tung steinblokk ved Kvilekvål mellom Voss og Bergen. FOTO: BJØRN SKAUGE

«Vi har eksempler på at hele fyllinger og tatt med seg skinnegangen...»

► Stenge baner

Retts før jernbanemagasinet møter seksjonsleder Trond Børsting, er Bergensbanen stengt på grunn av fare for snøras.

– Det skjedde etter et rasfarevarsel fra Norges Geotekniske Institutt (NGI). Som en del av vår beredskap samarbeider vi nå nært med de beste fagmiljøene i Norge. Sammen med NGI bistår Norges geologiske undersøkelse (NGU) oss med raskartlegging. Vi har også et nært samarbeid med Meteorologisk institutt, Bioforsk (Ås), Norges vassdrags- og energidirektorat og Statens vegvesen.

– De som jobber på linjen, føler nå en større trygghet i forhold til å trappe opp beredskap og visitasjon og eventuelt stenge banen, sier Børsting.

Trinnvis beredskap

– Vi baserer oss på ulike former for varsling. JBV har i dag tilgang til noen få værstasjoner som gir oss

informasjon om når det begynner å bli kritisk. Vi abonnerer på værvarsler og har innledet et nært samarbeid med Meteorologisk institutt for å få enda sikrere værdata. Som ett ledd i dette

arbeidet vil det settes opp flere værstasjoner langs banenettet i løpet av noen få år.

– Basert på forskning ved NGI har vi regnet ut hvor mye vann som kan være i terrenget før sannsynligheten for jordras øker faretruende. Allerede før uværet kommer, holder banesjefens personell seg orientert om hva slags vær som er i vente. På enkelte steder foretas ekstra inspeksjoner.

– Beredskapen er trinnvis – med



FOTO: BJØRN SKAUGE

tre trinn: grønn, gul og rød. Det er ikke så ofte at «vi går i rødt», Ved gult innfører vi saktekjøringer. Ved rødt stenges banen for å unngå at tog kjører inn i ras.

– Noe av det viktigste vi har gjort i sikkerhetsarbeidet vårt i Jernbaneverket er å innføre den trinnvise beredskapen, basert på varsler og observasjoner fra meteorologer og målestasjoner, sier sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl til Banenettet.

Tøffere klima

Dette er langstidsvarsel for de kommende åra: Mer regn i lavlandet vinterstid. Flere sørpeskred. Økt fare for steinsprang, jord- og kvikkleireskred.

Dermed må også Jernbaneverket forberede seg på enda tøffere utfordringer på grunn av værsvingninger.

Tidligere var det Nordlandsbanen og Bergensbanen som ble regnet som rasutsatt. Fremdeles står disse banene høyt på prioriteringslista, og her jobbes det med

mange permanente tiltak.

Avsporinger på grunn av ekstremvær er ikke lenger forbeholdt baner med tradisjonelt barskt klima. Rett som det er herjer uværet på de mest uventede stedene.

«Nok er nok»

– Nytt klima gjør at det er nødvendig å kartlegge alle jernbanestrekninger, og vi prioriterer alt som går på sikkerheten løs, presiserer Børsting.

– Mens vi før var opptatt av de nære ting som fjellskjæringer, har vi etter hvert også funnet det nødvendig å rette oppmerksomheten mot andre deler av terrenget ved siden av sporet, understreker Roar Nalsund, som har mange års erfaring med rassikring på Nordlandsbanen

– Den 10. januar 2002 kjørte tre tog inn i hver sitt jordras. Det ene toget holdt på å havne i sjøen. I tillegg hadde vi 20-30 tilsvarende hendelser på banen. Og da var beskjeden fra daværende regiondirektør Morten Mørch klar: «Nok

«Jeg opplever at vi ligger i forkant når det gjelder beredskap og rasforebygging»

TROND BØRSTING,
SEKSJONSLEDER, JBV

har rast ut

ROAR NÅLSUND, INGENIØRGEOLOG I JBV

er nok. Nå lager dere en plan så vi kan unngå dette i framtida.»

Den klare meldingen ble innledningen til et FOU-prosjekt knyttet til ekstremvær.

– Nå drar Jernbaneverket nytte av den erfaringsplattformen vi sitter på.

De sårbare punktene

– Men er det mulig å unngå stein- og jordras i et land som Norge?

– Nei, men vi kan redusere skadene. Det vet vi av erfaring. Sideterreng, steinsprang og utglidninger i fyllinger må kartlegges. Flere steder har vi mistanke om at jernbanen fungerer som en dreneringsvei for vann. Vi har eksempler på at hele fyllinger har rast ut og tatt med seg skinnegangen. Vi vet også at snøras kommer ned i bekkesystemer og videre ned mot fyllinger. Det er svært viktig er å få oversikt over de sårbare punktene for å kunne sette i verk forebyggende tiltak, sier Nålsund.

Han legger imidlertid ikke skjul på at en fullstendig kartlegging av rasfaren på det norske jernbanelinjet vil ta år.

– Med de bevilgningene vi nå har, vil det kunne ta minimum fem, kanskje ti år, mener Nålsund.

– Vi vil nok trenge større ressurser til å drive denne type beredskap i framtida, men jeg opplever at JBV's ledelse har satt rassikring på dagsordenen og er innstilt på å følge opp de forslag som rasutvalget kommer med.

– Jeg opplever at vi ligger i forkant når det gjelder beredskap og rasforebygging, sier Trond Børsting, men han legger til: – For å møte dagens utfordringer må vi blant annet bygge videre på kompetansen hos linjepersonell og sørge for å ligge i forkant med videre utvikling av beredskapen.



SAMARBEIDER: Værdata fra blant andre meteorolog Siri Wilberg blir stadig viktigere for Jernbaneverket ved jernbanedirektor Steinar Killi.

Omfattende væravtale

Jernbaneverket og Meteorologisk institutt har signert en rammeavtale om utveksling av værdata og samarbeid for å oppnå bedre værvarsler. Det skal blant annet settes opp flere værstasjoner langs jernbanelinjet for å trygge togtrafikk.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Dette er en viktig avtale for oss, sa jernbanedirektor Steinar Killi da han signerte rammeavtalen med Meteorologisk institutt 20. desember.

– Værvarsler og værdata blir stadig viktigere for å kunne avvikle togtrafikken på en sikker og punktlig måte, understreket Killi. Jernbaneverket er dermed sikret nøyaktige og tjenlige værvarsler som grunnlag for sin beredskapsvurdering knyttet til togtrafikken. Som eksempel kan nevnes at store nedbørmengder øker rasfaren og at slike nedbørmengder ofte kan komme lokalt.

Nye værstasjoner

– Jernbaneverket har identifisert et behov for om lag 15 nye værstasjoner langs jernbanelinjet, opp-

lyser Trond Børsting til Jernbanemagasinet. Disse skal komme i tillegg til de værstasjonene som finnes fra før, og skal sammen med de eksisterende værstasjonene kunne gi en fullgod oversikt over vær-situasjonen langs landets jernbanelinjer til enhver tid.

Etableringen av de nye værstasjonene skjer i et nært samarbeid med Observasjonsdivisjonen hos Meteorologisk institutt. Jernbaneverket finansierer stasjonene og bidrar med grunnarbeider og strømleveranser mens instituttet står for selve byggingen av værstasjonene. Denne utbyggingen vil ventelig ta et par års tid. Jernbaneverket vil levere alle sine værdata til Meteorologisk institutt, som vil bruke dem som del av sin observasjonstjeneste.

oyg@jbv.no



STANS: Lokomotivet stanset i et bekkefar syv meter under sporet.

Bergings- rekorden

FLÅ: - 2006 ble et ekstremår. 100 bergingsoperasjoner i løpet av 52 uker er en kraftig økning fra gjennomsnittet de ti foregående år, forteller Knut Hauglund, daglig leder i NSB Berging.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet ble med på fjorårets siste og store bergingsoperasjon, med Norges kraftigste løfteutstyr som måtte hentet fra

Ormen Lange-utbyggingen på romsdalskysten.

Avsporingen

Natt til mandag 6. november 2006: En steinblokk sprenget ut av is og

faller med i sporet i en tunnelmunning ved Flå. Like etter kommer natt-toget fra Oslo til Bergen og kjører inn i steinblokka og sporer av.

Ferden stanser i et bekkefar syv



TUNGT LØFT: NSB Berging hyret inn to 200 tonns mobilkraner for å få det havarerte El 18-loket opp på sporet.

meter under sporet – 120 meter fra stedet der El 18-loket traff steinblokken.

Utrolig nok kommer ingen personer alvorlig til skade, til tross for at hastigheten i sammenstøtet var rundt 80 km/t.

Både lokomotivet og tre av sovevognene sporet av.

«Rydd sporet!»

Umiddelbart etter at redningsaksjonen av et 200-talls passasjerer

var avsluttet ved 03.30-tiden den samme novembernatta, ble vakt-havende bergingsleder i NSB Berging, Torkil Gregging, kontaktet av togleder i Drammen.

Toglederen i Drammen var først og fremst opptatt av å få ryddet og reparert sporet for to sovevogner, slik at trafikken kunne komme i gang igjen så raskt som praktisk mulig.

– Vi var på plass før det lysnet av dag, forteller Knut Hauglund til

Jernbanemagasinet. Vakt-havende bergingsleder skaffet oversikt over materiellet som var involvert.

Derneft ble skadeomfang kartlagt, mens arbeidet med å samle og organisere ressurser for å komme i gang med første fase av berging og rydding av sporet startet.

Det ble raskt avklart at El 18-lokomotivet skulle berges og transporteres til NSBs verksted i Oslo, og ikke hugges opp på havari-stedet. ▶

- Et nytt EI 18-lok koster anslagsvis 35 millioner kroner, og verdien av det havareerte loket ble anslått til 20-25 millioner kroner, forutsatt at det kunne settes i stand igjen.

Den siste av tre avsporede sovevogner ble berget med innleid mobilkran siste helgen i november.

Krevende forberedelser

– For å løfte loket måtte vi ha de to største mobilkranene som er tilgjengelig i landet, på plass, fortsetter Hauglund. Norsk Kran-service og kranelskapet T.O Bull hentet to 200 tonns mobilkraner fra Hydros ilandføringsanlegg for

gass fra Ormen Lange-feltet på Aukra til bergingsstedet.

Mange hindere måtte passeres: Vektbegrensninger over en bru, transport gjennom en jernbanetunnel og ikke minst: Det måtte anlegges en ny vei til stedet der lokomotivet lå. Og for å få mobilkranene frem til bergingsstedet, måtte løftebommene demonteres fullstendig. En tredje 100 tonns mobilkran ble derfor hyret inn til rigging av de to store mobilkranene. CargoNet sørget for transport av kranbommer og motvekter.

Natt til søndag

Fredag 5. desember klokken 18: De to kranene som skal gjøre jobben, er montert. Innspurten på en omfattende operasjon er i gang. Den kan for alvor begynne når det lysner av dag ved 06-tiden lørdag morgen.

Bergingsoperasjonen med opprydding må være avsluttet innen søndag formiddag. Men Knut Hauglund og hans team i NSB Berging har full kontroll. Loket løftes opp og settes på sporet ved 23-tiden lørdag kveld. Nedriggingen av mobilkranene går raskere enn forutsatt.

Søndag formiddag kunne tog 61 og 62 på Bergensbanen passere rutemessig, og det havareerte loket nærmet seg da verkstedet på Nyland.

– Godt samarbeid

Hauglund berømmer både grunneier og alle som var med på operasjonen, for innsatsen – fra planleggingen av bergingsarbeidet startet til oppdraget var fullført.

– Takket være mange dyktige og innsatsvillige mannskaper i Jernbaneverket, kranelskapet T. O. Bull, NSB og CargoNet gikk oppdraget på Bergensbanen i Flå lettere enn forventet, oppsummerer Knut Hauglund.

FULL KONTROLL: Fire ukers innsats kunne avsluttes da loket omsider kunne trekkes tilbake til verkstedet i Oslo på egne hjul

Oppdrag i 2006

- Totalt 100 registrerte hendelser, mot gjennomsnitt 70 de siste 10 år.
- Flere av de store hendelsene er forårsaket av ras eller andre ytre påvirkninger.

De største hendelsene:

- Mai, avsporing persontog på Skien stasjon
- Juli, avsporing godstog Råde
- Juli, avsporing godstog Ulekleiv (Dombås)
- September, avsporing persontog Kjose (Oklungen)
- September, avsporing godstog Trettnes
- November, avsporing persontog Flå

Dette er NSB Berging

- Enheten er tilknyttet NSB Materiell og er en videreføring av NSBs tidligere bergingstjeneste.
- Enheten har tradisjonelt blitt benyttet i forbindelse med opprydding etter driftsuhell, avsporinger og når tog har behov for teknisk assistanse.
- De senere årene er denne typen assistanse blitt levert til alle operatører.
- Enheten er lokalisert til Lodalen i Oslo med utstyr i Stavanger, Bergen, Trondheim, Mo i Rana og Narvik.
- NSB Berging består av fem fast tilsatte som ivaretar daglig drift og overordnet bergingsvakt. Ved ytterligere personellbehov kjøpes ressurser fra enheter med kompetanse på togmateriell og vedlikehold.
- Etter anbudsrunde i 2005 ble NSB Berging engasjert av Jernbaneverket til bergingstjeneste over hele landet.





Jernbanetunnelene vil i framtida bli bedre sikret mot vann- og frostskaader. Under framtidig tunnelbygging vil fjellets kvalitet bli sjekket hver femte meter av Jernbaneverket Utbygging. Etter hvert vil også brannfarlige skumplater bli erstattet med brannsikre gummiplater.

Tekst: TORE HOLTET

Foto: ØYSTEIN GRUE

Allerede under den forestående byggingen av den 5,5 kilometer lange tunnelen mellom Lysaker og Sandvika vil Jernbaneverket innføre en ordning som kalles «Byggherrens halvtime»:

– Entreprenører vil i kontrakten forplikte seg til å stille med løfteutstyr, slik at vår kontrollingeniør kan registrere og undersøke fjellet regelmessig. På den måten vil vi skaffe oss bedre oversikt over kvaliteten på fjellet, og vi kan hele tiden vurdere hvordan tunnelen best kan sikres, forteller prosjektleder Knut Edmund Knutsen i Jernbaneverket Utbygging.

