

Jernbane

NR. 2 - 2007

magasinet



Sprengt kapasitet

Kapasiteten på viktige deler av det norske jernbanenettet er sprengt. Det er ulike meninger om hvilke tiltak som skal til for å få mer gods og flere passasjerer over fra vei til skinner.

Side 4-13



Jernbaneverket

Driftsorganisasjonen på plass



I løpet av februar ble den endelige organiseringen av Jernbaneverkets driftsapparat vedtatt. Mange har ventet lenge på dette, og usikkerheten om hvordan organisasjonen skulle bli til slutt har nok vært belastende for mange. Likevel tror jeg det var riktig at vi tok oss tid til å vurdere ulike modeller og til å gjennomføre grundige diskusjoner. Jeg vil takke personal-organisasjonene for et godt og konstruktivt samarbeid i denne prosessen.

I siste halvdel av februar gjennomførte vi flere allmøter rundt om i landet. Møtene overbeviste meg om at vi nå har funnet en god organisasjonsmodell å bygge videre på. Jeg er også imponert over det engasjement våre medarbeidere viser i disse møtene. Her møter jeg mennesker som er genuint opptatt av jernbanen, og som gjennom sin kompetanse og stå-på-vilje vil bevise at det er de som mest effektivt kan drifte jernbanens kjøreveg.

Samtidig hører jeg at mange er opptatt av framtida og behovet for nyrekruttering. Etter bortsettingene (outsourcingen) som den forrige regjeringen vedtok, mistet vi mange verdifulle medarbeidere, og alderssammensetningen i Jernbaneverket ble enda skjevare etter dette. Derfor er det viktig å satse på lærlinger og sikre at vi har gode instruktører. I år skal vi ta inn 50 lærlinger og 175 fram mot 2009. Det er ingen andre enn Jernbaneverket som kan sikre at jernbanen har kompetente medarbeidere til å dekke disse fagområdene også i framtida.

I denne utgaven av Jernbanemagasinet kan du lese mer om organiseringen og hvordan det daglige arbeidet legges opp rundt om i landet. I den forbindelse er det viktig å minne om at organiseringen sånn sett bare er et rammeverk. Det som teller er at vi utnytter de mulighetene organisasjonen gir, og at vi samhandler godt i det daglige.

Til syvende og sist er det menneskene med sin kompetanse og sine holdninger som avgjør hvor gode vi blir.

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



38
Oversett

Høyhastighetsbaner gir bedre kapasitet for godstrafikk på det konvensjonelle nettet. Dette er et faktum som ofte blir oversett, skriver Månedens gjest.



18
Tar i et tak

-Et jævlige kjø, men folk tar ansvar og liker det, sier fagforeningsleder Bjørn Larsen om den nye driftsmodellen.

Sprengt kapasitet:

- Sats mer på kryssningsspor	4
Pilotprosjekt kan gi økt godskapasitet	12
Ny, feilfri kontaktledning	14
Smånytt innenriks	16
<i>Ny driftsmodell:</i>	
Flere fag - ett lag	18
Trives med mer arbeid	21
Tapte helse - vant saken	22
<i>Kampanje:</i>	
Synergi nytter	24
- Ikke tatt på alvor	26



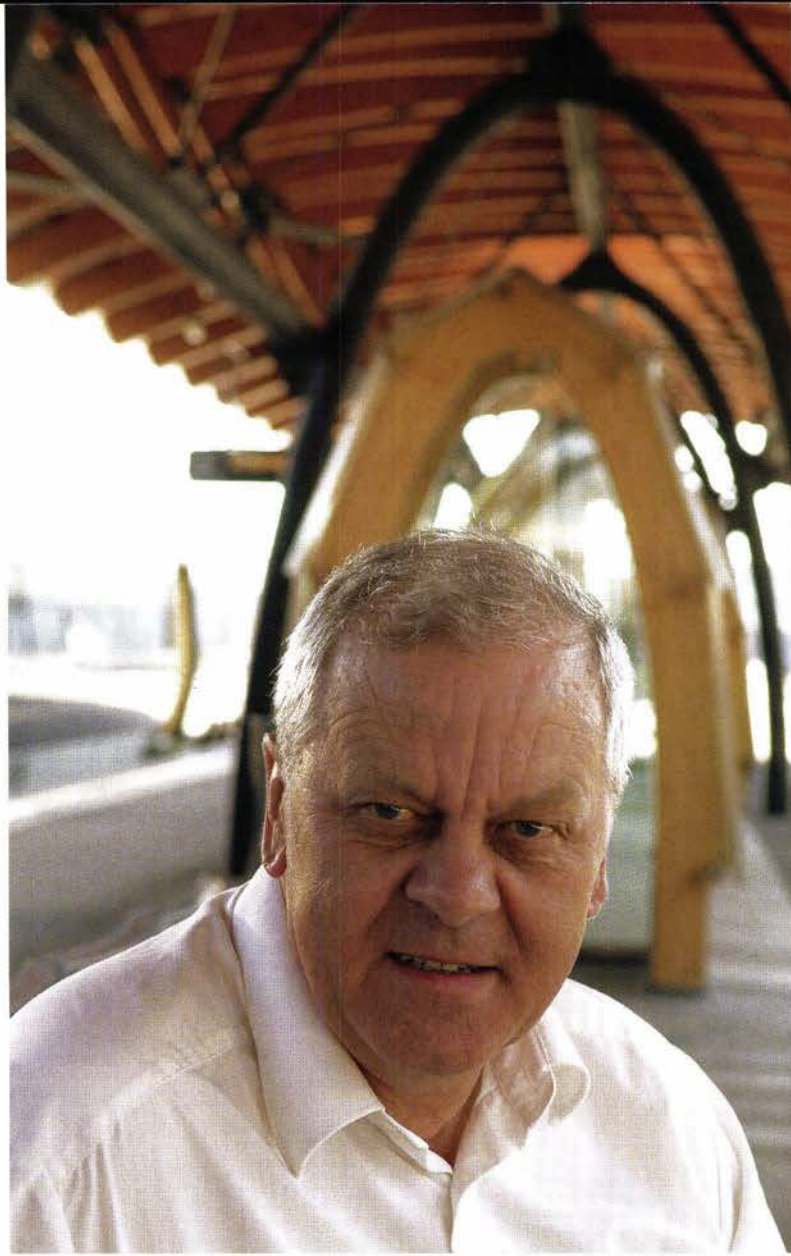
12 Feilfritt

Etter at et 60 år gammelt kontaktledningsanlegg er byttet ut på Sørlandsbanen, er det ikke registrert én eneste feil.



22 Dyr glipp

Han ble nesten drept i en kollisjon - på jobb. På grunn av en glipp ble det opplyst at han var «på vei til jobb».



34 - Enkelt

- Jernbanevedlikehold er egentlig ganske enkelt, proklamerer vedlikeholdsdirektøren.
- Så enkelt er dette at det tok meg 10-15 år å finne ut av det ...

Gardermobanen tilbake på toppen	27
Min arbeidsdag: Forelsket i jernbanen	28
Sagt om jernbanen	29
- Vi skal vise hva vi kan	30
Smånytt innenriks	32
Møte med: Ikke bare snorklipping	34
Kjøper tog for seks milliarder	37
Månedens gjest: Hvem er raskest: Norge, Sverige eller Vietnam?	38
Mitt jernbanebilde: På stallen	40
Smånytt utenriks	42
På skrått bakfra	44

Jernbane

NR. 2 - 2007

magasinet

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

Astrid Nodland

Liv Turid Storli

FORSIDE-FOTO: Rune Fossum

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo
22 45 51 56

E-post: svein.erik.bakken@jbv.no
Redaksjonen avsluttet 7. mars 2007.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no

Opplag: 5.750

Layout: Aktuell, Oslo

Trykk: Gan Grafisk, Oslo

Distribusjon: Bedriftssupport

SPRENGT KAPASITET

A black and white photograph taken from the perspective of someone inside a train. A hand is pressed against the window pane, reaching out towards a dense forest of evergreen trees covered in snow. The train's window frame and wipers are visible in the foreground. The scene is bright and wintry.