Skinner rustet

Jernbaneverket har høstet ferske erfaringer med vannsikring under byggingen av to tunneler på Asker-

banen. Etter 14 måneders drift er Tanumtunnelen (3,5 kilometer) og Skaugumtunnelen (4,5 kilometer) saumfart av bane-sjefens folk. Til-

stands vurderingen konkluderer med svært få vandrypp på skinner og i spor – i Tanumtunnelen. I Skaugumtunnelen er situasjonen en annen. På 30-40 steder drypper det vann ned på skinnene, og flere steder er det registrert til dels store rustangrep.

«Vi vil vi skaffe oss bedre oversikt over kvaliteten på fjellet»

KNUT EDMUND KNUTSEN,
PROSJEKTLEDER JBV UTBYGGING



Sikrere jern

– Vannlekkasjen inn i tunnelen er 30 prosent lavere enn planlagt, og vi har ingen setningsskader på overflaten. Derimot har vi registrert at de vandrypp som er i sporområdet, treffer skinnegangen med påfølgende rustangrep. Derfor vil vi til sommeren gå inn og sikre deler av tunnelen på nytt når strekningen likevel skal stenges på grunn av arbeidene med Lysaker stasjon, opplyser Knutsen.

Ned i sålen

– JBV må se nærmere på hvordan vannsikringen i Skaugumtunnelen er utført, både i forhold til sikringsmåte og sikringsmengde, sier teknisk sjef Christopher Schive i Jernbaneverkets avdeling Premiss og utvikling.

– Hvert år må vi foreta noe ettersikring i enkelte tunneler, men jeg forventer at en ny tunnel vannsikres tilstrekkelig i utgangspunktet, presiserer han.

Knutsen er enig i at skinnegangen ikke skal ruste så mye etter 14 måneder, men legger til at dette også kan skyldes meget aggressivt vann fra et kalkholdig fjell.

– Men vi lærer av våre egne erfaringer, og i tunnelen mellom Lysaker og Sandvika kommer vi til å føre duken med PE-skum helt ned i sålen. Det vil forhåpentligvis hindre at det drypper vann ned i skinnegangen, opplyser han.

Gummi

Etter hvert vil Jernbaneverket gå helt bort fra såkalt PE-skum når



BYGGHERRENS HALVTIME: En kontrollingeniør vil heretter registrere og undersøke fjellet for hver femte meter. (Bildet er tatt i en annen sammenheng).

nbanetunneler

tunnelene skal sikres mot vann- og frostskafer. Selv om PE-skumplatene i dag blir sprøytet med betong for å redusere brannrisikoen, vil de bli erstattet av gummibaserte produkter. Gummi er langt mindre brannfarlig enn skumplater, som har vært en rådende botemiddel i norske tunneler gjennom flere tiår.

Det er gjort flere forsøk, blant annet på SINTEF, som har vist at PE-skummet er meget brannfarlig. – Risikoen for at det skal begynne å brenne i en av våre tunneler, er meget lav. På den annen side vil konsekvensene av en tunnelbrann kunne være desto større, poengterer Schive. – Tester viser at skumplatene som er boltet fast i tunneltakene, kan bli antent ved en tog-

brann. Og hvis de først tar fyr, vil de kunne utvikle ekstremt høye temperaturer og røyk. Derfor er det de siste åra arbeidet for å finne like gode, men mindre brannfarlige erstatningsprodukter.

Test i februar

Også Statens vegvesen vil kvitte seg med de brannfarlige skumplatene, men har endt opp med andre løsninger enn oss.

– Det stilles forskjellige krav til veitunneler og jernbanetunneler. Det som er spesielt for oss, er at vi særlig må forholde oss til strømforhold, trykk- og sugekrefter. Med det som utgangspunkt har vi testet ut en rekke produkter og endt opp med gummibaserte produkter. Det som nå gjenstår, er å finne en

monteringsmåte som er effektiv.

– Når regner dere med å installere de første gummiplatene i taket på norske jernbanetunneler?

– Vi regner med å teste ut nye produkter ganske raskt, og vi begynner i Finsetunnelen. Her har vi måttet fjerne en del PE-skum, og nå drypper det såpass mye med vann at vi har innført saktekjøring i deler av tunnelen. Derfor håper vi på å få prøvemontert de nye gummiplatene der allerede i februar, hvis vi får finansiering og sportilgang, opplyser Christopher Schive.

tore.holtet@jbv.no

«Vi regner med å teste ut nye produkter ganske raskt»

CHRISTOPHER SCHIVE,
TEKNISK SJEF, JBV

Bare to anbydere

Da anbudene for den første av de fire entreprisene på strekningen Sandvika-Lysaker ble åpnet, var det bare to anbydere; Skanska Norge og AF Skandinavia. Endelig kontrakt vil bli skrevet i midten av februar. Anbudet på denne første entreprisen har en verdi av omkring en halv milliard kroner og består blant annet i uttak av fjellskjæring, bygging av støttemur, driving av 400 meter enkeltsporet tunnel og 800 meter dobbeltsporet tunnel. Det er forventet større interesse rundt de tre andre entreprisene på det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Lysaker.



For få lokførarar

NSB er i beita for lokførarar og vil at dei som er fylte 62 år og kan pensjonere seg, heller køyrer tog. Om dei gjer det, kan dei få full løn for 75 prosent teneste. Dei vil òg få tillegg for turnus som om dei hadde full jobb. Det same med feriegodtgjersle og feriedagar. Ikkje nok med det, men for kvart år blir det gjeven ei ekstra veke ferie og grunnlaget som pensjonen blir rekna ut frå, vil vekse for kvart år. Tilbodet gjeld ikkje lokførarar som alt er pensjonerte.

Strømmen stasjon

Første del av oppgraderingen av Strømmen stasjon er ferdig. Dette spleiselaget til 60 millioner kroner mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen har gitt en moderne stasjon på Skjettensiden av stasjonen. Her er det bygd ny undergang med trapper og ramper, ny p-plass til 250 biler, samt at plattformen er fullstendig oppgradert. Strømmen stasjon får høy standard med utstrakt bruk av granitt og spesiell belysning. Alle atkomst er tilpasset de nye normene for funksjonshemmede. Neste byggetrinn omhandler den andre siden av stasjonen og skal stå ferdig i oktober.



SKAL UTREDE: Disse tre konsulentane skal utrede ulike kombinasjonar av høgfartsraseer i Sør-Norge.

Utredet høg fart i sør

Den tyske konsulentgruppa VWI skal utrede fleire høgfartsamband i Sør-Noreg. I tillegg til Oslo-Trondheim og Oslo-Gøteborg skal alle mogelegheiter for å betene marknadene i Sør-Noreg greiast ut. Dette gjeld også «Den Sørnorske Høgfartsringen» og «Haukelibanen».

Tekst: NJÅL SVINGHEIM
Foto: TORE HOLTET

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete seier ho ser det som svært viktig at utgreiingane skjer av same utgreiar slik at samanlikningane mellom ulike samband blir tydelege.

- Eg har tillit til at konsultentselskapet gjer eit godt arbeid med utgreiingane, og legg til grunn deira råd om å greie ut strekninga Oslo-Trondheim og Oslo-Gøteborg. Det er heilt naudsynt også å få utgreidd samband mellom Oslo og Bergen/Stavanger, uttalar Navarsete.

Fire fasar?

Utgreiingane blir ferdige på ulike tidspunkt utover i 2007. Den fyrste fasen av utgreiinga blei gjennomført hausten 2006. Den

andre fasen skal vere ferdig i april i år og den tredje fasen i september. Om det er naudsynt vil det og bli gjort ein fjerde utgreiingsfase der ein vel meir detaljerte studiar av eit eller fleire traséalternativ. Om ein vel å gå vidare med ein slik fjerde fase, må det lysast ut til ein ny anbuds-konkurranse fordi dette arbeidet blir større og meir kostbart.

Kombinasjonar

Konsultentselskapet skal analysere etterspurnad, infrastruktur, driftskostnader og driftskonsept for dei ulike strekningane og delstrekningane. Dette vil vise effekten av høgfartstog på fleire delstrekningar, i tillegg til ei heilskapleg løysing. Ved å sjå på ulike kombinasjonar skal ein utgreie den beste løysinga for eit eventuelt høgfartsnett i Sørvest-Noreg. ■



INNFLYTTINGSKLARE: «Flyttegeneral» Morten Kongsrud i Jernbaneverket (til venstre) mottok hengelås fra Terje Haugan i Utstillingsplassen Eiendom som symbol på at det nye kontorbygget på Hamar er på Jernbaneverkets hender. Bak fra venstre: saksbehandler Svein Åkerland, seksjonssjef Knut Olsen og prosjektleder Trond Ervik Michaelsen i Mjøsconsult.

Nytt kontorbygg overlevert

- Dette har gått helt på skinner. Administrerende direktør Terje Haugan i Utstillingsplassen Eiendom AS benyttet seg av jernbanetermonologien da han overleverte det nye kontorbygget på Hamar til Jernbaneverket.

Tekst og foto: JON IVER GRUE

Om lag 80 ansatte i Jernbaneverket som skal inn i det nye bygget. Banesjefen for Raumabanen og Dovrebanen «tjuvstartet» innflyttingen med 25 ansatte i tidsrommet 12-14 januar, før hovedbolken med om lag 55 årsverk i Fellestjenester (lønn, regnskap og arkiv) fulgte etter 26-28 januar.

Det nye kontorbygget er på 2.200 kvadratmeter og har 100 kontorplasser, kantine og store arkivrom.

Signalbygg

Haugan var tydelig stolt av at bygge-

prosessen har gått uten avsporinger, og at overleveringen skjedde helt i rute. - På forhånd ble det kjørt bort over 200 tonn med forurenset masse til kontrollerbare fyllinger. Hovedsakelig viste det seg å være slagg fra gamle lokomotiv. Lokstallen og verkstedet er nemlig de nærmeste bygningene, sier han.

«Flyttegeneral» Morten Kongsrud er også fornøyd med at kontorbygget nå står klart til innflytting. - Dette må være et av de flotteste signalbyggene på Hedemarken, sier han.

Lengre flytog

Flytoget har bestilt mellomvogner til de 16 togsettene (type 71) de har, begrunnet i økt trafikk. Mens flytogene består av tre vogner, har type 73 («Signatur») fire. Med mellomvogner på plass vil flytoget bli likt «Signatur», men vil få forti flere seteplasser. Det var i sin tid ADTranz som bygde flytoget. Dette selskapet er senere overtatt av Bombardier Transportation, som nå får ordren fra Flytoget AS på en halv milliard kroner for de 16 mellomvognene. De første togsettene med fire vogner vil bli satt i trafikk mot slutten av 2008.



FOTO: FLYTOGET

Sørlandsbanen treng 25 milliardar

Om det vert satsa 25 milliardar kroner på Sørlandsbanen dei næraste tjue åra, vil banen kunne tevla bort både bil og buss - og delvis òg fly, og samstundes gje eit solid driftsoverskot. Det er konklusjonen i ein rapport Jernbaneforum Sør har fått laga frå Agderforskning, Railconsult og IRIS, ei forskingsverksemd ved Universitetet i Stavanger. Forskarane legg til grunn ein sørvest-bane, som knyter saman Sørlandsbanen med Vestfoldbanen i Grenland, og som kan gje ei reisetid mellom Kristiansand og Oslo på tre timar og fem timar på heile strekninga mellom Stavanger og Oslo. Forskarane spår ein sakte daud for Sørlandsbanen om desse tiltaka ikkje vert sette ut i livet.

Til tjeneste for regionene

Åtte år etter at Eirik Einum takket for seg som regiondirektør i Region Nord er han tilbake som utbyggings sjef for alle regionene. Han leder en liten enhet som skal profesjonalisere Jernbaneverket som byggherre.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

«... ingenting som hindrer oss fra å bli aller best på trivsel»

– Det er regionene vi gjør jobben for og som skal ta over de anleggene vi utfører, presiserer den nye utbyggings sjefen. – Vi skal ha tett dialog med regionene og arbeide med respekt for hva de mener og vil. For å lykkes er vi helt avhengige av at de er fornøyde med det vi gjør.

Nå prosjektmål

Eirik Einum er i ferd med å bli varm i trøya. Foreløpig er han likevel den eneste fast ansatte i organisasjonen Infrastruktur Utbygging Regionale prosjekter (IUR). Under seg har han prosjektsjefer som har

ansvaret for utbyggingsprosjektene innen hver region.

– Vi skal være Jernbaneverkets profesjonelle byggherreorganisasjon. Med over 50 regionale prosjekter som beløper seg fra noen hundre tusen kroner til flere hundre millioner kroner er det viktig med et sterkt og tydelig fokus på gjennomføringen av prosjektene, sier Eirik Einum, som fortsatt skal ha Trondheim som hovedkvarter. Herfra skal han sørge for en mer tilpasset organisering av Infrastruktur Utbygging til det store antall og mangfold av prosjekter.

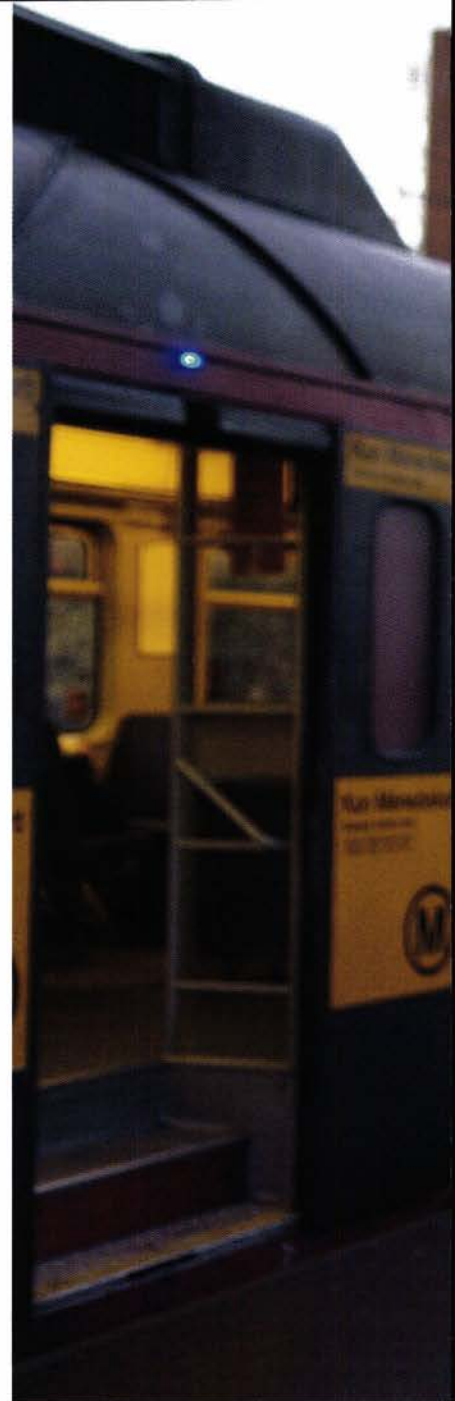
– Dette gir oss en bedre mulighet til å nå prosjektmålene, mener Einum, som de siste åra har vært seksjonsleder i Prosjekt- og teknologiledelse AS.