- Sats mer på KRYSNINGS



SPOR

Kapasiteten er sprengt på viktige deler av det norske jernbanenettet - ikke minst rundt de store byene. NSB vil ha raskere utbygging av dobbeltspor, mens CargoNet vil ha fortgang i byggingen av flere og lengre kryssningsspor. ▶

«Antall tog ligger en god del over hva man på kontinentet vil si er forsvarlig»



NILS HANSEGÅRD, RUTEPLANSJEF I JBV

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Foto: RUNE FOSSUM

Hvordan skal kapasitetsproblemet på det norske jernbanenettet løses? Jernbanemagasinet har intervjuet ruteplansjef Nils Hansegård i Jernbaneverket, plansjef Trond Williksen i CargoNet, utviklingsjef Johan Selmer i NSB og seniorrådgiver Gaute Borgerud i Jernbaneverket. I intervjuene uttaler de seg om overbelastning, utfordringer, muligheter og kapasitetsløsninger på kort og lang sikt.

Erklært overbelastet

I «Network Statement 2007 og 2008» erklærer Jernbaneverket (JBV) strekningene Oslo S-Ski, Oslo S-Oslotunnelen, Skøyen-Sandvika, Nærbø-Stavanger og Bergen-Arna for overbelastet. Senere er også strekningen Hamar-Lillehammer erklært overbelastet.

På de fire første strekningene er kapasiteten sprengt i rushtiden om morgenen og om ettermiddagen. Strekningen i Bergen er sprengt fra morgenen til midnatt, mens deler av Dovrebanen er sprengt to og en halv time på ettermiddagen.

Ifølge «Fordelingsforskriften» i Jernbaneloven skal Jernbaneverket erklære en strekning overbelastet når det ikke i tilstrekkelig omfang er mulig å innfri togselskapenes ønsker om å kjøre flere tog. Den samme forskriften pålegger JBV å foreta en analyse av kapasiteten for å avklare årsakene til overbelastningen og komme med forslag til tiltak for å bedre kapasiteten.

Verdensmester

Norske tog går stort sett på ett spor. Hele 3.863 kilometer av det samlede norske banenettet på 4.087 kilometer er enkeltspor.

Ruteplansjef Hansegård i JBV opplyser at Norge er verdensmester

i å utnytte kapasiteten på enkeltsporet jernbane – noe han både er stolt og kledelig litt skjelsk av å ha bidratt til. Hansegård har erfart sannhetsgehalten i ordtaket «nød lærer naken kvinne å spinne». Hans folk har lært seg å pakke trafikken maksimalt for å få fram flest mulig tog på et i hovedsak gammelt og enkeltsporet jernbanenett, fortrinnsvis uten at det går på bekostning av god punktlighet og regularitet.

– Den hardest belastede enkeltsporstrekningen er mellom Bergen og Arna. Her går det opptil 110 tog i døgnet, mens vi på deler av Jærbanen og deler av Hovedbanen mellom Oslo og Jessheim er oppe i mellom 90 og 100 tog, opplyser Hansegård.

Over grensa

– På disse strekningene ligger vi en god del over hva man på kontinentet vil si er forsvarlig. Dette gjelder særlig Norge fordi vi her har trafikk med godstog, fjerntog og lokaltog i en salig blanding.

– På strekningen Oslo-Ski ligger vi også over anbefalt grense på 80 prosent utnyttelse av den teoretiske timekapasiteten i rushtrafikken på morgenen, mens vi på strekningene Arna- Bergen, Stavanger-Nærbø, Skøyen-Sandvika og i Oslotunnelen ligger tett opp under det samme taket i rushtiden, fortsetter Hansegård.

Sprengte dobbeltspor

Det er heller ikke bare på enkeltsporede strekninger man har sprengt kapasiteten. Det gjelder ikke minst også dobbeltsporstrekningene Oslo S-Ski, Skøyen-Sandvika og Oslo S-Lysaker med Oslotunnelen i sin midte.

Når det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika er ferdig i 2012, vil imidlertid hele Vestkorridoren fra Lysaker til Asker ha to dobbeltspor.

Om fem år vil Norges desidert trangeste flaskehals hete Oslo-tunnelen.

– Nye tekniske tiltak for togframføringen vil ha svært liten effekt på kapasiteten i Oslo-tunnelen. En utvidelse av dagens tunnel til fire spor vil heller ikke gi noen større effekt. Årsaken er at Nationaltheatret stasjon allerede har fire spor, og at alle tog stopper der. Etter min mening er det derfor bare en ny tunnel med dobbeltspor som kan fjerne denne flaskehalsen, konkluderer JBV's ruteplansjef.

Kombibane

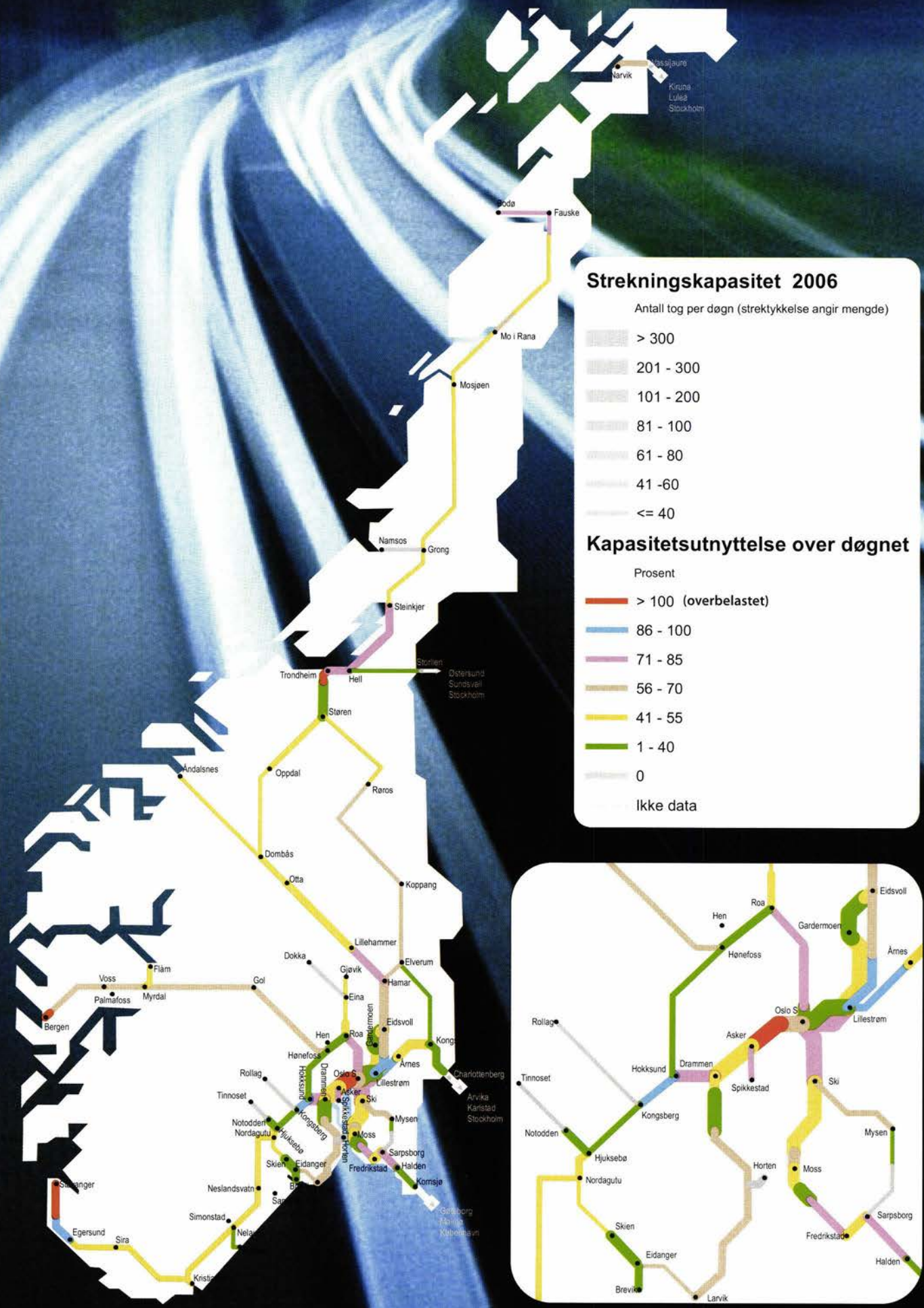
Senioringeniør Gaute Borgerud i JBV har vært hovedforfatter av «Kapasitetsrapporten 2006» og har gjennom utredningsprosjektet «Strategisk rutemodell» jobbet mye med ulike alternative måter å øke kapasiteten på det norske jernbanenettet på.