Suksesskriterier

– Det som er typisk for prosjektene våre, er at de har klare avgrensninger og er lette å måle opp mot suksesskriteriene tid, kostnad, kvalitet og omdømme, sier Einum.

At prosjektet er ferdig til avtalt tid, at det har holdt budsjettet og har riktig kvalitet – ja, det er suksesskriterier det er lett å kjenne igjen. Men omdømme, hvorfor er det med?

– Det holder ikke bare å være fornøyd om vi lykkes med å oppfylle de tre første kriteriene. Regionene som skal stå som eier av den infrastrukturen vi bygger, må være fornøyde. Dessuten er det slik at hvis kommuner, naboer eller andre synes vi har gjort en dårlig jobb og ikke synes det vi bygger er bra, har vi ikke lykkes. Vi bygger for dem





MED RESPEKT: – Vi skal ha tett dialog med regionene og arbeide med respekt for hva de mener og vil, understreker Jernbaneverkets nye utbyggings-sjef Eirik Einum.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

som bor i og driver næringsvirksomhet rundt om i landet. Derfor er omdømme et viktig element som vi også skal passe på og sørge for å lykkes med, understreker Eirik Einum.

Manko på jernbaneingeniører

I tider da investeringsmidlene er små, er det vanskelig å holde på en stor stamme av fagfolk. Når pengene kommer, er utfordringen å finne dem som kan prosjektere et jernbaneanlegg og stå for gjennomføringen av det.

– I Norge er det relativt få ingeniører med jernbanekompetanse.

Fleksibiliteten er blitt ivaretatt gjennom innleie når det har vært bruk for flere enn dem som er ansatt i egen organisasjon. Det er i dagens marked heller ikke enkelt å få tak i folk som har den ønskede kompetansen enten vi snakker om ansettelse eller innleie for kortere eller lengre perioder. Vi har en kompleks organisasjon, et stort spekter av fag og fagområder og et komplisert regelverk som gjør at det tar tid for folk uten jernbanefaglig kompetanse å bli fullbefarne. Imens tærer vi på de ressursene vi har fordi de må bistå med opplæringen av dem som vi tar inn i orga- ▶

Eirik Einum (54)

Utdanning:

- Siv.ing fra Bergavdelingen, NTH og Luftforsvarets befalsskole.

Yrkserfaring:

- Ingeniør hos Høyer-Ellefsen, Orkla Industrier Løkken gruber, Astrup Høyer, O. T. Blindheim, AF Rogaland Contractors, NSB, Jernbaneverket og Prosjekt- og teknologiledelse (PTL).
- I perioden 1993-98 banesjef Nordlandsbanen, utbyggingsjef Region Nord og regionsjef for NSB Bane fram til 1.12.96 og deretter for Jernbaneverket.
- Yrkserfaring som spenner fra gruvedrift på Løkken til dambygging i Ecuador, fra under-sjøiske vegtunneler (RENNFASTog KRIFAST) til bygging av Lerkendal stadion.



I FOKUS: 50 regionale prosjekter, som denne ombyggingen av Strømmen stasjon, blir satt under lupen av en ny utbyggingsenhet.

FOTO: SVEND GOLL

«Prosjektene våre kan lett måles opp mot suksesskriteriene tid, kostnad, kvalitet og omdømme»

Infrastruktur Utbygging Regionale prosjekter (IUR)

Skal være profesjonell byggherre for:

- Nyanlegg
- Kapasitetsøkende tiltak
- Stasjoner og knutepunkter
- Kundeinformasjon
- Sikkerhet (bl.a planoverganger)

- Budsjett for 2007: 617 mill. kroner
- 48 ulike prosjekter i år (når planovergangs-prosjektet er rechnet som ett prosjekt)

De største prosjektene er:

- Fjernstyring Nordlandsbanen
- Ny Rolvsøysund bru
- Gevingåsen tunnel
- Bergen-Fløen
- Halden Driftsbanegård
- Nordre avlastingsvei Trondheim

nisasjonen. Å skaffe tilstrekkelige ressurser med «god nok» kompetanse er hovedutfordringen for oss i tida framover, sier Einum

Og for å ha det sagt: Her tas det ingen snarveier. – Nei, vi skal være ærlige på hva som kreves. Vi kan ikke ansette hvem som helst, sier Eirik Einum. – Med dagens markedssituasjon må vi prøve å tenke nytt og samtidig ikke glemme det langsiktige.

Satser på kompetanse og trivsel

I en tid med opphetet økonomi er det blitt mangel på så mangt. Det som tidligere var hyllevarer, er det plutselig blir leveringstid på. Helt vanlige isolasjonsmatter og 2"4"-plank er eksempler på det. Veldig mye bedre er det heller ikke for de tjenester og leveranser Jernbanelverket Utbygging etterspør. Den skal være tidlig ute som skal skaffe

det som trengs. I et presset marked har dessuten prisene en tendens til å gå til vær.

– Men tilførsel av prosjektleder- og prosjektstyringskompetanse er den viktigste minimumsfaktoren. Når det er underskudd også på disse ressursene, klarer da Jernbanelverket å holde tritt med lønnskravene?

– Det er absolutt arbeidstakernes marked for tiden. Vi har ikke markedets beste betingelser, men jeg vil si de er brukbare. Det vi kan lokke med, er spennende og varierte arbeidsoppgaver. Hos oss er ikke to dager like. Et faglig spennende miljø er attraktivt for mange. Dessuten er det ingenting som hindrer oss fra å bli aller best på trivsel, sier Einum, som for øvrig har tro på en tydelig ledelse og klare ansvarslinjer. Da går alt så meget bedre.

Lover fire milliarder ekstra

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete lover fortsatt frisk satsing på jernbanen og vil bruke fire milliarder kroner ekstra på jernbanen i innværende stortingsperiode.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Foto: ØYSTEIN GRU

Det kommer fram i et bredt intervju som NSBs internblad Vingehjulet har gjort med statsråden. I intervjuet sier hun seg fornøyd med hva hennes departement har fått til i budsjettarbeidet og lover at Jernbaneverket skal levere gode planer for videre utbygging av jernbanelinjet i Norge.

Mer på hugget

– Er departementet mer på hugget nå enn før for å sikre bedre infrastruktur?

– Det er det ingen tvil om. Vi har økt investeringsbudsjettet på jernbanen med 50 prosent fra 2006 til 2007. På drift og vedlikehold er det gått opp med 180,4 millioner kroner i år. Jeg kan ikke skjønne annet enn at det skal merkes, sier samferdselsministeren.

– Jeg forventer raske effekter av vedlikeholdsmidlene i år, mens investeringsmidlene først vil gi resultater på sikt.

Utenkelig

Samferdselsministeren sier videre at en eventuell satsing på høyhastighetsbaner ikke skal gå ut over nødvendig satsing i det eksisterende jernbanelinjet.

– I det sentrale Østlandsområdet er det tvingende nødvendig med økt satsing på jernbane, mener Navarsete og nevner som eksempel



FORNØYD: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete fornøyd med budsjettarbeidet og forsikrer at bygging av høyhastighetsbaner ikke skal skje på bekostning av intercitytrafikken.

de store pendlerstrekningene i Vestkorridoren og Oslo – Ski.

– Det er utenkelig for meg å legge opp en jernbanepolitikk der vi bygger høyhastighetsbaner på bekostning av intercitytrafikken, sier hun.

– Bra økning

– Hvorfor valgte dere bort prosjektfinansiering og øremerket utbygging av store jernbane-prosjekter?

– Alternativet til prosjektfinansiering var at budsjettet for jernbanen i stedet ble økt med en mil-

liard kroner hvert år over ordinære midler i statsbudsjettet. En økning på fire milliarder kroner i løpet av perioden synes vi er bra.

– I Jernbaneverket jobbes det på spreng for å finne ut hvordan disse fire ekstra milliarder kronene skal kunne benyttes til beste for jernbanens kunder de neste fire årene, sier samferdselsminister Liv Signe Navarsete.

«Høyhastighetsbaner skal ikke gå ut over det eksisterende jernbanelinjet»

Svært fornøyde lesere

«Vil jo egentlig ha mer av alt, uten at omfanget øker. Håper dere er trollmenn!» Sånn lyder ett av svarene på Jernbanemagasinet's leserundersøkelse, som viser at de aller fleste leserne er svært godt fornøyd med bladet.

Tekst: ARNE DANIELSEN

«Gleder meg til hvert nytt nummer. Opplever bladet som informativt og nyttig.»

LESER AV JERNBANEMAGASINET

Over 2000 lesere – eller rundt en tredjedel av den totale abonnentmassen – tok bryet med å svare på Jernbanemagasinet's leserundersøkelse, som ble gjennomført i slutten av september og oktober. De aller fleste viser seg å være trofaste lesere. Hele 78,5 prosent oppga at de leste hvert eneste nummer, og 67,8 prosent leste nesten alt eller ganske mye av innholdet.

Godt fornøyd

Majoriteten av leserne er fornøyd med magasinet de får i postkassa hver måned. Nesten alle, 94 prosent, synes sideantallet er passe, og 88,6 prosent at bladet er enkelt å lese. Like mange, 89,5 prosent, er fornøyd med lengden på artiklene, og hele 99 prosent liker, eller synes at layouten, bildene og illustrasjonene fungerer greit.

Imponerende 98,4 prosent har tiltro til at informasjonen er troverdig eller svært troverdig. Kun 14,9 prosent mener at redaksjonen er styrt av ledelsen; de øvrige har tiltro til at journalistene er uavhengige, og at ulike meninger får komme på trykk. Så mange som 82,2 prosent har svart at de oppfatter Jernbanemagasinet som

et organ for hele Jernbaneverket.

Mer av alt

Undersøkelsen stilte en rekke spørsmål om hvilke temaer leserne ønsket seg mer eller mindre av. Generelt ønsket de fleste mer av nesten alt, både om Jernbaneverket, jernbanen i Norge, tekniske saker, smånytt, nyheter, sitater, korte innspill om jernbane, samferdselspolitikk, sikkerhet, kolleger og debatt.

Mer skepsis fantes til stoff om jernbanen i andre land og til den faste kommentarspalten «Harrysporet» på baksiden.

I takt med leserne

Av alle som har svart på undersøkelsen, er et overveldende flertall





SPURTE LESERNE: Ida (t.v.) og Barbora Clavenstam gjennomførte leserundersøkelsen for Jernbanemagasinet.

(over 2000) ansatte i Jernbaneverket. Av disse arbeider 37,5 prosent i Infrastrukturdivisjonen og 26,3 prosent i Trafikkdivisjonen. I den forbindelse må det gjøres oppmerksom på at siden svarene ble avgitt via intern e-post, var det vanskeligere for eksterne lesere og en del arbeidstakere uten egen pc å avgi svar.

Hvem er så den typiske leser? Han er mann – 8 av 10 respondenter er menn. Han er også godt voksen – 7 av 10 har passert 40. Dessuten har han lang fartstid på jernbanen – over halvparten av dem som har svart, har over 20 års tjeneste på baken, og kun én av ti mindre enn fem år!

Undersøkelsen viser at bladet er i god overensstemmelse med leser-

nes behov og ønsker. Så avspeiler også redaksjonens sammensetning lesergruppa's kjønn og alder – de fleste skribentene er middelaldrende menn, det gjelder også forfatteren av denne artikkelen.

I dette ligger Jernbanemagasinet's suksess – og utfordring! Hva mener så de unge medarbeiderne? Hva ønsker kvinnene? Hva trengs for å møte framtidens utfordringer?

«Det er et fint blad. Leser så å si alt hver gang, og unga mine er stadig på utkikk etter togbilder.»

LESER AV JERNBANEMAGASINET

Kritiske røster

Selv om Jernbanemagasinet i all hovedsak blir godt mottatt, finnes det også kritiske røster blant leserne. Her er noen av dem (sitatene er hentet fra leserundersøkelsen):

- «Skryteblad for ledelsen»
- «For mye glamour, og for lite fakta»
- «For lite synspunkter om ting som ikke fungerer»
- «Mer konkurranser - underholdning»
- «Takhøyde er viktig»
- «Layouten er litt kjedelig»
- «Mer spark til egen ledelse»
- «Lite om Nord-Norge»
- «Mer om jernbaneidretten og andre fritidsorganisasjoner»
- «En del gubbeinnhold»
- «Vanskelig å slippe til»
- «Meir stoff om gutta i sporet»

Ordensmennesket på Lysaker

Bak anleggsgjerdene på Lysaker stasjon myldrer det av maskiner, maskiner og utstyr. Tallrike er også kravene til kvalitet, framdrift og kostnadskontroll. - Det viktigste i denne jobben er å holde orden i saksene, mener byggeleder Anne Braaten.

Tekst: OLAV NORDLI
Foto: ØYSTEIN GRUE

Jernbaneverket utvider fra to til fire spor mellom Lysaker og Asker, noe som også innebærer en fullstendig ombygging av Lysaker stasjon. Arbeidene, som startet tidlig i 2006, skal avsluttes høsten 2009.

«Det gir meg stor glede å se at stasjonen tar form»

En stor del av arbeidene er samlet i en kontrakt med entreprenøren PEAB. Prislappen er over 470 millioner kroner før moms, og Annes ansvar er å sørge for at denne betydelige bestil-



lingen leveres Jernbaneverket til den tid, pris og kvalitet som er avtalt.