Borgerud viser til at det nå skal utredes hva slags tiltak som kan gi økt kapasitet i Oslotunnelen. Han er enig med Hansegård i at tekniske tiltak vil ha begrenset effekt.

– Et annet tiltak kan være å omprioritere hvilke tog som får kjøre i tunnelen. Her er vi imidlertid styrt av «Fordelingsforskriften» som gir Flytoget og offentlig kjøpt trafikk delt førsteprioritet. Et tredje tiltak kan være å erstatte dagens forstadstog på Hovedbanen mellom Lillestrøm og Skøyen med en kombibane. Ved å lede denne trafikken utenom Oslotunnelen kan man frigjøre mellom 15 og 20 prosent kapasitet i Oslotunnelen og dermed gi plass til en betydelig økning i kapasiteten for annen togtrafikk, mener Borgerud.

Dobbeltdekkere

Utviklingsjef Johan Selmer opplyser at NSB gjerne vil kjøre flere tog enn i dag, men at den sprengte



Strekningskapasitet 2006

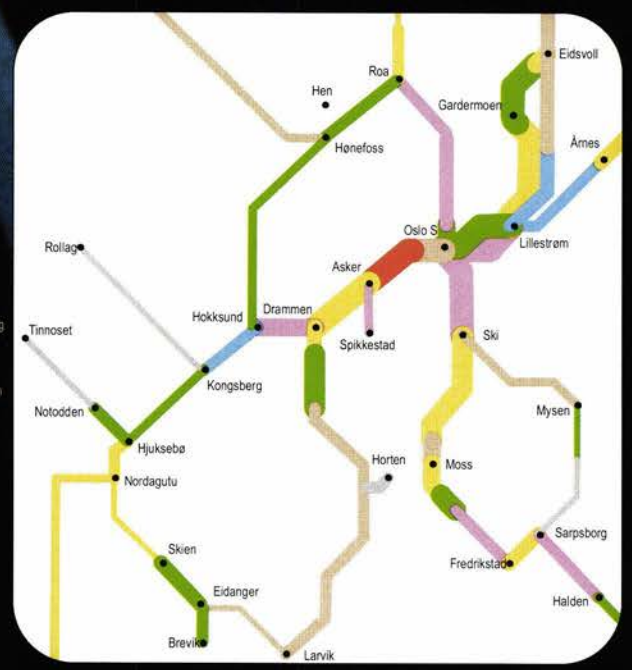
Antall tog per døgn (strektykkelse angir mengde)

- > 300
- 201 - 300
- 101 - 200
- 81 - 100
- 61 - 80
- 41 - 60
- <= 40

Kapasitetsutnyttelse over døgnet

Prosent

- > 100 (overbelastet)
- 86 - 100
- 71 - 85
- 56 - 70
- 41 - 55
- 1 - 40
- 0
- Ikke data



kapasiteten på sentrale deler av jernbanenettet i og rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim ikke gjør det mulig på kort sikt.

Selmer opplyser videre at NSB i løpet av året vil avklare behovet for nye tog, både i forbindelse med at Vestkorridoren mellom Lysaker og Asker er ferdig i 2012, og at det nye dobbeltsporet fra Oslo til Ski etter planen står ferdig i 2018. Begge disse milepælene vil hver for seg og til sammen bety en kraftig økning av kapasiteten. Det gir muligheter for å kjøre atskillig flere tog gjennom «navet» på det norske jernbanenettet.

– For å utnytte kapasiteten i Oslotunnelen maksimalt vil vi vurdere om dobbeltdekkere er et alternativ i lokaltrafikken i Oslo-området, sier han. Ett tog i to etasjer vil imidlertid ikke doble kapasiteten i forhold til dagens vanlige

lokaltoget.

– Økningen er trolig maksimalt 30-40 prosent. Den kan også bli lavere som følge av nye krav om såkalt universell tilgjengelighet. For øvrig må tidsforbruk ved avstigning og påstigning tillegges stor vekt, mener Johan Selmer.

Krystallklar

Selmer og Hansegård er enige om at bygging av dobbeltspor er det i særdeleshet viktigste tiltaket for å øke kapasiteten på det norske jernbanenettet.

Hansegård viser til at nye dobbeltspor vil tredoble kapasiteten i forhold til dagens enkeltspor.

Selmer svarer et rungende ja på vårt spørsmål om NSB ønsker seg en raskere utbygging av jernbanenettet enn det årets statsbudsjett, Nasjonal transportplan (NTP) og Jernbaneverkets Handlingsprogram for perioden 2006-2015 legger opp til.

– Tiltak som flere og lengre kryssningsspor og såkalt samtidig innkjør på stasjoner på sterkt trafikkerte strekninger (som gjør at to tog kan krysse hverandre raskere) vil grovt anslått kun øke

kapasiteten på enkeltsporede baner med om lag 20 prosent, mener Hansegård.

Ikke godt nok verktøy

Borgerud er av en noe annen oppfatning enn Selmer og Hansegård. Borgerud mener både NTP og Handlingsprogrammet har for mye fokus på de store prosjektene med utbygging av nye dobbeltspor og for lite fokus på enklere tiltak som raskere og billigere kan gi økt kapasitet og noe kortere rutetider både i gods- og persontrafikken.

– På kort og mellomlang sikt vil flere og lengre kryssningsspor være viktigere enn en klattvis utbygging av dobbeltspor, med unntak av i og rundt de store byene.

– Andre fysiske og strategiske tiltak for å øke transporten på jernbanen vil være utbygging av større, riktigere og kanskje flere godsterminaler. Videre må vi ta et nytt grep om selve ruteplanleggingen og integrere de forskjellige persontogrutene med de andre transporttilbudene, sier han.

Opptil dobling

– En godt utbyggt enkeltsporet bane kan over en kortere strekning håndtere opp til 80 og 100 tog i døgnet. Det er lenge før vi kommer dit på de aller fleste strekningene våre. På Vestfoldbanen, for eksempel, kjører vi i dag 44 tog i døgnet. Med en halvtimesfrekvens i hver retning vil vi ligge på 70 – 74 tog i døgnet. Det vil en riktig utbyggt enkeltsporet bane fint kunne klare.

– Det er vanskelig å si hvor mye en kan øke kapasiteten på hele det enkeltsporede norske banenettet. Det er fort snakk om fra 20 til 30 prosent og opp til det dobbelte på enkelte strekninger, mener Gaute Borgerud.

Begge deler

Plansjef Trond Williksen i CargoNet er enig med Borgerud når det gjelder tiltak på kort og mellomlang sikt og med Hansegård og Selmer i hva som er viktig på lang sikt.

– På kort sikt vil vi helt klart ha lengre og flere kryssningsspor, og vi ønsker at strekningene Oslo-Bergen og Oslo-Bodø blir prioritert. Når det gjelder planlegging og

utbygging av nye kryssningsspor, ønsker vi å komme tidligere inn i prosessen for å kunne påvirke valg av løsninger og prioriteringer, fortsetter Williksen.

– På lengre sikt ønsker vi oss mer dobbeltspor på de strekningene der vi i dag konkurrerer om kapasiteten med lokaltrafikken til NSB for å kunne ta del i den forventede veksten i godsmarkedet. Med andre ord snakker vi om østlandsområdet, strekningene Bryne-Stavanger, Bergen-Voss og banenettet rundt Trondheim.

Kunne kjørt mer gods

Dersom både kapasiteten på infrastrukturen og på godsterminalene var større, kunne CargoNet kjørt mange flere godstog enn de gjør i dag. – Det gjelder på alle banestrekningene, opplyser Williksen.

Men det er ingen enkel virkelighet vi her snakker om. Ifølge Williksen sier JBV at CargoNet bare kan glemme å kjøre flere godstog på Sørlandsbanen før den nye godsterminalen på Ganddal er ferdig.