Lagarbeid

- Som byggeleder er jeg ansvarlig, men dette er først og fremst et lagarbeid. Jeg er en av ti personer som står for teknisk oppfølging og kontroll. I tillegg får vi hjelp fra en rekke stabsfunksjoner, f.eks. sikkerhet, prosjektstyring og nabokontakt.

- Det er vårt ansvar å sikre god kvalitet på utført arbeid, og derfor er det viktig at vi har tilstrekkelig med ressurser til å kunne følge opp på en god måte. Vi må ha nok folk til å kunne være på byggeplassen når arbeidene skjer, uansett hvilke skift som jobbes.

- Siden kontrakten inneholder alt fra flislegging til masseflytting og betongarbeid, må organisasjonen også gjenspeile dette spennet i fagområder. Riktig sammensatt kompetanse er veldig viktig, og her har vi greid å samle et kjempegodt lag, sier Anne.

- *Selv er du utdannet som*

geotekniker. Savner du å kunne grave deg ned i leira?

- Vi har da leire nok her! Lysaker byr på geotekniske utfordringer så det holder. Men det er altså viktig at fokus på mitt eget fag ikke går på bekostning av andre, og det er lærerikt å bli kjent med nye problemstillinger.

Travel hverdag

- *Hva liker du ellers ved jobben din?*

- Det er motiverende å være med på å skape noe nyttig. Det gir meg stor glede å se at stasjonen tar form. Hverdagen kan være veldig travel, men jobben blir aldri kjedelig. Det skjer ting hele tiden - forutsette eller ikke - og ingen dager er like. Dette gjør at jeg trives, selv om det kan bli mange lange dager.

- Jeg har tre barn, og det er ikke uproblematisk å kombinere jobb med familieliv. Men det går, nå som ungene er 15, 16 og 18 år gamle. For ti år siden kunne jeg ikke hatt denne jobben.

- *Skjenner du mye på entreprenøren?*

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Anne Braaten

TITTEL: Byggeleder

ARBEIDSSTED: Lysaker stasjon

STARTET SOM: Geotekniker i byggeledelsen for dobbeltsporutbyggingen i Sandvika, mars 2002

BOR: Slependen



SMILET: Som byggeleder kan hun være målbevisst og bestemt, Anne Braaten. Men smilet er aldri langt unna.

– Kontraktdiskusjoner mellom byggherre og entreprenør er en del av hverdagen på store anlegg. Men selv om det skulle bli noen harde tak, må vi ikke bli uvenner. Både byggherre og entreprenør har felles mål, nemlig å bygge en god stasjon, og for å komme dit må vi trekke i samme retning.

– Her på Lysaker har vi en svært stram og sårbar framdrift. Den 1. august i år skal to nye spor og ny plattform tas i bruk på nordsiden av dagens. Vi på grunnarbeidssiden må ha alt klart slik at entreprenøren for jernbanetekniske arbeider slipper til og kan gjøre omkoblingen i løpet av ni dager i juli.

– Det blir svært store konsekvenser, ikke minst for de reisende, hvis vi ikke blir ferdige slik at denne perioden med buss for tog må utsettes til etter fellesferien. Derfor er dette noe som vi simpelthen bare må greie. Så kan vi puste ut noen dager i august, før vi river den gamle plattformen og starter byggingen på sørsiden.

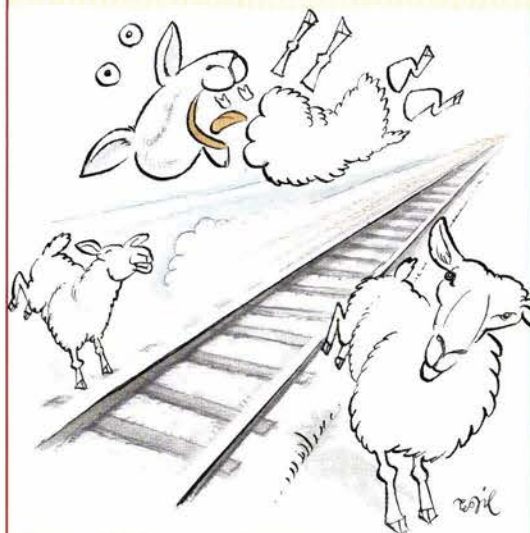
- En flott stasjon!

Lysaker stasjon bygges i kurve. For noen tog blir dermed avstanden mellom plattform og tog større enn om stasjonen hadde vært på rett linje. I media har kritikken haglet fordi dette kan redusere tilgjengeligheten til togene for enkelte kunder.

– Planlegging og utredning av denne saken ligger utenfor mitt fagområde, men det er likevel ikke morsomt å lese om Lysaker som et «skandaleprosjekt». Samtidig forstår jeg at de funksjonshemmedes organisasjoner bruker Lysaker for å skape oppmerksomhet om de nye kravene til universell utforming.

– Det som er synd, er at dette overskygger hvor bra stasjonen blir på alle andre måter. Tilgjengelighet, sikkerhet og servicetilbud blir uendelig mye bedre enn på den gamle, nedslitte stasjonen. Det blir svært enkel overgang til annen kollektivtrafikk, og utformingen blir tidsmessig og tiltalende. Dette blir en stasjon i toppklasse!

SAGT OM JERNBANEN



«Mye mulig at lyntogentusiastene ikke fullt ut har tatt det inn over seg hvor vanskelig det vil være å få tog trygt frem i rundt 300 kilometer i timen over våre værharde fjelloverganger. Det virker ikke så veldig fristende å dundre inn i en snøfonn, eller en sau, elg eller reinsdyr for den sakens skyld, i over 200 km/t.»

ARE WORMNES

lederartikkel i bladet Samferdsel (TØI)

«No har Øyvind Halleraker kuppet ein viktig del av norsk samferdsledebatt. Han har, i saka om høgfarbane, transformert partiet Høgre frå lunken etterdiltar til førande kraft.»

OLAV KOBELTVEIT

kommentarartikkel i Bergens Tidende

«Dersom det ikke kommer et svar på om NEW får støtte til et prøveprosjekt 19. februar, legges selskapet ned. NEW-prosjektet vil videreføres, men da med et annet endested enn Narvik. Da snakker vi om Murmansk eller et Østersjøland.»

ODD WILLY KARLSEN

leder for NEW Corridors kontor i Narvik

«Jernbaneverkets tunneler er ikke innpakket. Dermed kan sprekker og fare for ras oppdages før ulykkene inntreffer.»

ROAR NÅLSUND

Ingeniørgeolog i Jernbaneverket

«Er det bare veien som er for smal? Hva med tankegangen?»

LENE KILLINGMO

Indre Akershus Blad

Tog må være viktigst for NSB

Målet er at flest mulig reiser med toget. For størst mulig togtrafikk må kundene være fornøyde, prisene lave og ikke minst: Regjeringen må sørge for at det går tog på skinnene, ikke bare busser på vegene!

I vår skal stortingsmeldingen om NSBs virksomhet for perioden 2007-2009 behandles. Meldingen gir en orientering til Stortinget om utviklingen i forrige planperiode og om NSBs hovedutfordringer og planer for neste periode.

«Statlig eierskap skal sikre at flest mulig reiser med toget»

Ingen stor dramatikkk vil knyttes til stortingsbehandlingen av denne saken. Situasjonen for NSB er relativt stabil og god, og det er bred enighet i Stortinget om at NSB fortsatt bør være et statlig transportselskap som bidrar til å sikre målet om økt trafikk på bane, både når det gjelder person- og godstransport.

Statlig eierskap = statlig styring

I meldingen slås det fast at sterkt statlig eierskap i NSB-konsernet er nødvendig for å sikre toget en sterk

posisjon i konkurranse med andre transportmidler. Dersom hovedmålsetningen med statlig eierskap er å sikre at flest mulig reiser med toget, mener KrF at regjeringen må legge til rette for nettopp det.

Da må staten som eier bruke styringsmekanismene slik at kundetilfredsheten blir høyest mulig, at priser holdes på et nivå som gjør toget konkurransedyktig, og slik at det går tog, og ikke bare busser som gjør at NSB utkonkurrerer seg selv.

Kundetilfredshet

For at folk skal ta toget, må vi ha et tilbud som kundene oppfatter som godt og stabilt. Kundene må være fornøyd med NSBs punktlighet, informasjonen som blir gitt, avgangstidene, reisetiden og komforten som tilbys. NSBs kunder er stadig mer fornøyd med NSBs tilbud og tjenester, spesielt regiontogtilbudet.

Det er positivt at pilene peker i riktig retning, men forbedringspotensialet er betydelig. Det er absolutt rom for forbedringer, og det gjelder spesielt lokaltogene. Det er viktig at NSB leverer sikre og punktlige tog til kundene hver eneste dag, og staten må legge til rette for høyest mulig kundetilfredshet.

Minipris

En annen viktig forutsetning for at folk velger toget er lave priser. I 2004 innførte NSB minipris på regiontogene. Dette har bidratt til



økt utnyttelse av kapasiteten og flere kollektivreisende.

Det er et fantastisk tilbud å kunne reise lange strekninger i Norge for bare 199 kroner. Slike priser gjør at toget blir et svært attraktivt alternativ fremfor både privatbilen, ekspressbussen og flyet.

Nattogtilbudet

Omleggingen av nattogtilbudet har imidlertid vært svært omstridt. Sovevognene som var utplassert i Kristiansand, Mo i Rana og Mosjøen, må på plass igjen. Skal man velge å sove på toget, må man få lagt seg i normal tid, ellers kan en like godt stå tidlig opp og ta tidligfly.

Her bør staten vurdere et utvidet kjøp. Det bør absolutt gjøres endringer slik at nattoget igjen oppfattes som mer attraktivt og

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Jan Sahl

TITTEL: Stortingsrepresentant (KrF)
Medlem av transport- og
kommunikasjonskomiteen





BRA, MEN...: – Buss er bra der den inngår i et samspill med tog og styrker kollektivtrafikken, mener månedens gjesteskribent, som likevel advarer mot NSBs store satsing på bussdrift.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

aktuelt enn å fly. Igjen kommer prisaspektet inn som en viktig forutsetning for at de reisende skal velge tog fremfor fly. Toget må konkurrere på pris – og det gjelder også nattoget.

Tog fremfor bil, buss og fly

Persontransport med tog møter stadig større konkurranse fra andre transportmidler. På korte og mellomlange avstander møter toget konkurranse fra personbilen og busser. På de lengste strekningene er konkurransen størst fra fly. Lavpris-flybilletter er stadig lettere tilgjengelig.

Konkurransesbildet er også preget av ekspressbusser med rutetilbud parallelt med togtilbudet. KrF er enig med regjeringen når de skriver at «et høyt fokus på toget

som grunnstammen i kollektivtilbudet til NSB er den beste strategien for å vinne konkurransen om de reisende.»

Det er flott at NSBs styre har som mål for sitt arbeid en systematisk forbedring av togtilbudet i Norge. Men samtidig støtter regjeringen NSBs store satsing på bussdrift.

Viktigst

NSB har engasjert seg tungt i busssektoren, og NSB har blitt et enormt bussforetak. KrF er enig i at buss er bra der disse bussene inngår i et samspill med tog og styrker kollektivtrafikken. Vi vil imidlertid advare sterkt mot en utvikling som fører til at jernbandedriften forvitrer.

KrF mener at NSBs bussdrift skal

være et supplement til selskapets jernbanedrift på de enkelte jernbanestrekninger, og bussene bør spesielt ta seg av tilbringertjeneste. NSBs viktigste rolle må være å levere gode togtjenester og kontinuerlig styrke jernbanens konkurransefortrinn, ikke bussdrift. Det må gå tog der skinnene ligger, ikke Nettbusser på vegen langs skinnene.

Statlig eierskap skal sikre at flest mulig reiser med toget, og regjeringen må legge til rette for nettopp det. Da må staten som eier gi styringssignaler til selskapet om prioritet på høy kundetilfredshet og lave priser. Og da må regjeringen sørge for at det går tog på skinnene, ikke bare busser på vegene!

Kraftig vekst på Gjøvikbanen

NSB Anbud AS opplever stor vekst i trafikken på Gjøvikbanen. For flere større stasjoner er veksten på 20 - 30 prosent i forhold til i fjor. - Også passasjerenes tilfredshet med togene er økende, så dette er vi veldig glade for, sier direktør Margareth Nordby i NSB Anbud AS til BaneNettet.

-Trafikkøkningen på Gjøvikbanen viser at vi er i ferd med oppfylle den intensjonen Samferdselsdepartementet hadde med å konkurranseutsette trafikken på banen, fortsetter Nordby. - Et viktig element i avtalen vi har med departementet, er at vi skal få flere til reise med tog. Vi ser nå at flere avganger og god punktlighet gjør at flere velger toget, sier Margareth Nordby.

Flere av stasjonene på Gjøvikbanen kan skilte med en kraftig vekst. Gjøvik stasjon økte med 33 prosent fra høsten 2005 til høsten 2006. Eina økte med hele 42 prosent og Jaren med 30 prosent. For de aller fleste stasjonene er det en økning, og for ekstermpel fra den trafikkunge Nittedal stasjon er veksten på 21 prosent.

Betre på rapportering

Innan JBV Region Nord har talet på synergimeldingar auka med 40 prosent dei siste to åra. Auken skuldast ikkje fleire hendingar, men betre rapportering. I 2006 vart det registrert 1000 synergimeldingar mot 700 for to år sidan. - Det tek me som teikn på at folk ute har vorte flinkare til å melde frå om det dei ser. Når me har samhandlingsmøte mellom Jernbaneverket og togselskapa, nyttar me meldingane frå Syneriregistret til å sjå om det er særskilte «trender» me skal vere merksame på, seier sikkerheits- og kvalitetssjef Hans Kristian Andresen i Region Nord.



GJØR SEG KJENT: Torry Kristiansen vil bruke tida fram til 26. mars og gjøre seg kjent med Jernbaneverket.

Først konduktør - nå trafikkdirektør

Torry Kristiansen tar over som trafikkdirektør i Jernbaneverket etter Arne Habberstad, som blir pensjonist 1. april. Torry Kristiansen kommer fra stillingen som plansjef i NSB.

Tekst: ARVID BÅRDSTU
Foto: LASSE STORHEIL

Torry Kristiansen (44) begynte som meget ung mann i NSB som konduktør i 1980. Etter noen år som konduktør gikk han over i «innvendig stasjonstjeneste» og var trafikkstyrer (txp) noen år før han i 1989 begynte i administrative stillinger i NSB.