Samtidig opplyser Hansegård til Jernbanemagasinet at det ikke er tilstrekkelig med sporkapasitet mellom Kristiansand og Stavanger til å kunne utnytte den økte kapasiteten for gods som den nye terminalen på Ganddal vil utløse. Hovedårsaken til det er at det er for få og for korte kryssningsspor på denne strekningen.

Noe av den samme situasjonen vil Gods-Norge stå overfor når Alnabru syd er bygd ut. Da vil Norges desidert viktigste godsterminal ifølge Williksen kunne doble kapasiteten.

– Med andre ord kunne vi da kjørt dobbelt så mange godstog til og fra Alnabru, men det har vi jo ingen sjanse til å gjøre med dagens infrastruktur, sier plansjefen i CargoNet og sukker litt oppgitt.

Ulønnsomt

Ikke nok med det: Når kryssningssporene er så korte som for eksempel mellom Kristiansand og

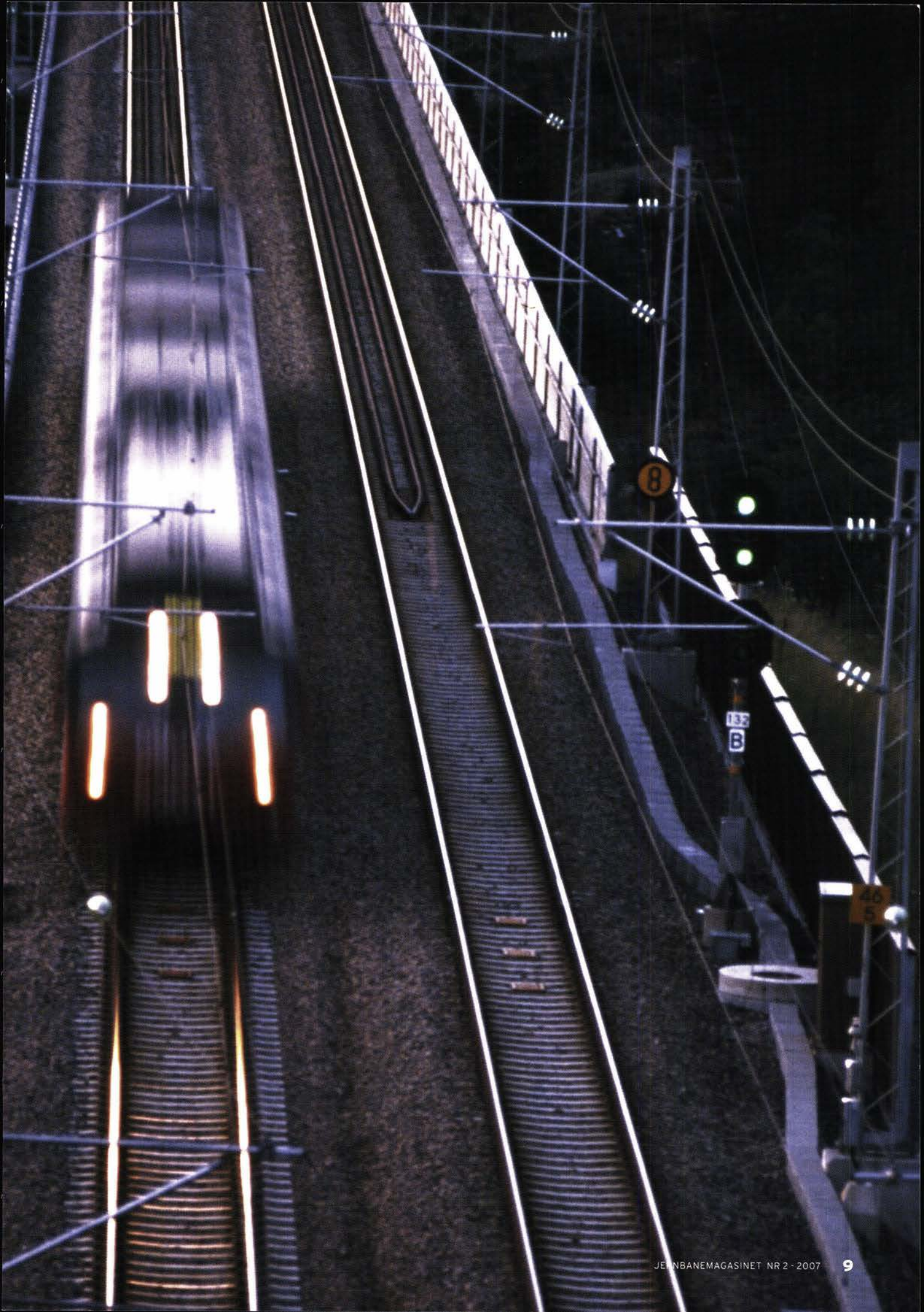
FART: NSB vil ha fart på utbyggingen av nye dobbeltspor.



«Kapasiteten på en godt utbyggt enkeltsporet

bane kan fordobles»

GAUTE BORGERUD,
SENIORINGENIØR I JBV





«NSB vil gjerne
kjøre flere tog
enn i dag»

JOHAN SELMER,
UTVIKLINGSSJEF I NSB

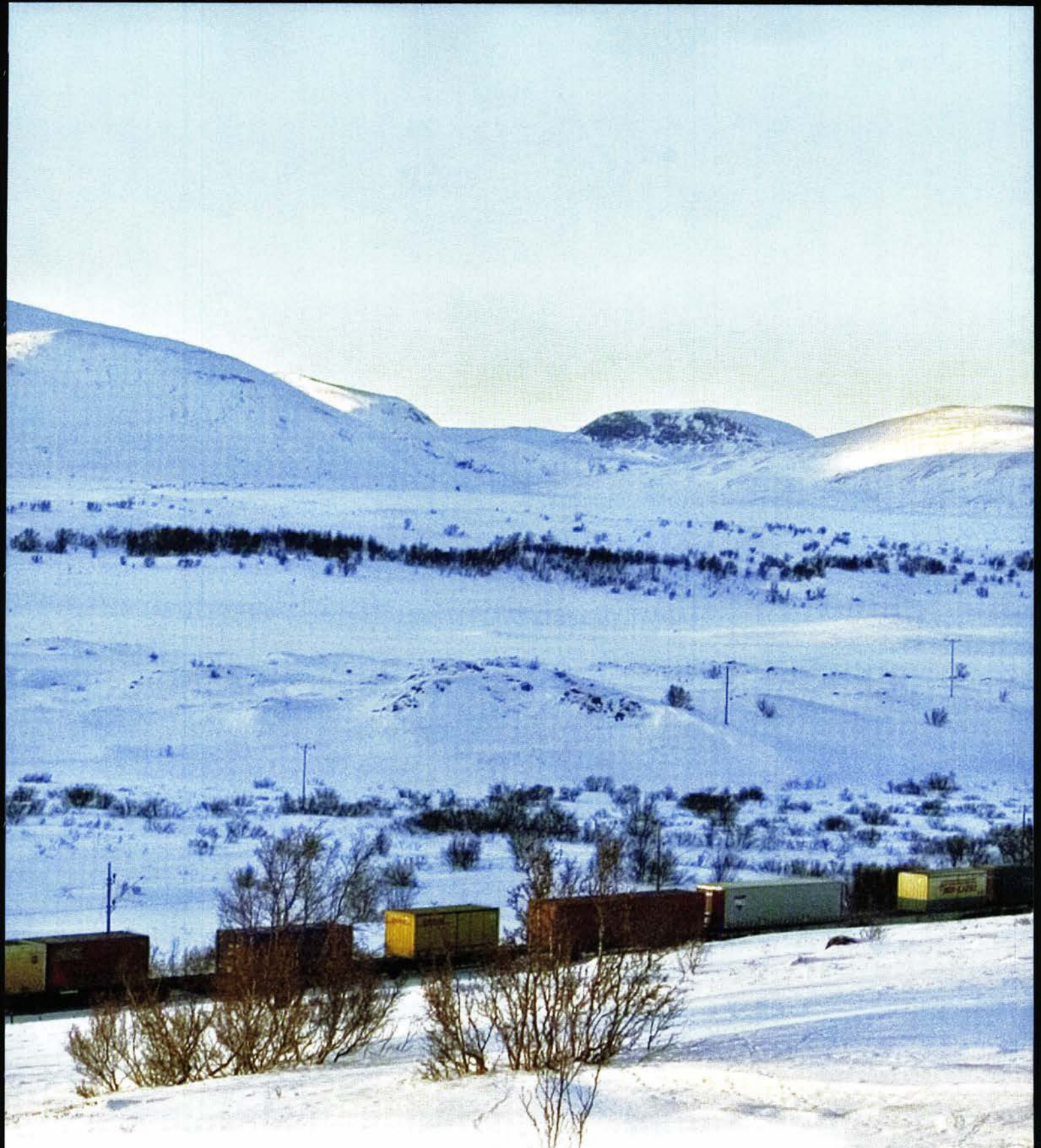
Stavanger, kan det ikke kjøres godstog som er lengre enn 300 meter.