Han har vært leder for konduktørenheten, var personalsjef i NSB Persontrafikk og produktsjef for Bergensbanen for NSB Langdistanse, og nå altså plansjef i NSB.

- Jeg kjenner godt den delen av Jernbaneverket som omhandler trafikkstyringen og har hatt en del med Jernbaneverket Marked å gjøre. Nå har jeg fått et organisasjonskart for hele Jernbaneverket, som jeg prøver å gjøre meg kjent

med, sier Torry Kristiansen, som gleder seg til å begynne i Jernbaneverket.

Tyvstarter i jobben

Egentlig skulle Torry Kristiansen begynt i den nye jobben 1. april. Men i år er 1. april palmesøndag. Å begynne i påskeuka har han ikke lyst til.

- Det er ikke noe hyggelig å komme til en ny arbeidsplass der det bare er tomme kontorer på grunn av påskeferien, så jeg har tenkt å møte opp ei uke før. Mandag 26. mars tenker jeg å være på plass, sier Kristiansen, som for øvrig er bosatt i Hobøl.

Tida fram til 26. mars vil han bruke til å gjøre seg enda mer kjent med Jernbaneverket - kanskje også prøvegå korridorane.

Doktor i punktlighet

- Punktlighet i jernbanen er for stort til at jeg kan gape over alt. Jeg må derfor ta noen valg gjennom å plukke ut og fokusere på noen spesifikke områder, sier Mads Veiseth (31) - den første nordmannen som skal ta doktorgrad i punktlighet.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Det er ingen liten ambisjon, for her mangler det både fasit og mal.

- Ja, det er et veldig komplekst område, innrømmer doktoranden.

Mads Veiseth skrev om punktlighet også i hovedoppgaven sin ved maskinlinja ved NTNU. Siden har han deltatt i flere prosjekt knyttet til punktlighet både i NSBs og Jernbaneverkets regi.

Sterk støtte

Når han nå kan trenge enda lenger ned i materien, er det med sterk støtte fra flere hold. Doktorgradsarbeidet er finansiert av Norges forskningsråd i samarbeid med JBV, NSB, CargoNet, Flytoget, SINTEF og NTNU. Arbeidet er en del av prosjektet PEMRO - Performance Measurement in Railway Operations.

Veiseth skal bruke tre år på oppgaven. Så langt har han brukt tid på å kartlegge de systemanalysene som benyttes i punktlighetsarbeidet i dag. Dessuten har han studert hvordan andre land arbeider.

Anerkjennelse viktig

- Jeg har sammenliknet måten det arbeides på i Norge med Sverige og Skottland. Svenskene har et opplegg som ligner



FORSKER: Mads Veiseth vet allerede at anerkjennelse og oppmerksomhet slår ut på bedre punktlighet.

på det i Norge, men har muligens kommet noe lenger. I Skottland bruker de «gulrot og pisk», altså økonomisk premiering av god punktlighet og straff av dårlig, forteller Veiseth, som gjennom doktorgradsarbeidet har hatt studieopphold ved universitetet Strathclyde i Glasgow.

Nybrottsarbeidet til tross, én hypotese for å få bedre punktlighet er allerede sjekket ut: Anerkjennelse og oppmerksomhet slår ut på bedre punktlighet! ■

Storkontrakt til Ofotbanen

Ofofbanen AS (OBAS) har inngått en avtale med Autolink AS i Drammen om å ta over all transport av biler på tog for selskapet i Norge.

Daglig leder for selskapet Autolink AS i Drammen, Lars Olsen, bekrefter overfor avisen Fremover at OBAS har kapret en fraktavtale som er den femte største i Norge. Avtalen omfatter togtransport av rundt 55.000 biler årlig. Kontrakten er på 65 millioner kroner og omfatter i praksis all togbasert bilfrakt i Norge fra 4. mars. I

dag går det tre tog i uka til Bergen, tre tog i uka til Stavanger, tre tog til Trondheim og to til Narvik.

Da den svenske investoren Mons Bolin og en del støttespillere gikk inn og berget OBAS, var det først og fremst for å redde selskapets trafikkisenser som gjør at det kan drive grenseoverskridende trafikk. Fra tidligere er det kjent at det nettopp er som operatørselskap OBAS ønsker å drive i framtida.

Pris og stipend

Jernbanemuseets Venner har opprettet en pris og en stipendordning for å inspirere til arbeid for å ta vare på norsk jernbanehistorie.

Prisen og stipendet er på 10.000 kroner hver, og deles ut ved åpningen av Norsk Jernbanemuseum i mai hvert år.

Prisen kan deles ut til enkeltpersoner og organisasjoner, mens stipendet kan gis til enkeltpersoner og eller grupper. Søknadsfristen er 15.april. Du kan lese mer om prisen og stipendet på BaneNettet.

Ny haldeplass

Med ruteendringa 7. januar vart det teken i bruk ein splitter ny haldeplass i Trondheim sentrum.

Haldeplassen har fått namnet Lademoen og ligg kloss opp til den gamle stasjonen med same namn. Stasjonen vart opna i 1904, men sidan 1967 har det ikkje stoppa tog her - før no.

Lademoen haldeplass ligg kloss opp til det nye kjøpesenteret Sol-siden på Nedre Elvehamn, eit område som har vorte kraftig bygd ut dei siste åra med så vel bustader som næringsareal. Det er venta at om lag 15 000 passasjerar årleg vil nytte den nye haldeplassen til å reise med Trønderbanen.

Ny enhet

Fra 1. januar er det opprettet en ny enhet for stasjoner og eiendommer i Jernbaneverket for Stor-Oslo. Enheten skal drifte og forvalte ikke mindre enn 57 stasjoner og holdelasser.

Det betyr å holde orden på 33 000 kvadratmeter med gulvflate leid av NSB og 30 000 kvadratmeter gulvflate fordelt på 146 egne bygg. Målet med enheten er å gjøre kvaliteten på togpassasjerenes hverdag bedre og derigjennom også bedre Jernbaneverkets om-dømme.

Høyhastighets- syklisten

- Jeg er ingen kollektivfanatiker og er slett ikke mot bilen. Tvert om. Bilen trengs, selv om den også skaper betydelige problemer, skynder jernbaneplanlegger og sykkelentusiast Lars Erik Nybø seg å nyansere.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Lars Erik Nybø har prosjektansvaret for høyhastighetstog og er dessuten Jernbaneverkets representant i det tverretatlige arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Dessuten ivrig syklist til og fra kontoret på Stortorget. Kanskje ikke rart at han føler et visst behov for å understreke at han også kjører bil med god samvittighet, som når hans tre døtre skal transporteres til fotballturneringer og andre aktiviteter.

- Forholdet mellom kollektivtrafikk, bil og sykkel kan vurderes på så mange måter, men det er uansett nødvendig å tilnærme seg problemstillingen på en nøktern, faglig måte, understreker planleggeren. - Men når dette er sagt, så finnes ingen bedre måte å starte og slutte arbeidsdagen på enn en frisk sykkeltur. Her på jobben er alt tilrettelagt med dusj og innendørs sykkelparkering.

Videre i «skauen»

- Jeg bor oppe på Nordberg og har utforbakke hele veien til sentrum. Hjem igjen får jeg en frisk gjennomkjøring, og er jeg i det riktige hjørnet, fortsetter jeg videre innover i marka til Tryvann og Ullevålseter - det gir ny energi! Det er selvsagt synd at det foreløpig ikke er noe skiføre, men jeg anbefaler vintersykling i marka som alternativ, bare du har piggdekk og gode klær. Jeg bruker både skogsbilveiene og stiene mye i sommerhalvåret; å finne rytmen på en kupert skogssti gir en herlig følelse.

- Du verden!

- Jeg er medlem i sportsklubben Rye. Klimaendringen er tragisk, men det kan gi grunnlag for flere helårssyklister. Problemet er mørket, derfor er det viktig å kle seg sånn at man er mest mulig synlig. Jeg forstår at mange ikke vil sykle i byen fordi det er farlig, spesielt gjelder dette vinterhalvåret. Jeg mener vi trenger en holdningskampanje som gjør alle trafikanter mindre aggressive.

Snøhvit og samene

Nybø er utdannet innen by- og regionalplanlegging og transport ved Norges Tekniske Høyskole i Trondheim. I tillegg har han studert sosiologi. Selv regner han seg som et politisk interessert menneske, nysgjerrig etter overblikk og forståelse av sammenhengene i samfunnet.



«Ingen kan påstå at vi har en særlig moderne jernbane»

- Min første jobb var som regionplanlegger i Hammerfest. Dette var tidlig på åttitallet, på samme tid som Snøhvit-feltet ble oppdaget, og oppgaven ble derfor å legge til rette for Klondyke. En tøff konflikt oppsto raskt om arealbruken mellom oljeindustrien og reinsdriftsnæringa, en typisk kollisjon mellom et urfolks behov og kravene fra den moderne utviklinga.

– Vi som er så gamle at vi vokste opp med indianerbøker, vet jo at cowboyene alltid vinner?

«Alle siviliserte byer legger vekt på moderne kollektivsystemer»

– Nå ble som kjent ikke Snøhvit realisert den gangen, men jeg kunne godt tenkt meg å dra tilbake og være

med på åpningen av feltet, nå som det er blitt en realitet 20 år etter.

Mammoms nonne

– På nittitallet arbeidet jeg blant annet med byutvikling i Asplan i Bergen. I denne perioden ble det gjennomført omformingsprosesser av typen Aker Brygge i alle de største norske byene, i Bergen dreiet mye seg i en periode om det såkalte Nonneseterkvartalet.

– Går det an å drive byplanlegging når klimaet så til de grader går i retning av at markedet skal råde?

Det er viktig å forstå hvilke mekanismer som virker, og ut fra det gi tydelige råd. Planleggere er kun politikernes tjenere, presiserer Nybø og understreker at han bare blir mer og mer overbevist over viktigheten av et fungerende demokrati der også fagmiljøene er tydelige i debatten.

Jernbanens hjerte

I 1993 begynte han i NSB, og ble straks satt til å utrede virkelig tunge prosjekter som nye Nationaltheatret stasjon, dobbeltsporet i Vestkorridoren mellom Skøyen og Asker, samt Oslopakke 2. Oslo er



FORSTÅR BILISTENE: Syklister som shortcutter og kjører konsekvent på rødt, kan tirre på seg en stein!

tydeligvis ei jernbanepolitisk nøtt?

– Det er i storbyen at persontransporten er aller viktigst; hovedstadsområdet er selve hjertet i jernbanesystemet. Vi forsøker å se saken i et helhetlig perspektiv, men jeg føler at Oslo kommune ikke alltid forstår betydningen av jernbane. Årsaken er antakelig at vi er statlig drevet, mens kommunen har oppmerksomheten mot sin egen kollektivtrafikk, T-bane og trikk.

Tog = sivilisasjon

– Nå var vel Oslopakke 2 full av jernbaneprosjekter?

– Det er riktig, men i den kommende Oslopakke 3 er vi helt ute igjen. Her er det atter tunge veginvesteringer som dominerer. Mange undrer seg på om konsekvensene er tilstrekkelig utredet. Når man ser hvilke problemer en bilbasert mobilitet gir i form av miljøbelastninger og dårlig framkommelighet, er det ikke rart at alle sivil-

iserte byer legger vekt på moderne kollektivsystemer, også tog og regional kollektivtransport.

– Som utreder av høyhastighetsbaner må du vel også mene at en viktig oppgave for jernbanen er å knytte byene sammen?

– Så absolutt. Derfor er også avanserte land i ferd med å modernisere jernbanenettet for å utnytte jernbanens hastighetspotensial. Her står Norge noe tilbake. Med noen få hederlige unntak – som Gardermobanen – og Sandvika-Asker kan ingen påstå at vi har en moderne jernbane. Dette henger selvfølgelig sammen med at jernbane er dyrt å anlegge i vårt kupert, tynt befolkede vinterland.

Lyst til å levere

– Det hjelper lite å ønske seg høyhastighetstog når bestemor kun har råd til ullsokker?

– Alle innspillene til Nasjonal transportplan er på mange måter en gigantisk politisk ønskeliste. utfordringen vår blir å lage en samlet, helhetlig strategi som skal forene en rekke motstridende mål. Et stort problem er også det voldsomme spriket mellom alle forventningene og hva som er mulig å finansiere gjennom statsbudsjettet. Man blir lett utålmodig, vi har jo så lyst til å levere. Når man ser hvor mye som investeres i kvaliteten på bil og veg, må vi stå på om vi skal klare å matche utviklingen.

– For eksempel når det gjelder hastighet?

– Ja, og her er det viktig å gå forsiktig fram og utrede i tilstrekkelig bredde, for diskusjonen om høyhastighetsbaner er uhyre politisert. Men det er nettopp sånne utfordringer som gjør jobben min så faglig spennende – å se hva en sånn bane kan bidra med for Norge, og vurdere hvordan den kan realiseres, avslutter Lars Erik Nybø – som alltid klar med pedal og gir!



ADVARER: – *Ingenting i politikk er gitt for lang tid. Derfor gjelder det å følge opp informasjonsarbeidet som startet i 2003 med kampanjen «På sporet for fremtiden», sier auttoppende informasjonsdirektør Jan Erik Kregnes.*

Omdømme-byggeren

- I åtte år har jeg fått anledning til å jobbe med det jeg trives aller mest med: krisekommunikasjon, omdømmebygging og mediehåndtering. Dette skal jeg jobbe videre med som seniorrådgiver i Trondheim.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Etter år med ukependling legger ikke Jernbaneverkets avtroppende informasjonsdirektør, Jan Erik Kregnes, skjul på at det skal bli godt å komme hjem igjen.

Allsidig

På 1990-tallet var radio-journalisten med å starte den populære programposten «NRK Trafikk».

Før det hadde Kregnes en allsidig journalistisk bakgrunn i både avis, radio og TV. Sammen med tidligere kanalsjef i NRK P1, Knut Røe i «Røe Kommunikasjon», skal han bistå en voksende kunde-gruppe.

Opptur og stolthet

Som assisterende kommunikasjonssjef i NSB konsern og senere informasjonssjef i Persontrafikk Nord var han med både før, under og etter Åsta-ulykken. En traurig periode i NSB og Jernbaneverket,

hvor ansatte følte stort ubehag med å fortelle hvor de jobbet.

– De så bokstavelig talt ned i pukken og våget ikke løfte blikket! Å oppleve at vi igjen med stolthet kan si «Jeg jobber på jernbanen» er den store forskjellen, svarer Kregnes når vi ber han trekke frem et høydepunkt fra «jernbane-perioden».

Likestå trekker han frem betydningen av omdømmebyggingen. Det å få omdømme på dagsorden og i Jernbaneverkets strategi, ser han på som enviktig milepål.

– Men jeg selvsagt spesielt glad da vi fikk ti milliarder ekstra til jernbanen. Kregnes vil ikke fremheve betydningen av egen- eller informasjonsavdelingens innsats forut for det politiske omslaget i 2005.

Målrettet

Informasjonsdirektøren forklarer derimot gjennombruddet som et resultat av målrettet og langsiktig

innsats fra alle ansatte i Jernbaneverket.

– *Er du ikke redd for at politisk godvilje bare blir et flyktig blaff?*

– Ingenting i politikk er gitt for lang tid. Derfor gjelder det å følge opp informasjonsarbeidet som startet i 2003 med kampanjen «På sporet for fremtiden». Der var målet å hente frem en positiv sak i media hver måned.

Hver dag

– Denne målsettingen ble i Jernbaneverkets nye informasjonsstrategi i 2006 endret til å få en positiv sak i media *hver* dag.

Både som journalist og informasjonsansvarlig med hele døgnet som kontortid vet Kregnes hvor viktig det er informasjonsmedarbeiderne er på hugget hver eneste dag.

– Det er måten du kommuniserer på, med gode og forståelige argumenter, som avgjør, avslutter Jan Erik Kregnes. oyg@jbv.no

Jernbaneeventyr

LHASA/BEIJING: En av verdens flotteste togturer over Hardangervidda tar en snau time. Her tar Jernbanemagasinet deg med på en ett døgns togreise i fire-fem ganger så stor



på «Verdens tak»

høyde - gjennom vakre, uendelige vidder omkranset av storslåtte fjellkjeder. Ja, en reise på «Verdens tak» er som et eventyr. ▶

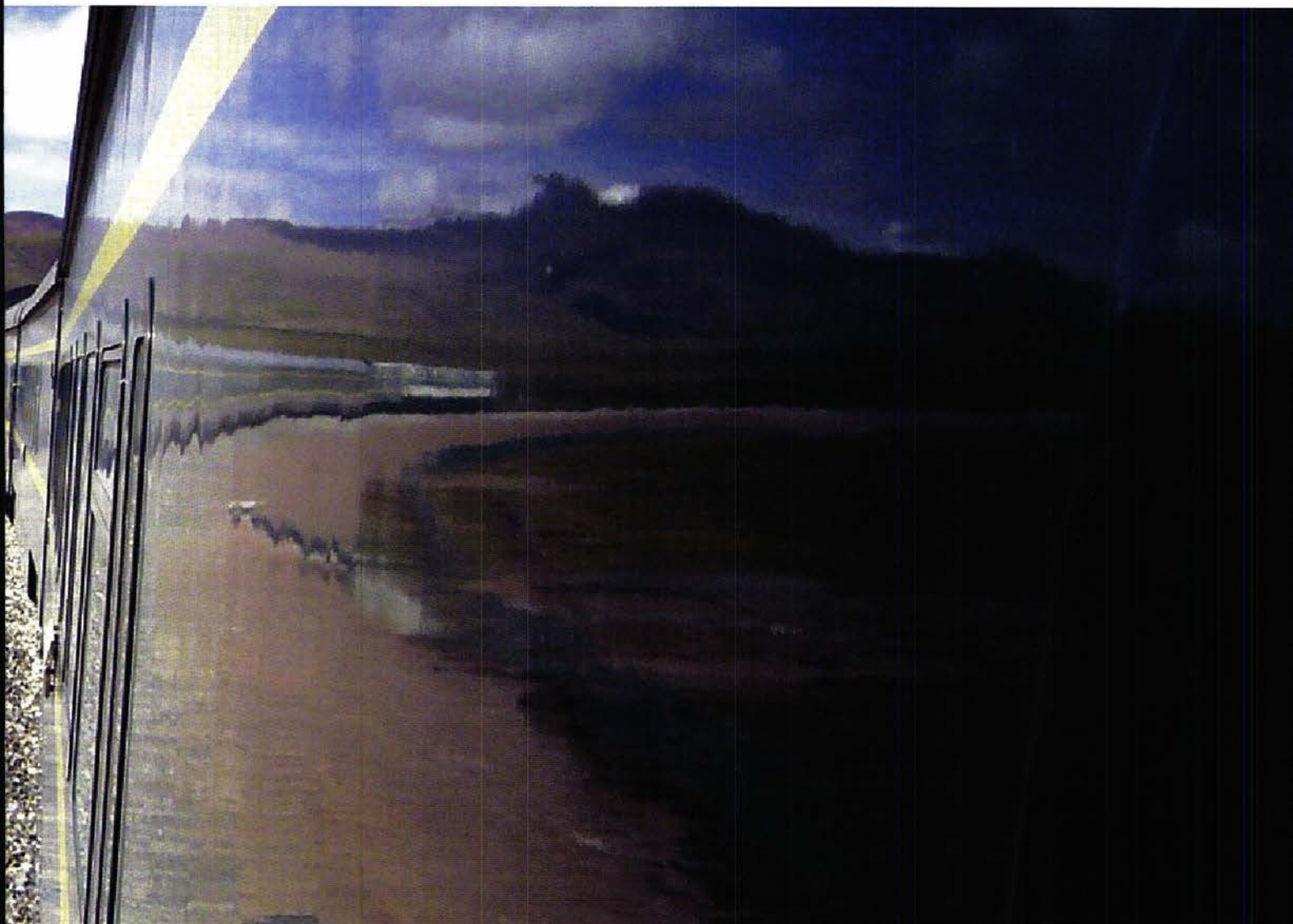


FOTO: TOR FUGLEVIK



VIDDER OG FJELL: *Viddene omkranset av enorme fjell er jakens rike. Store flokker av disse svarte, boffellignende dyrene kunne sees i tusentall fra togvinduene.*

► **Tekst og foto:** SVEIN ERIK BAKKEN

Den kinesiske drømmen om en jernbane til det utilgjengelige fjelllandet Tibet ble holdt levende i store deler av det forrige århundre. Etter at Mao Zedong med makt okkuperte og inkluderte Tibet i folkerepublikken i 1951, har kinesiske ledere ønsket å bruke jernbanen til å knytte Tibet tettere til seg og dermed få økt kontroll over Dalai Lamaenes rike.

Ikke ro

Så viktig var jernbanen at formann Mao under et møte med Kong Biedra i Nepal i 1973 sa at «Hvis ikke denne banen blir bygget, kan jeg ikke falle til ro». Alt tre år etter okkupasjonen hadde Mao sendt et

team til det tibetanske fjellplatået for å undersøke mulighetene for en jernbane, men ingeniørmessige, politiske og økonomiske problemer stoppet prosjektet.

Nå skulle det vise seg at formann Mao sjøl aldri fikk oppleve at første etappe av jernbanen ble bygd. Han døde tre år før den vel 800 km lange strekningen fra Xining til foten av Kunlunfjellene stod ferdig i 1979.

100.000 mann

Det skulle gå over to tiår før kineserne gav seg i kast med den desidert vanskeligste delen fra Golmud til Lhasa. På denne strekningen ligger mesteparten av jernbanen på mellom fire og fem tusen meters høyde.

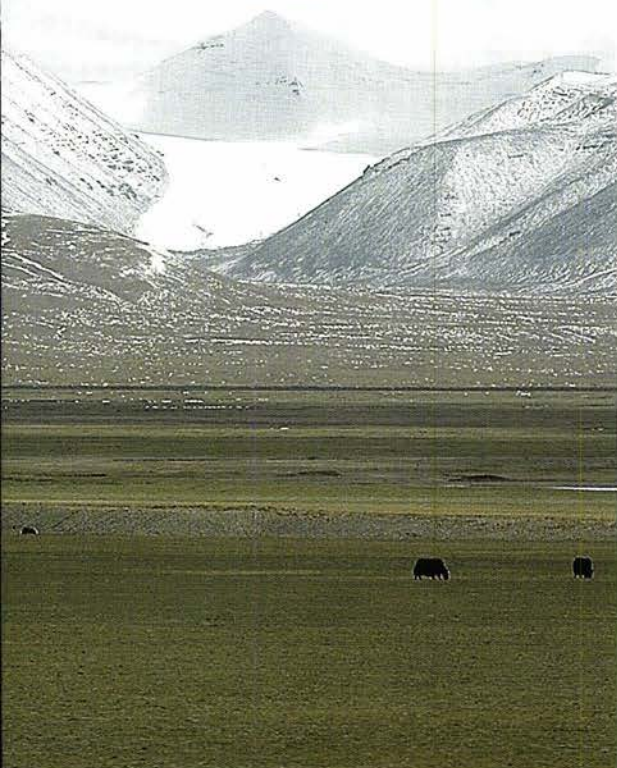
Likevel ble det gigantiske jernbaneprosjektet ett år tidligere ferdig enn planlagt. Det sørget ikke minst 100.000 arbeidere for. Uten sammenligning for øvrig brukte ikke kineserne lengre tid på å bygge 1.147 kilometer jernbane i et av verdens mest værharde strøk enn vi her hjemme brukte på å bygge Gardermobanens 64 kilometer.

Frykter klimaendringer

Jernbaneprosjektet er det største som er bygd på permafrostgrunn siden Trans-Alaska Pipeline ble ferdig i 1977. Halvparten av banen ligger på grunn som har tele hele året. I motsetning til jernbanene i Alaska og Sibir, som har mange minusgrader å gå på, er det bare 1 ½ grad å gå på i Tibet før telen

«En reise som overgår alt jeg har opplevd noe sted i verden»

TOR FUGLEVIK



ÆREFRYKT: – Det var nærmest med ærefrykt at vi med en fart på over 100 kilometer i timen beveget oss gjennom det vakre, hittil ganske uberørte og sterke landskapet, sier Tor Fuglevik.

smelter. I tillegg består mye av grunnen av ustabil leire.

70 år gamle Wu Ziwan har vært med på å bygge banen. Han er bekymret for at klimaet skal bli varmere og skape problemer for flere hundre kilometer av jernbanen.

De kinesiske myndighetene sier han ikke skal være bekymret.

Mange tiltak

For å sikre seg har utbyggerne likevel gjort en rekke forebyggende tiltak for å hindre oppvarming av marka under jernbanen. Store deler av de mest utsatte strekningene er derfor bygd på bruer med en samlet lengde på om lag 160 km som slynger seg gjennom terrenget. Hensikten er at vinden skal hjelpe til med å kjøle ned grunnen.

Der en ikke har kunnet legge banen på bruer, er det av samme grunn lagt inn vertikale rør i underbygningen. Andre steder er det lagd solskjermer og steinstrukturer av ulik størrelse for å holde på kulden.

I tillegg til at store deler av banen er følsom for endringer i klimaet og oppvarming som følge av selve anlegget, er området også jordskjelvutsatt. Samme året som byggingen av jernbanen startet, gikk det et jordskjelv i Kunlunfjellene som ble målt til hele 8.1 på Richters skala.

Grønne av misunnelse

Om kineserne lenge har hatt en drøm om å bygge jernbane i Tibet, har også Jernbanemagasinet

utsendt lenge hatt en drøm både om å lage reportasje på byggingen av banen og etter hvert også å reise med tog på «Verdens tak». Ikke rart at forventningene var så store at det kriblet gutteaktig i magen da vi i grålysningen ankom stasjonen i Lhasa.

Stasjonen ligger i et nærmest folketomt område på den ene siden av elven som renner gjennom Lhasadalen.

Hele hovedstaden på størrelse med Bergen ligger på den andre siden av elven. Her har ikke det kinesiske jernbaneselskapet spart på noen ting. Arkitektene har tydeligvis hentet inspirasjon i Tibets mest berømte bygg, Potala-palasset – religiøst senter og bosted for flere generasjoner Dalai Lamaer. ▶



SLYNGER: For å hindre at permafrosten tiner er store deler av banen bygd på bruer. Banen slynger seg gjennom det tibetanske høylandet.

«Sammenlignet med jernbanen i standarden på den kinesiske jern

- Veisystemet den siste kilometeren inn til stasjonen ville gjort veidirektør Olav Søfteland i Statens vegvesen her hjemme grønn av misunnelse. Minst like misunnelig ville trolig også enhver jernbanedirektør vært om han eller hun hadde sett den flotte marmorplassen foran stasjonen eller de flotte ventehallene med behagelige sofaer i lyse gult skinn.

Elsket kulde

Spente inntok vi det spesialbygde toget og vår litt trange firesengs luksuskupé med flatskjermer og oksygenuttak i hver køye. Denne kupéen skulle bli vårt «hjem» de neste 48 timene og de om lag 4.000 kilometerne fram til Beijing.

Sjølsgt var kupéen utstyrt med

airconditioning, noe alle bussene, hotellene, restaurantene og flyene hadde. Ikke nok med det: Kineserne elsker å vise at de har et moderne land. Derfor skrudde de anlegget på full guffe, til ned i temperaturer på 16-17 grader. Eller kanskje de trodde at vi fra landet der oppe under Nordpolen elsket kulde?