– Med så korte godstog tjener vi ikke penger, sier Williksen, som opplyser at CargoNet støter på dette problemet også på andre banestrekninger, som for eksempel på Bergensbanen i de mest populære periodene på døgnet for godstrafikk.

Flerdabling

Dersom en løfter blikket og prøver å se litt inn i glasskula og mulighetene for transport av gods på jernbane, står utfordringene og mulighetene i kø framover.

Williksen underbygger dette med beregninger gjort av transportnæringen i Norge. De viser at veksten i såkalte intermodale tran-



sporter – containere, vekselflak og semitrailere – vil øke med hele 15 prosent per år i tiden framover. En del utredninger som er gjort i Mellom-Europa, peker dessuten mot en økning av containertrafikken til sjøs med over 600 prosent i et 30-års perspektiv.

– De siste ti årene har veksten i sjøtransport av containere fulgt den

samme vekstkurven som vi har hatt i CargoNet. Med andre ord er det enorme mengder gods som enten må transporteres videre på vei eller bane, avslutter plansjef Trond Williksen i CargoNet.



«Vi kunne kjørt langt flere godstog»

TROND WILLIKSEN,
PLANSJEF I CARGONET

svein.erik.bakken@jbv.no



Pilotprosjekt kan gi økt godskapasitet

På Sørlandsbanen skal en ny type strømforsynings- og kontaktledningsanlegg prøves ut mellom Egersund og Sandnes. Målet med det nye strømforsyningsystemet er å kunne kjøre større og flere godstog på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

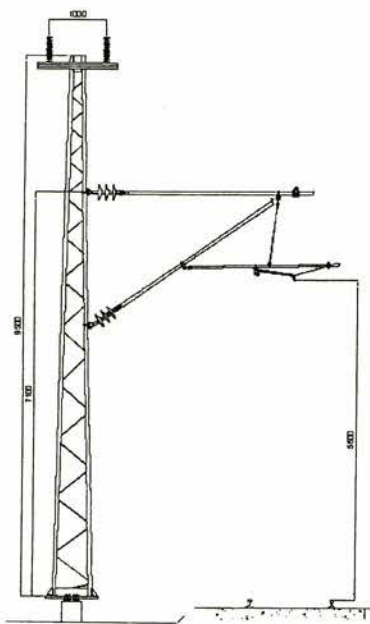
– Forskjellen på et ordinært kontaktledningsanlegg (KL) og anlegget som skal bygges mellom Egersund og Sandnes, er at vi skal fremføre to nye høyspentledninger. Det medfører høyere og sterkere dimensjonerte KL-master enn på dagens anlegg, opplyser lederen for pilotprosjektet, Arne Bujordet, til Jernbanemagasinet.

Største gevinsten

– Det nye strømforsyningsanlegget vil bli mer driftsstabilt, men den største gevinsten blir å kunne fremføre flere og større tog på Sørlandsbanen, fortsetter Bujordet. Han opplyser videre at det nye systemet også skal innføres på resten av Sørlandsbanen. Fra før har to etapper på banen fått fornyet sitt KL-anlegg (se egen sak).

– Det nye systemet med autotransformatorer vil gi mer stabil strømforsyning til lokomotiv/trekkmateriell og redusere tapene i energioverføringen, noe både togselskapene og Jernbaneverket vil tjene på.

ERSTATTES: Tradisjonelle sugetrafoer for hver tredje kilometer skal erstattes med en større autotransformator for hver 10. kilometer mellom Egersund og Sandnes.



NYE MASTER: Slik kan de nye KL-masterne i pilotprosjektet bli.

Utfordringer

– Når vi først får på plass de tekniske løsningene, er ikke selve byggingen den store utfordringen. Å drifte det nye anlegget blir imidlertid en større utfordring enn å jobbe med dagens ordinære KL-anlegg, forklarer Bujordet.

En rekke nye, tekniske løsninger må på plass for at de nye høyspentledningene skal kunne kobles ut separat. Og det må avklares hvilke

arbeidsoperasjoner som kan utføres – og hvilke som ikke kan utføres i det nye pilotanlegget – uten at de gjennomgående høyspentledninger må kobles ut av sikkerhetsmessige grunner.

Sikkerheten overordnet

– Sikkerheten for driftspersonellet er overordnet, understreker fornyelseslederen, som ser en utfordring i å få godkjent alle nye, tekniske løsninger som skal på plass før pilotprosjektet står klart. Prosjektet jobber tett sammen med fagekspertisen hos Bane Energi, Premiss- og utvikling og elsikkerhetsmiljøet i Jernbaneverket.

– *Hva skiller pilotprosjektet fra de to strekningene på Sørlandsbanen hvor KL-anlegget allerede er fornyet?*

– Selve byggingen og det tekniske anlegget er temmelig likt dagens oppheng av kjøreledning. Det nye blir to nye høyspentledninger med spenning i stedet for tradisjonell returledning. I tillegg skal de tradisjonelle sugetransformatorene for hver tredje kilometer erstattes med større, såkalte autotransformatorer for hver 10. kilometer.

Store utfordringer

– *Hvordan føres høyspentledningene gjennom de mange tunnelene på Sørlandsbanen?*

– Her vil framføringen skje i kabelkanaler. En annen, praktisk ►

utfordring er at vi skal bygge pilotprosjektet på en veldig trafikkert strekning med sportilgang kun i korte perioder. Når entreprenøren skal strekke en ledning, trenger vi minst fem-seks timers brudd. Det betyr mer helge- og nattarbeid. I øyeblikket vurderer vi om vi kan «kjøpe ut» en togrute for å få et lengre brudd i perioden fra mandag til fredag.

– Vi har også store utfordringer i de mange svært trange tunnelene mellom Kristiansand og Sandnes. Flere steder er det vanskelig å få tilstrekkelig avstand mellom tunneltak og KL-systemene, forklarer Bujordet.

– Er pilotløsningen aktuell for andre banestrekninger enn Sørlandsbanen?

– I høyeste grad. Dersom pilotstrekningen blir så vellykket som vi tror, er dette en høyst aktuell måte å øke kapasiteten på andre enkeltsporede godsstrekninger der vi sliter med kapasitetsproblemer. Dette gjelder både Dovrebanen og Bergensbanen, avslutter fornyelsesleder i Region Vest, Arne Bujordet.

oyg@jbv.no

Pilotprosjektet

- Sørlandsbanen mellom Kjelland omformer ved Egersund og Ganddal omformerstasjon ved Sandnes blir pilotstrekning med Autotransformatorsystem (AT-system) for banestrømforsyningen i Norge.
- AT betyr innføring av to høyspentledninger som gir en dobling av overføringsspenningen mellom omformerne, men med samme spenning og frekvens mellom kontaktledning og skinnegang som i dag (15 kV - 16 2/3 Hz).
- AT-systemet er i utstrakt bruk i Sverige og benyttes i stadig flere EU-land.
- Løsningen er mest aktuell på enkeltsporede fjernstrekninger, der fordelene med å benytte AT er størst. På dobbeltsporede strekninger er systemet mindre aktuelt.
- Eldre kontaktledningsanlegg har KL-master som verken tåler ekstra høyspentleder eller returledning. Utbygging av AT må derfor koordineres med bygging av nytt/fornyelse av KL-anlegg.

Ny, feilfri

Flunkende nytt kontaktledningsanlegg til 90 millioner kroner mellom Kristiansand og Marnardal på Sørlandsbanen erstatter et godt og vel 60 år gammelt anlegg. Fornyelsesleder Arne Bujordet gleder seg over å ha et anlegg med null feil.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Banesjef Olav Nordbø på Sørlandsbanen og fornyelsesleder Arne Bujordet i Infrastruktur Region Vest er strålende fornøyd etter at Baneservice i slutten av januar overleverte andre etappe i en fornyelse av KL-anlegget på Sørlandsbanen.

Innen august skal Jernbaneverket velge leverandør på tredje etappe i fornyelsen av KL-anlegget vestover mot Stavanger.

Siden anleggsstart i 2001 er ti mil med gammelt KL-anlegg erstattet med nytt kontaktledningsanlegg, noe som gir langt mer stabil drift enn det 60-65 år gamle anlegget som ble erstattet på overtid. Forventet levetid på et KL-anlegg fra 1940-tallet ble i sin tid anslått til 40 år.

Feilfri KL

– Vi har ikke hatt feil på det nye KL-anlegget, fortsetter Bujordet, noe som betyr mye for de reisende.

– En KL-feil eller ødelagt kontaktledning tar ofte lang tid å reparere. På de vanskeligste stedene på Sørlandsbanen kan det fort ta seks timer. Derfor er ny KL den beste forsikring for driftsstabiliteten vi kan gi passasjerene og togselskapene, understreker banesjef Olav Nordbø.

Kort tid før det nye anlegget ble overrakt, fulgte Jernbanemagasinet Arne Bujordet, byggeleder Åge Jaktevik og tekniker elkraft Tom Knudsen under en befaringsammenkomst med mannskapene i Baneservice som har bygget anlegget.

Egersund - Sandnes neste

– Fornyelsen av KL-anlegget mellom Kristiansand og Marnardal inngår i en fornyelse av KL-anlegget på hele Sørlandsbanen. Dette er andre etappe etter at anlegget mellom Marnardal og Sira var fornyet i 2002, forteller

Bujordet.

– Med unntak av en periode i 2004, da vi manglet penger til å gå videre, har arbeidet med å erstatte det gamle KL-anlegget pågått kontinuerlig. Forberedelsene startet i 1993. Anleggsarbeidet startet i 2001, og det er Baneservice AS som har utført arbeidet. Første etappe var strekningen Marnardal - Sandvatn. Deretter fulgte Sandvatn - Sira.

– Neste strekning blir Egersund - Sandnes, fremholder Arne Bujordet. Fornyelse av KL-anlegget på den tett trafikkerte strekningen Sandnes - Stavanger vil bli gjennomført i forbindelse med den pågående dobbeltsporutbyggingen på strekningen. Etter dette gjenstår

« ... ny KL den beste forsikring for driftsstabiliteten »

kontaktledning



FORNØYDE: – Vi har ikke hatt feil på det nye KL-anlegget som nå strekker seg ti mil vestover fra Kristiansand, forteller fornyelsesleder på Sørlandsbanen, Arne Bujordet (foran). Bak: byggeleder Åge Jaktevik.

Kristiansand - Nelaug og en etappe mellom Nelaug og Neslandsvatn. Strekningen Sandvatn – Sira ble fornyet av Drift.

Helge- og nattarbeid

Rivning av det gamle KL-anlegget med tremaster, montering av nye utliggere og strekking og monte-

ring av ny kontaktledning krever en togfri periode på seks til ti timer. Men så er nyanlegget også klart for trafikk i de hastigheter som gjelder på strekningen – uten saktekjøring, forteller Arne Bujordet.

Forberedelsene til strekking av ny KL foregår på dagtid mellom togpasseringene, mens selve utskif-

tingen og rivingen foregår fra klokken 20.30 til klokken 08.00 natt til søndag – i den lengste ordinære togfrie perioden gjennom uka på denne delen av Sørlandsbanen.

oyg@jbv.no

NSB-retrett på Nordlandsbanen

Å bruke tog av type 93 («Agenda») som dagtog på Nordlandsbanen, vart aldri nokon suksess for NSB. Kundane har klaga på tilbodet i fleire år, og no syner trafikktala at dei òg har valt andre reisemåtar enn tog. Når NSB snur på flisa og startar med å køyre «ordentlege» tog med lokomotiv av type Di4, vogn med barnekupe og kafévogn, vonar dei at passasjerane skal vende attende til dagtoga på Nordlandsbanen. Med tida vil desse toga bli oppgraderte med mellom anna aircondition og meir moderne toalett.

Meir gods på Bergensbanen

Dei fire siste åra har godstrafikken på Bergensbanen auka med meir enn 80 prosent. No går det seks godstog i kvar retning kvart døgn mellom Oslo og Bergen. Om godset som vert frakta på desse toga i staden skulle vorte køyrd med lastebilar, hadde det trugest 100 000 vogntog! No skal endå meir gods køyrast på Bergensbanen. Frå mars vil det gå tre eigne biltog i veka samstundes som CargoNet planlegg ein ny avgang i tillegg til dei seks dei har i dag.

Tre anbud på Lysaker

Ved anbudsåpning for den siste entreprisen for tunnelprosjektet mellom Lysaker og Sandvika, forelå det tre anbud. Laveste anbud har Veidekke Entreprenør AS med 386 mill., mens Skanska AS og AF Skandinavia begge havnet på 404 millioner. Anbudet gjelder driving av 700 meter med dobbeltsporet tunnel i fjell, bygging av 150 meter med betongtunnel i løsmasser samt etablering av støttemurer og portaler. Nå skal det finreknes på anbuden før kontrakt kan inngås, sannsynligvis i første halvdel av april.



PÅ REISE: Biskopen i Nidaros, Finn Wagle, tek toget når han skal ut på reise. Her blir han ønskt velkommen om bord på toget av konduktor Åse Røstvoll.

FOTO: VEGARD EGGEN, ADRESSEAVISEN

Biskop for tog

Biskop Finn Wagle i Nidaros bispedøme tek tog framfor å fly når han skal til Oslo. Gjennom Adresseavisen kjem han med ei kraftig oppmoding til andre om å gjere det same.

- Me kan ikkje halde fram med å hylle veksten over flyplassane. Med å rette søkjeljoset mot tog som transportmiddel, kan me kanskje få fleire til å velje tog framfor fly. Miljø er òg vårt personlege ansvar, seier bispnen i Nidaros til Adresseavisen sin journalist Stein Bjørn - som elles er sonen til ein pensjonert banearbeidar.

Aksjon

Finn Wagle har no gått saman med opinionsskaparar som Erik Dammann og Kåre Willoch

om eit «bestefar»-oppnop for miljøet.

- Me skal starte ein aksjon og eit opprop med stønad til politikarane slik at dei kan ta avgjersler som ikkje er populære. FN sin klimarapport er ei understreking av at me er på ville veger, og at det er naudsynt med ein snuoperasjon, seier Wagle.

Med nokre unntak reiser biskop Finn Wagle med tog. Unntaka gjeld først og fremst der det ikkje går tog. Han synest at høg fartstog mellom Oslo og Trondheim er eit godt miljøprosjekt. ■

- Sats heller på jernbane enn OL

Ungdomsikonet og snowboardlegenden Terje Håkonsen er intervjuet av Dagsavisen. I intervjuet sår han tvil om Tromsø som OL-by og slår samtidig et slag for jernbanen.

I intervjuet kan vi blant annet lese:

- Jeg har ikke så mye peiling på disse OL-kandidatene. Men det blir ikke noe etterbruk av anleggene i Tromsø, sier han.

- Hadde jeg kunne velge ville jeg heller brukt alle milliardene på å bygge ut jernbanen i Norge, legger han til.



TOMPRAT: – Politikernes oppfordringer til folk og næringsliv om å bruke jernbanen blir bare fagert tomprat dersom de fortsetter å investere i veikapasitet og rullebaner, sier Kjell Erik Onsrud.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Jernbane framfor veier og rullebaner

Det må investeres minst fem milliarder årlig i jernbanenettet.

Kapasitet og fart på jernbanen må prioriteres framfor parallelle konkurrerende veier og nye rullebaner.

Dette er hovedbudskapet i organisasjonen «For Jernbane» sin uttalelse til transportetatens stamnettutredning.

For defensiv

– Jernbaneverkets strategi med kun å opprettholde dagens konkurransekraft mot veitrafikken blir for defensiv, uttaler leder Kjell Erik Onsrud.