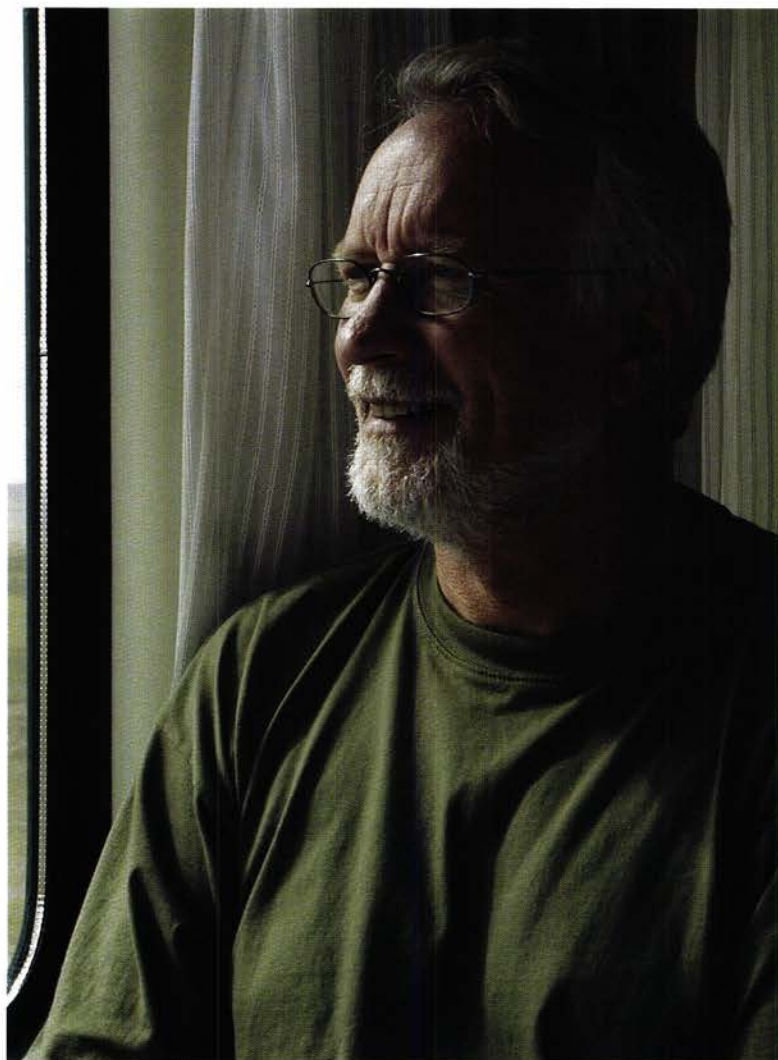
Når temperaturen ute holdt seg på tju- og trettitallet, så var det ikke rart at alle 38 i vårt reisefølge enten ble syke underveis eller etter at vi kom hjem fra vår 19 dager og om lag 10.000 kilometer lange reise i Midtens Rike.

Tynn luft

Det splitter nye toget ble trukket av to spesialbygde diesellokomotiver. I og med at banen ble tatt i bruk ett

år tidligere enn planlagt fikk canadiske Bombardier det travelt. På ti måneder skulle de levere de første av de 224 passasjervognene som kineserne skal sette inn på den nye prestisjebanen.

Togene er utstyrt med lynavledere, UV-motstandsdekke for å beskytte passasjerene mot solens UV-stråler, beskyttelse mot snø- og sandstorm på undersiden, økovenlige avfallsvanntanker og et tilførselssystem for oksygen. Det siste skulle vise seg å bli viktig. Lufta på banens høyeste punkt inneholder 40 prosent mindre oksygen enn lufta i lavlandet. Ved hjelp av kunstig tilførsel holdes oksygenivået inne i toget på samme nivå som i vel 3.000 meters høyde.



Europa er banen høy»

ARILD STRØM-ANDERSEN

IMPONERT: Den tidligere jernbanemann, Arild Strøm-Andersen, er mektig imponert over standarden på Tibet-banen spesielt og kinesisk jernbane generelt.

I tillegg fantes det som nevnt muligheter for å få ekstra tilførsel av oksygen om bord på toget, noe som vi opplevde kom til nytte også på vår togtur.

Høyteknologi uten dopapir

Sjøl om våre låsbare luksuskupéer var litt trange, var de romslige mot de åpne seks sengers kupéene som toget ellers bød på. Og sjøl om sittekomforten for dem som reiste uten soveplass var god, så var det trangt og fargerikt i denne delen av toget.

Hver vogn hadde egen vognbetjent, og doene var både av typen med hull i gulvet og vestlige med sitteklosett. Var vi heldige, var det dopapir der. Og kvelds- og morgenvask både her og der fore-

gikk i tre på rekke og rad i gangen.

Mer luksus

Nå lover kineserne mer luksus, trykkabiner, glassvegger med UV-filter og gourmetmat i togene i tiden framover. Og det er nok lurt skal de nå målet om å tiltrekke seg opplevelsessultne globetrotter-turister.

Før jernbanen ble åpnet i sommer, fantes det kun to måter å komme seg inn i Tibet på: enten via en dyr flyreise eller via en tre dagers tur i stappfulle busser på humpete og farlige fjellveier.

Et av målene med den nye banen er å frakte 4.000 passasjerer hver dag eller om lag én million passasjerer i året. I tillegg vil banen være

en viktig godsbane til og fra Tibet.

Overgår alt

Sjøl om vi både kommer til å minnes doer uten dopapir og morgenvask på gangen, så vil minnene fra en eksotisk reise gjennom et landskap som nesten hele tiden tok pusten fra deg, som vil bli sittende som levende bilder for alltid.

Eller for å la vår hyggelige medreisende i kupéen, Tor Fuglevik (56), si det med sine sørlandsord:

– Det var en to døgners forflytting som overgår alt det jeg tidligere har opplevd av transportetapper noe sted i verden.

Det sier den tidligere radiodirektøren i NRK som har reist mer enn ▶



SPESIALTOG: To spesialbygde canadiske lokomotiver sørget for å holde marsifarten på rundt 100 km/t sjøl om høydemåleren vippt rundt 5.000 metersmerket.

- de fleste, både i embets medfør og som turist.

Med ærefrykt

– Det var nærmest med ærefrykt at vi med en fart på over 100 kilometer i timen beveget oss gjennom det vakre, hittil ganske uberørte og sterke landskapet. Med forholdet Tibet-Kina i bakhodet satt jeg også i den tynne luften med en følelse av å være med på et kanskje uønsket besøk der oppe blant Dalai Lamas åndsfrender.

På tross av disse betenkelighetene er ikke Fuglevik i tvil om at togturen på «Verdens tak» vil trekke til seg opplevelsesturister fra hele verden: – Ikke minst når vognene med trykkabin er på skinnene. For når sporet ligger fire kilometer høyere enn Finse, fant jeg ut at god tilgang på luft var viktigere enn tilgangen på mat og vin.

Mektig imponert

Fjerde generasjons jernbanemann, Arild Strøm-Andersen, er helt enig med radiomannen.

– Turen gjennom Tibet var helt fantastisk. Særlig imponert ble jeg over standarden på banen, understreker den tidligere jernbanemannen, som også synes at standarden på sovekupeene var bra.

Strøm-Andersen, som kan se tilbake på 12 års tjeneste og både ble norsk og nordisk jernbanemester i friidrett, er også imponert over kinesisk jernbane generelt: – Sammenlignet med mye av det som jeg har sett og opplevd i Europa, er standarden på den kinesiske jernbanen høy.

Jernbanemannen er også overbevist om at Tibet-banen vil bli en turistsuksess. – Ja, dette er en reise som jeg absolutt vil anbefale. I tillegg er Tibet og Lhasa i seg sjøl en stor attraksjon, konkluderer han.

Vakkert byggverk

Aldri har klisjéen «det går som på skinner» vært en mer riktig karakteristikk enn av togturen på den nybygde jernbanen gjennom Tibet. Sjøl om jeg ikke er noen jernbane-

mann i ordets riktige betydning, så har jeg reist noen tusen mil på jernbane i Asia, Russland og Europa.

Med unntak av en reise på en nybygd høyhastighetsbane i Tyskland, har jeg aldri vært i nærheten av reisekomfortstandarden som vi opplevde på jernbanen på «Verdens tak».

Fyllingskråningene for underbygningen av jernbanen er av hensyn til permafrosten veldig høye. Ved stasjoner og andre steder er skråningene dekket med vakre mosaikklignende steinmønstre for å dempe virkningene av erosjonen og sandstormene i de ørkenlignende delene av fjellområdene. Like vakre var også tildekningene av de store arealene på hver side av sporene, også dette gjort for å dempe virkningene av sandstormene i de ørkenlignende delene av fjellområdene. Ikke nok med det: Vi så ikke spor etter om lag fem års anleggsdrift.

Utrolig vakkert

Hele veien var jernbanen lagt



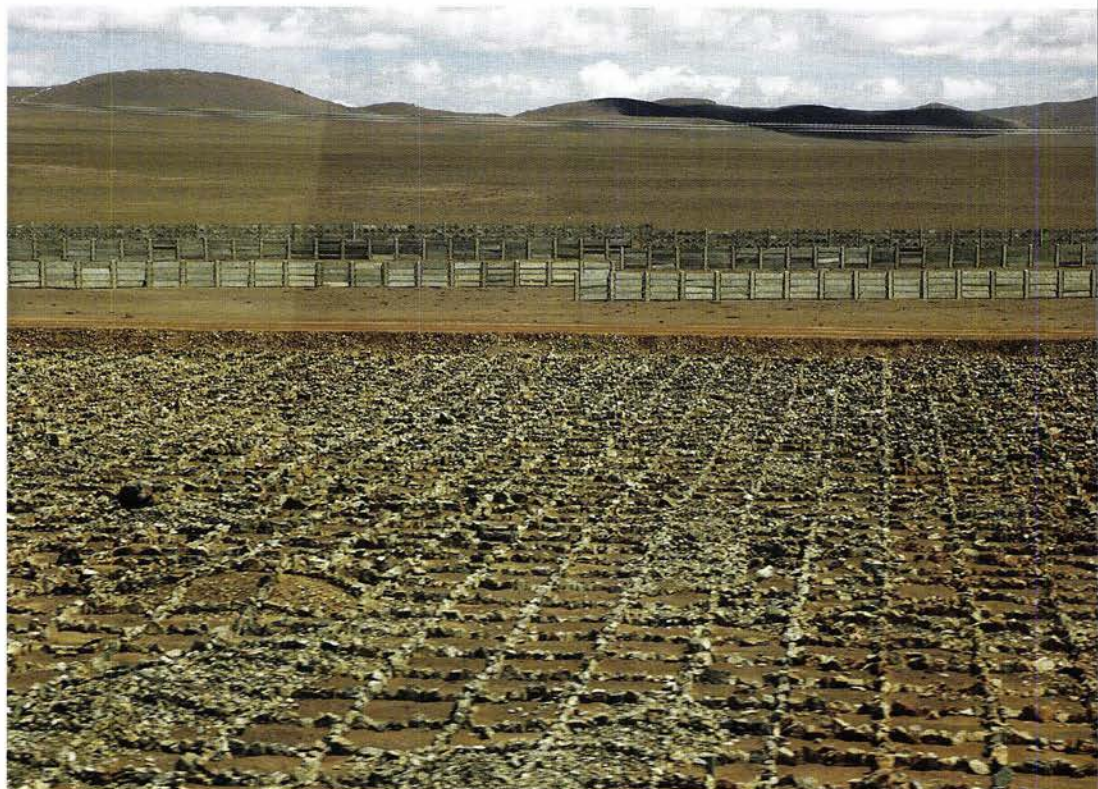
FARGERIKT: Tibetanere og kinesere i «skjønn forening» valgte billigste måte å reise de vel 400 milene fra Lhasa til Beijing på uten sove-
kupé.

skånsomt inn i terrenget, slik at den slynget seg fram og tegnet myke kurver i det vakre og vidstrakte høyfjellsplatået.

Før den som hadde ventet seg ville, høye fjell og dramatisk, ble nok skuffet. I stedet var det en reise gjennom et utrolig vakkert høyfjellslandskap, som til tider var omkranset av hvitkledd fjell og fjellkjeder.

Med unntak av noen få spredte bosetninger, ørner og sauer, var dette først og fremst jakens rike. Store flokker av disse svarte, bøffellignende dyrene kunne sees i tusentall fra togvinduene.

Så vakker, spennende og fascinerende var naturen vi reiste gjennom, at vi nærmest ble tvunget til å følge med på verden utenfor togvinduet på hele den vel 100 mil lange reisen på verdens høyestliggende jernbane i tibetanernes rike.



MOSAIKK: Kineserne gjør seg virkelig flid når de bygger jernbane, slik som denne mosaikkflaten for vern mot sandstormer og erosjon.

svein.erik.bakken@jvb.no

Stemningen vant over teknikken

Lars Erik Stigens bilde «Toget kommer» er kåret til «Årets jernbanebilde». - Stemningen vant over teknikken, sier pressefotografenes nestor, Johan Brun, som denne gangen utgjorde fagjuryen sammen med sin fremste kritiker, kona Ingrid, og sin datter, fotograf Agnete Brun.

Tekst: TORE HOLTET

Juryens dom er at lokfører Lars Erik Stigen fra Gulskogen, som

ÅRETS JERNBANEKUNST

NAVN: Lars Stigen
TITTEL: Lokfører, Cargonet
KAMERA: Canon Ixus 500
BOR: Gulskogen, Drammen



hadde sitt bilde på trykk i nummer 5 i fjor, har fanget inn noe opplevd: et tog som lyser opp skogen like etter ei regnskur.

- Kona Ingrid vant. Hun falt med en gang for dette bildet mens vi fagfolka var hengt opp i at det kunne vært gjort bedre teknisk. Etter hvert ble vi også grepet av den gode følelsen bildet gir: Du står og venter på toget for så å oppdage at det dukker opp som et lys i mørket. Fotografen formidler en stemning og behersker antydningens kunst, sier Brun, men han legger til: - Vi fotografer får lyst til å ta opp bildet i Photoshop og se om vi kan få mer ut av de våte stråene i høyrekant og naturen på den andre siden av sporet.

- Litt flaks
- Jeg så den våte greina under en kveldskjøring og tenkte: «Det kan muligens bli noe - med litt flaks...»

Og jeg gjorde et forsøk med mitt lille, digitale kamera som alltid lig-

VINNERBILDET: Fotografen formidler en stemning og behersker antydningens kunst



Agnetes fagjuryen, som bærer over med lav teknisk kvalitet.

ger i sekken, forteller prisvinneren Lars Erik Stigen når Jernbanemagasinet ringer og gratulerer.

Stigen arbeider for Cargonet og tok bildet fra Morud holdeplass mens han var ute på en kveldskjøring på Krøderbanen. «Toget» som lyser opp skinnene med omgivelser, er en skiftetraktor av typen «Levahn 220 C».

Nå vinner lokføreren et topp moderne digitalkamera og gleder seg til å fange inn nye jernbanemotiver.