– Vårt mål er at jernbanen skal utføre en vesentlig større andel av transportarbeidet i Norge og mellom Norge og utlandet. Med det vil vi oppnå et bedre miljø lokalt og globalt og vi vil stryke norsk konkurransevne, sier han.

– Med reisetid på rundt tre timer mellom de store byene i Sør-Norge og mot Stockholm og Göteborg, vil toget bli meget konkurransedyktig. Jernbanen bygger

også opp et nettverk mellom storbyene som gir et reisetilbud underveis som aldri kan oppnås med fly.

Potensialet

– Intet annet transportmiddel i Norge i dag har det samme potensial for å få ned reisetidene til en akseptabel miljøkostnad. Beslutninger om utbygging av nye rullebaner må derfor vente til høyfartsbaner er tilfredsstillende utredet.

– Når det gjelder gods må målet være å legge til rette for at tilnærmet 100 prosent av alle lange godstransporter over land går med jernbane. For Jernbane etterlyser også en strategi fra Jernbaneverket for utvikling av et underveismarked for godstrafikken, blant annet i Gudbrandsdalen., sier leder Kjell Erik Onsrud i «For Jernbane». ■

Autolink inn i OBAS

Vi skrev i forrige nummer av Jernbanemagasinet om avtalen mellom Autolink AS i Drammen og Ofofbanen AS (OBAS) om frakt av nye biler med tog. Nå har Autolink AS kjøpt seg inn som medeier i OBAS med 40 prosent av aksjene. Ofofbanen ble refinansiert på slutten av fjoråret av et internasjonalt aksjonærkonsortium. Det er disse som nå har solgt 40 prosent av selskapet til Autolink-gruppen. OBAS regner med å kjøpe 55 000 biler fordelt på drøye 600 tog i året.

Veidekke får entreprisen

Veidekke er innstilt til å få den andre grunnentreprisen på dobbelsporprosjektet på Jæren. Entreprisen omhandler strekninga frå Lurahammaren til Jåttåvågen. Her skal det byggast ny haldeplass med mellomplattform og ramper ved Gausel, 3,6 kilometer med dobbeltspor og det skal gjerast utbetringar på sju undergonger. Entreprisen gjeld eit område der det både er bustader og nærings-eigedomar og skal vere ferdig i oktober neste år. Entreprisen er på om lag 160 millionar kroner før moms.

Rekordresultat

Flytoget AS oppnådde i 2006 sitt beste resultat noensinne. Selskapet hadde 4,9 millioner passasjerer i sine tog og overskuddet før skatt ble på 145 millioner kroner. For første gang kan Flytoget nå betale ut utbytte til eieren, staten. Flytoget hadde en vekst i trafikken på over ti prosent i fjor. Selskapet har helt siden oppstarten i 1998 hatt en høy markedsandel for trafikken til hovedflyplassen på Gardermoen. Markedsandelen var i 2006 på 34 prosent av alle reiser til og fra flyplassen, opplyser Flytoget i en pressemelding. For å kunne håndtere den økte passasjermengden har Flytoget bestilt nye mellomvogner til alle sine 16 togsett av type 71.

Flere fag - ett lag

ÅL: Her får ingen sitte inne på kontoret hvis det er en jobb som må gjøres ute. De driftsansatte på Bergensbanen må finne seg i å trå til der det trengs - uavhengig av fag og stilling. Resultat: Trivselen går opp og sykefraværet ned.

Tekst og foto: TORE HOLTET

Jernbanemagasinet utsendte har gått av på Ål stasjon. En kort spassertur fra plattformen ligger et viktig kontor for driften av høyfjellsbanen mellom øst og vest. I et ellers øde kontorlandskap dukker én eneste mann opp bak kontorpulten: den nesten alltid smilende Petter Rukke. Han er til gjengjeld ressursjef og en av nøkkelpersonene i driftsområdet på Bergensbanen.

Det er etter modell herfra at Drift skal videreutvikles.

Prosjektrettet. Tverrfaglig. Fleksibel. Disse tre ordene går igjen når ledere i Drift Vest skal forklare hvordan de er organisert og jobber i det daglige.

«Manpower»

– Jeg er Manpower, forklarer Rukke. – Jeg konsentrerer meg maksimalt om å finne rett mann til rett jobb. Hvordan jobbene utføres, blander jeg meg ikke borti. Det tar prosjektlederen seg av.

– *Hvor er de andre lederne her?*

– Både prosjektlederen Dagfinn Bøygard og den lokale anleggslederen Bjørn Larsen går i tverrfaglig beredskap. De har nettopp reparert en feil som oppsto på Kolsrud mellom Bergheim og Flå. Takket

være at Dagfinn har signalbakgrunn kunne han rette en signalfeil på stedet uten å tilkalle en ekstra mann med signalkompetanse. Hos oss er ingen gift med noen jobber. Ingen «sitter på ræva» når andre har bruk for en.

I pluss

Rukke og hans kolleger har merket seg beskjeden fra samferdselsminister Liv Signe Navarsete om at drifts- og vedlikeholdsapparatet skal være konkurransedyktig med eventuelle eksterne leverandører.

– Vi har gått i pluss de siste åra. Det vil ikke være noen trussel om eksterne får konkurrere med oss, fastslår Petter Rukke.

Drift Vest har en noe annen historie enn resten av driftsapparatet på jernbanen. Allerede for seks år siden ble det som het BaneProduksjon Vest utpekt som pilot for prosjektretting. Ved å profesjonalisere rollene fra toppen av – og skille mellom arbeidsgiverrollen og prosjektlederrollen – ble ressursene bedre utnyttet og produksjonen effektivisert. Større faglig og geografisk fleksibilitet gjorde at enhetskostnadene gikk ned.

Det viktigste først

– Under opprettelsen av Bane-



Produksjon gikk vi fra å eie anlegg til å levere varer. Fremdeles gjelder noe av det samme. Banesjefene eier anleggene, og vi må vente med å utføre en jobb til vi får et oppdrag. I tillegg skiller vi altså klart mellom hvem av oss som følger opp personalet, og hvem som gjennomfører prosjektet. Jeg setter sammen mannskapet, og prosjektlederen konsentrerer seg om den jobben som skal gjøres, forklarer Rukke.

– *Kan effekten bli motsatt av det ønskelige – at folk venter på oppdrag i stedet for å gjøre jobben?*

– I noen tilfeller: ja. Det aller viktigste er likevel at de mest presserende jobbene blir utført først. I går måtte vi rydde snø her på Ål stasjon. Da satte prosjektleder sammen et mannskap som var tilgjengelig: To fra elkraft kjørte Robel med snøfreser, og en fra linjen kjørte hjul-laster. Tidligere var det bare folk fra linjen som skulle rydde snø.



RETT LAG: - Jeg konsentrerer meg maksimalt om å finne rett mann til rett jobb, sier ressursjef Petter Rukke (bak). Elektrotekniker og KL-montør Trond Rukke (t.v.), anleggsleder og fagforeningsleder Bjørn Larsen og prosjektleder (signal) Dagfinn Bøygard liker seg på samme lag.

Færre syke

– Jeg har ingen annen egeninteresse enn at alle skal ha et meningsfylt arbeid, framholder ressursjefen, som har 106 ansatte i sin «pool.»

– Min eneste suksessfaktor er at jeg greier å levere riktig arbeidskraft til alle typer prosjekter. Nøkkelen er å samle alle og at én innenfor hver faggruppe utpekes som fagansvarlig.

– Og hvis noen blir langtids-syke ...

– ... da vedkommer det egentlig ikke prosjektlederen. Men i slike tilfeller forhandler vi, da dette dreier seg om økonomi. Noen ganger ender det med at jeg finner en erstatter, andre ganger konkluderer vi med at prosjektlederen greier seg en periode uten ekstra bistand. Men jeg bruker en god del av min

tid på å snakke med dem som er syke. Slike samtaler kan for eksempel føre til at jeg finner en alternativ jobb. Og sykefraværet er gått vesentlig ned. I fjor hadde vi 3,5 prosent sykefravær. Tidligere kunne vi stedvis ligge på ti prosent.

En ære

– Legger dere stor vekt på at jobbene skal utføres av Jernbaneverkets egne folk?