Oppløftende

Johan Brun er imponert over kvaliteten på flere av bildene som i fjor ble trykket under vignetten «Mitt jernbanebilde».

– Oppløftende, sier Brun og snakker både om bildene «Damp-lok på tørn» av lokfører Robert Lund og «Kveldsstemming» av Rune Fossum. Kari Espelands bidrag «En engelsk mann» (en avansert sporveksel som trer ekstra fram i dust lys) var likevel den største utfordreren til vinnerbildet.

– Det var Agnetes første favoritt, men vi endte opp med det litt gammeldagse og litt ubehjelpelige bildet «Toget kommer», konkluderer Johan Brun, som har følgende råd til den utkårede jernbanefotografen: – Se lyst på framtida og husk det viktigste: Hold kameraet støtt!.



GRØNT LYS



Bildet er tatt i skumringen en kald vinterdag i 15 minusgrader. Lang lukkertid - på to sekunder - gjør at lysene på toget blir som streker.

MITT JERNBANEBILDE

NAVN: Rune Fossum

TITTEL: Opplæringsleder, CargoNet

KAMERA: Nikon D100, 200 m telelinse

BOR: Oslo



Gigantprosjekt på tre pilarer

MALMØ: Øresundsområdet gjennomgår i øyeblikket en forvandlingsprosess som savner sidestykke i nordisk sammenheng. I sentrum for begivenhetene er Citytunnelen, et gigantprosjekt som hviler på de tre likeverdige pilarene teknikk, miljø og informasjon.

Tekst: HARRY KORSLUND

Foto: KLAS ANDERSSON

Men er det egentlig et byggeprosjekt?

– Nei, Citytunnelen er ikke et byggeprosjekt, sier informasjonssjef Anders Mellberg med klar og tydelig røst. Så tar han seg i det. – Eller altså, det er jo naturligvis det også. Poenget er bare at vi valgte å fokusere på de fremtidige effektene av Citytunnelen. Dette ledet til at vi tidlig definerte prosjektet som en menneskelig lenke.

Spleiselag

– Det er jo nettopp det Citytunnelen kommer til å fungere som når den står ferdig en gang i 2011, sier Mellberg i nærmest lyriske vendinger. Han synes åpenbart det er moro å være en del av et spleiselag til nærmere

10 milliarder svenske kroner.

– Ja visst, men enda morsommere er det å vite at man er med på et unikt prosjekt som vil få betydning langt ut over nærområdet, og det attpåtil i en region som bare for noen år siden var preget av fraflytting og fattigdom.

Utstillingsvindu

– Nå er situasjonen snudd helt på hodet, sier Anders entusiastisk. Fra

å bli betraktet som det svenske folkehjemets bakgård er øresundsregionen i ferd med å bli et viktig utstillingsvindu for det moderne Sverige. Citytunnelen utgjør på mange måter ryggraden i denne forvandlingsprosessen.



STAS: – Stor stas med spleiselag til 10 milliarder svenske kroner, sier informasjonssjef Anders Mellberg i Citytunnelen.

Godfølelse

– Det er vi stolte av, sier Anders med trykk på vi. Informasjonssjefen med dype røtter i Skåne er nemlig ikke alene om å ha godfølelse for prosjektet.

– Nei, den deler jeg med mange. Først og fremst med alle mine kolleger, men også med dem som bor og jobber i regionen, sier Anders og bedyrer at langt de fleste er positivt innstilt.

Stor interesse

– Den allmenne interessen for Citytunnelen er i hvert fall stor, og det har den i grunnen vært siden lenge før tidligere statsminister Göran Persson markerte byggestarten på selveste kvinnedagen i 2005. Og



det er mange gode grunner til at folk følger nøye med, sier Mellberg.

– For det første er det et teknisk krevende prosjekt. Mye kan gå galt, og selv små feilskjær kan få store konsekvenser for miljøet. I tillegg foregår det midt i sentrum av Malmö. Mange er også bekymret for tunnelarbeidene. Kanskje ikke så rart i og med alt som har vært sagt og skrevet om Hallandsåsen.

Teknikk, miljø og informasjon

– Vi var imidlertid godt forberedt og gjorde tidlig noen strategiske grep for å ivareta alt dette, sier Anders og viser til at prosjektet hviler på de likeverdige pilarene teknikk, miljø og informasjon.

– Det ligger i ryggmargen på alle

«Inntar gjerne rollen som djevelens advokat...»



FORVANDLER: Arbeidene med Citytunnelen preger og vil forvandle Malmö sentrum.

at betingelsen for et vellykket prosjekt er at vi lykkes like godt på hvert av disse områdene. Mellberg er tydelig tilfreds med måten betydningen av informasjon er formalisert og synliggjort på. Blant annet mener han at det har bidratt til en sterkere aksept og forståelse for faget.

Tillit og respekt

– Absolutt! Samtidig gjør det også at prosjektet preges av mer bevisste holdninger til de informasjonsfaglige aspektene knyttet til store og små beslutninger. Det gagnar målgruppene, og dem er det mange av. Men ifølge Anders er noen mål-

grupper viktigere enn andre. – Alle skal ivaretas, men presse og kringkasting skal prioriteres. Vi har også hele tiden lagt vekt på å vise respekt og forståelse for journalistenes rolle.

Djvelens advokat

– Journalister er heller ikke så skumle som mange tror. I hvert fall ikke så lenge vi spiller med åpne kort, smiler Anders som selv har journalistbakgrunn. Det er en bakgrunn som ofte er nyttig – ikke minst når det gjelder å forutse hvilke saker pressen kan komme til å interessere seg for.

Den forhennevende redaksjons-

sjefen i Sveriges Radio Malmö kvier seg heller ikke for å innta rollen som djvelens advokat når omstendighetene krever det.

– Det er bedre at jeg stiller de kritiske spørsmålene til mine kolleger. Da har de i hvert fall muligheten til å være litt bedre forberedt når de skal ut og forklare og forsvare seg for åpen mikrofon, sier Anders Mellberg.

«Øresundsregionen i ferd med å bli et viktig utstillingsvindu for det moderne Sverige»

USA størst

Det er ikke riktig at Russland har verdens største jernbanenett som Jernbanemagasinet skrev i artiklene «Verdensmester i jernbanesatsing» om Kinas jernbaner og «Utdannet i verdens største jernbaneland» i Jernbanemagasinet 10-2006.

Det er fremdeles USA som med god margin har verdens største jernbanenett med hele 226.611 kilometer (km). Både Russland med sine 86.000 km og Kina med 75.000 km har derfor et stykke igjen før de blir verdens største jernbaneland.

Langvarig togstans

Banverket melder at jernbanen mellom Uddevalla og Strömstad vil kunne bli stengt i flere måneder etter leirraset ved Munkedal like før jul. Sporet var delvis dekt med leirmasser på en strekning på 100 meter, og flere kontaktledningsmaster har bikket. Over en 200 meter lang strekning er sporet hevet et par meter over sitt opprinnelige leie og er i tillegg vridd. Ødeleggelsene berører kun gods- trafikken mellom Lysekil og Uddevalla.

Skal fjerne signalene

Banedanmark har startet løpet med å innføre ERTMS2 på alle strekninger i perioden 2008-2020. Overgangen fra utvendige signal langs sporet til signal på togenes dashbord ble vedtatt som ledd i trafikkavtalen med regjeringen i høst.

Banedanmark skal benytte tiden fram mot politisk behandling i 2008 til å utarbeide et detaljert forslag til løsninger, priskalkyle, tidsplan og risikovurdering for dette prosjektet. Allerede er det opprettet en prosjektorganisasjon for å rekruttere medarbeidere og lyse ut rådgiverjobber.



OVER TIL TOG: FedEx er en gigant i frakt av ekspressgods og posthåndtering over hele verden. Nå vil transportoren prøve seg med tog på høyhastighetsnettet i Europa.

FOTO: FEDEX

Flyfrakt over til tog?

Tre giganter innen ekspresstransport og posthåndtering: amerikanske FedEx, franske La Poste og nederlandske TNT, har gått inn i et offentlig-privat samarbeid for å utvikle gods-transport på høyhastighetsnettet i Europa.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

De tre transportgigantene ønsker å finne en løsning for transport når det innføres restriksjoner på nattflyving over Europa.

Sammen med de tre store ekspressgodsselskapene står også flyselskapet Air France, flyplassene i Paris og den franske regjeringen. Navet i det nye distribusjonssystemet de ser på, er Charles de Gaulle-flyplassen utenfor Paris. Herfra er planen å bygge 300 km med dobbeltspor for å knytte navet til LGV (høyhastighetslinje). Nettet deres er i første omgang planlagt å dekke Frankrike, Tyskland, BeNeLux-landene og Storbritannia. Med investeringer på én milliard euro får de kjøpt inn 20 togsett og bygd nødvendige tilknytningsspor.

Framtid i kjappfrakt

Den nye toppsjefen i det statlige, franske

togselskapet SNCF, Anne-Marie Idrac, understreker at det for tiden er klima for godstrafikk generelt og for gods i høyhastighet spesielt, og mener linjenettet for høyhastighet er utmerket å benytte til godstrafikk. Med høyhastighetstog er rekkevidden på ei natt 800 kilometer. Sett fra Paris er det tilstrekkelig for å nå Brussel, Amsterdam, Liege, Köln og London. Ved neste utbygging, i nærheten av hovedsetet til La Poste, kan togene gå til Lyon, Marseille, Bordeaux og Strasbourg - og videre til Italia og Spania.

Dermed kan FedEx (årsomsetning 250 mrd.), La Poste (160 mrd.) og TNT (100 mrd.) henge seg på en tanke som allerede både er sådd og modnet, og komme galopperende oljepriser og restriksjoner på flytransport i forkjøpet.



VINTER: Det kan være vinter i Danmark også, men bare en liten andel av forsinkelsene der i fjor skyldtes dårlig vær.

FOTO: RENÉ STRANDBYGAARD/DSB

Ampert om sene tog i Danmark

2006 ble et år med mange forsinkelser for danske tog. Det har ikke bare medført utilfredse passasjerer, men også ført til krangel mellom Arriva og DSB om hvordan de skal regne på punktlighet.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Det beste for alle parter er at togene rusler og går i rute. I Danmark var det gjennom fjoråret ikke slik. Årsaken til det var først og fremst skranglete spor, men også antall feil med signalanleggene viste en solid økning.

Alt i alt sto Banedanmark for halvparten av alle forsinkelser. Resten fordeles på togselskapene (40%) og utenforliggende årsaker (10%).

Banedanmark har kontrakt om punktlighet med togselskapene. Denne klarte de ikke å leve opp til i fjor, og de vil ikke klare det i år heller. Derfor er det allerede tatt høyde for den nedslitte infrastrukturen ved at rutene har fått mer «luft»; som betyr at kjøretiden forlenges på en del tog. Særlig gjelder det mellom København og Århus/Frederikshavn.

Arriva og DSB i klinsj

Arriva, som kjører tog på anbud på Jylland, har pyntet litt på punktligheten på sine tog ved at de trekker fra de forsinkelsene som skyldes feil på infrastrukturen. Disse tallene har de gått til avisene med. Det har fått konkurrenten DSB til å reise bust.

- Kundene er interessert i å vite når deres tog kommer, ikke om det er den ene eller andre parten som er skyld i forsinkelsene, tordner sjefen for planlegging og trafikk i DSB, Ove Dahl Kristiansen.

I samme åndedrag legger han til at Arriva dessuten kjører tog på nylagte skinner, i grisgrendte strøk og med ett tog i timen - og at punktligheten var bedre før da DSB kjørte disse togene selv om også forsinkelsene som skyldtes feil på infrastrukturen da ble regnet med!



Jernbaneverket

Sentralt

Fung. informasjonsdirektør
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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



TRE BANER - ÉN KRONE

Nei da, vi har ikke begynt med jernbaner på billigsalg. Vi skal bare markere at sistesiden er blitt historisk ny og har grepet fatt i at det i år er 150 år siden Stortinget vedtok at Hovedbanen ikke skulle være alene på det norske jernbanekartet. Den 3. september 1857 gjorde tingmennene vedtak om jernbane mellom Hamar og Grundset; Trondheim og Støren og endelig mellom Kongsvinger og riksgrensen. Hva hadde så disse tre banene med hverandre og med Hovedbanen å gjøre? Svaret er: Ikke så meget – tanken om det nasjonale jernbanenettet var ennå ikke født!

Og den ene kronen stammer ikke fra budsjettene som ble regnet i spesidaler. Men av de tre banene som ble åpnet i årene 1862 og 1864, var det bare én som fikk kongelig innvielse. Det var naturligvis banen mot Sverige som i likhet med Hovedbanen og i motsetning til de to andre også fikk normal sporvidde. De fremsynte så



nok for seg en sammenhengende jernbaneforbindelse mellom de to unionsrikenes hovedsteder. Det gjorde kanskje også representanten

for Tre Kronor, kong Karl XV, som foretok den høytidelige åpningen av Kongsvingerbanen i oktober 1862.
REIDAR SH

KVINNFOLKA KOMMER

Her til lands har vi lange tradisjoner for å markere offisielle åpninger av nye jernbanestrekninger og andre begivenheter.

Ofte med pomp og prakt, og som regel med en mann i hovedrollen. Historien viser nemlig at kvinner ytterst sjelden har hatt æren av å klippe snora.

Sissel Rønbeck ble den aller første da hun 3. desember 1996 erklærte dobbeltsporet Ski-Sandbukta for åpnet. Et historisk øyeblikk som knapt noen

reflekterte over, men like fullt; Sissel brøt en barriere.

Det er mange årsaker til at kvinner er kraftig underrepresentert på lista over snorlippere. Ikke sjelden har konger og kronprinsler takket ja til å svinge saksa. Ministere og embetsmenn har også vært flittig benyttet. Begge deler har tradisjonelt vært mannsdominerte yrker, men det er i ferd med å jevne seg ut. Ikke minst innenfor samferdselssektoren.

Dette var tydelig da gjeninnføringen av daglige avganger på tvers av riksgrensen ble feiret på Kongsvinger forleden. Statsråd Navarsete og hennes svenske kollega Åsa Torstensson toppet gjestelista. Og legger vi til at togsettet som skal trafikkere strekningen Oslo – Karlstad heter Regina er det feminine tilsnittet fullkomment. Helt konge, spør du meg!

HARRY K