– Ja, det er en stor ære for oss å løse jobbene sjøl. Ingen vil at vi skal leie inn eksterne. Våre folk i Drift skal være med på de mest attraktive jobbene. Så vår utfordring blir å fordele spisskompetansen på flere personer, uten at alle skal kunne alt. På denne måten får folk utvikle seg i jobbene sine.

– Hvis vi gjør det motsatte og

leier inn eksterne til å utføre krevende jobber, mister vi ekspertene våre. Vi mistet mange kompetente mennesker under nedbemanningen, men ser nå at mange av dem vil tilbake. Jernbanen er en attraktiv arbeidsplass. Dessuten sitter det mange bra personer hos bane-sjefene som Jernbaneverket vil ha nytte av i produksjonen. Hvis vi mener at vi kan levere billig, må vi også sørge for at vi kan nettopp det. Jeg pleier å si til mine folk: Hvis vi ikke er konkurransedyktige, vil vi bli lagt ned – uansett hvilken regjering som sitter ved makten.

«Ingen sitter på ræva når andre har bruk for en»

PETTER RUKKE, RESSURSSJEF, DRIFT VEST

«I fjor hadde vi 3,5 prosent sykefravær. Tidligere kunne vi stedvis ligge på ti prosent»

PETTER RUKKE, RESSURSSJEF, DRIFT VEST

Folk tar ansvar

Mot slutten av vår samtale med Rukke kommer arbeidsgjengen inn fra vel utført jobb. En av dem er Bjørn Larsen, anleggsleder og leder av Banepersonalets Forening på Bergensbanen. Han er opprinnelig fagutdannet innen linjen, men har tverrfaglig kompetanse i forhold til KL (kontaktledning) og gjennomgår det andre kurset på kjøring av den roterende snøpløgen Beilhack.

– Skal slagordet «Ett jernbanelok» ha noen mening, må vi se helheten, framholder Larsen. – Det eneste folk flest er opptatt av, er om jernbanen gjør jobben sin. For togselskaper og passasjerer spiller det ingen rolle hvem som kommer, bare jobben blir gjort. Ingen spør hvilket fag vi tilhører.

Fagforeningslederen legger ikke skjul på at han er en varm tilhenger av driftsmodellen på Bergensbanen: – Jeg ble glad da dette kom. Det var nytt og spennende. Og nå tror jeg ikke det er så mange som vil tilbake. Vi drar lassett sammen og trives.

– Noe må da være negativt også?

– Det er et jævla kjøring hele tida, men folk tar ansvar og liker det.

- Får ting gjort

Prosjektleder Dagfinn Bøygard, som ved å bli med ut på jobb reduserte togforsinkelsen på Bergensbanen med minst en halv time, er også begeistret: – Vi får ting gjort.



FÅ JOBBEN GJORT: – Ingen spør om hvilket fag vi tilhører. Det viktigste er å få jobben gjort, mener Bjørn Larsen.

Alle føler at de gjør nytte for seg, og sykefraværet går ned. I begynnelsen var det nok en del skepsis. Enkelte trodde at fagkompetansen ville bli svekket.

– Derfor skal vi også ha respekt for at folk fra andre regioner er skeptiske, innskyter Petter Rukke. – Jeg vet at en del driftsledere ser fordelene med å komme tett opp i de folkene som utfører jobbene, men det er også problemet – sånn jeg ser det. Alle spør hvordan jeg kan ta hånd om over 100 mann, men jeg kan ikke skjønne

at det er mulig å ha 50 mann under seg hvis en som leder skal følge opp både prosjektene og folka.

Eierskap

Driftssjef Tony Dæmring i Drift Vest understreker at en ny modell ikke automatisk fører til større effektivitet.

– Det er ikke nok å ha et felles organisasjonskart. Det er enda viktigere å ha et felles mål, og vårt hovedmål er å være minst like effektive som de eksterne. Og når vi ikke skal konkurrere med eksterne, er det viktig å få opp målparametere som gjør vi kan dokumentere produksjonskostnadene.

– Driftsmodellen på Bergensbanen er verken innført på Hønefoss eller Sørlandsbanen. Hva er svakheten ved modellen i vest?

– Den er krevende fordi den forutsetter et godt samspill mellom prosjektleder og ressursavdelingen. Den krever rene og definerte spilleregler, og rollene må rendyrkes.

– Kan dette handle om noe mer enn organisasjonskart, roller og spilleregler?

– Ja! Folk må trives og glede seg til å gå på jobb. De må ville oppnå noe gjennom arbeidsdagen og ha et eierskap til det som leveres. Enhver driftsmodell må selvfølgelig tilpasses det miljøet den skal gjennomføres i. Også det er en forutsetning for å lykkes, konkluderer Tony Dæmring.

Nye Drift

- I løpet av året skal hele Jernbanelokets driftsapparat være lagt om i retning av en mer prosjekttrett driftsmodell, som allerede er innført på Bergensbanen.
- Som ledd i å øke effektiviteten, styrke kvaliteten og utvikle kompetansen skal driftsapparatet todeles på ledernivå.
- En ny leder for Drifts- og vedlikeholdstjenester (ressurspool i vest) får ansvar

for å følge opp medarbeidere og lærlinger, samt bemanne prosjektene. I denne nye enheten kan det bli etablert flere funksjoner, som for eksempel fagansvarlige.

- En ny driftsleder får ansvar for selve gjennomføringen av drifts- og vedlikeholdsjobbene. Prosjektledere og medarbeidere hentes inn fra Drifts- og vedlikeholdstjenester.

- Innen 1. mai skal 120 oppsynsmenn være overført fra banesjefene til Drift. Disse skulle i utgangspunktet ha kontroll- og visitasjonsoppgaver da driftsapparatet ble vedtatt konkurranseutsatt.
- Nå skal deres kompetanse brukes i daglig drift og vedlikehold. For eksempel har 75 av de tidligere oppsynsmennene lokførerutdanning (UR23) og 12 av dem har sveisesertifikat.



KJØRER ROBEL: Oddvar Nilsen ble ansatt som elektroarbeider, men er glad for å trå til der det trengs. Og han trives i Robelen.

Trives med mer arbeid

ÅL: Elektroarbeider Oddvar Nilsen (58) er blitt allsidigheten selv. Tidligere var arbeidsoppgavene signalrelaterte, og det kunne være lite å gjøre om vinteren. Nå kjører han Robel, koster vekslers og renser spor. – Mer arbeid, men jeg trives bedre, melder han.

Tekst og foto: TORE HOLTET

Den tidligere platearbeideren har «ikke mer enn 20 år på jernbanen». I sin tid ble han ansatt som elektroarbeider med Hallingdal som arbeidsområde. Etter hvert fungerte han også som vekselskontrollør, med en del vedlikeholdsoppgaver inne på verkstedet om vinteren.

Sammensveiset

Like etter årtusenskiftet begynte arbeidsdagen å endre seg, skritt for skritt.

Til å begynne med ble han tatt med på prosjekter. Etter hvert som åra har gått, er arbeidsoppgavene både blitt flere og mer varierte. Blant annet går han tverrfaglig brøytevakt, og han innrømmer at det kan røyne på når det laver ned og hele Hallingdal skal brøytes gjennom ei helg.

– Hva er det som gjør at du likevel trives bedre?

– Jeg synes det er så positivt at vi jobber sammen som et lag. Før kjente vi knapt hverandre. Nå er vi blitt en sammensveiset gjeng som står på og hjelper hverandre. Så for meg har endringen bare vært positiv.

– Ingen ulemper

– Var du skeptisk i starten?

– Det var jo noe nytt, så jeg var nok litt spent. Men utviklingen har jo gått gradvis, og i dag kan jeg ikke se noen ulemper ved å jobbe på tvers av fag.

– Tror du jernbanen tjener på dette?

– Ja, det må jo lønne seg å få arbeidsfolk til å jobbe! I virkeligheten handler dette om å utnytte folk bedre. Er det lite å gjøre ett sted, er det alltid noe å ta tak i et annet sted.

Morsommere

Den største forandringen for Oddvar Nilsen er at han hver fjerde

uke går såkalt vinterturnus sammen med én fra linjen og én fra KL. De har da beredskap for å fjerne is og snø fra sporet.

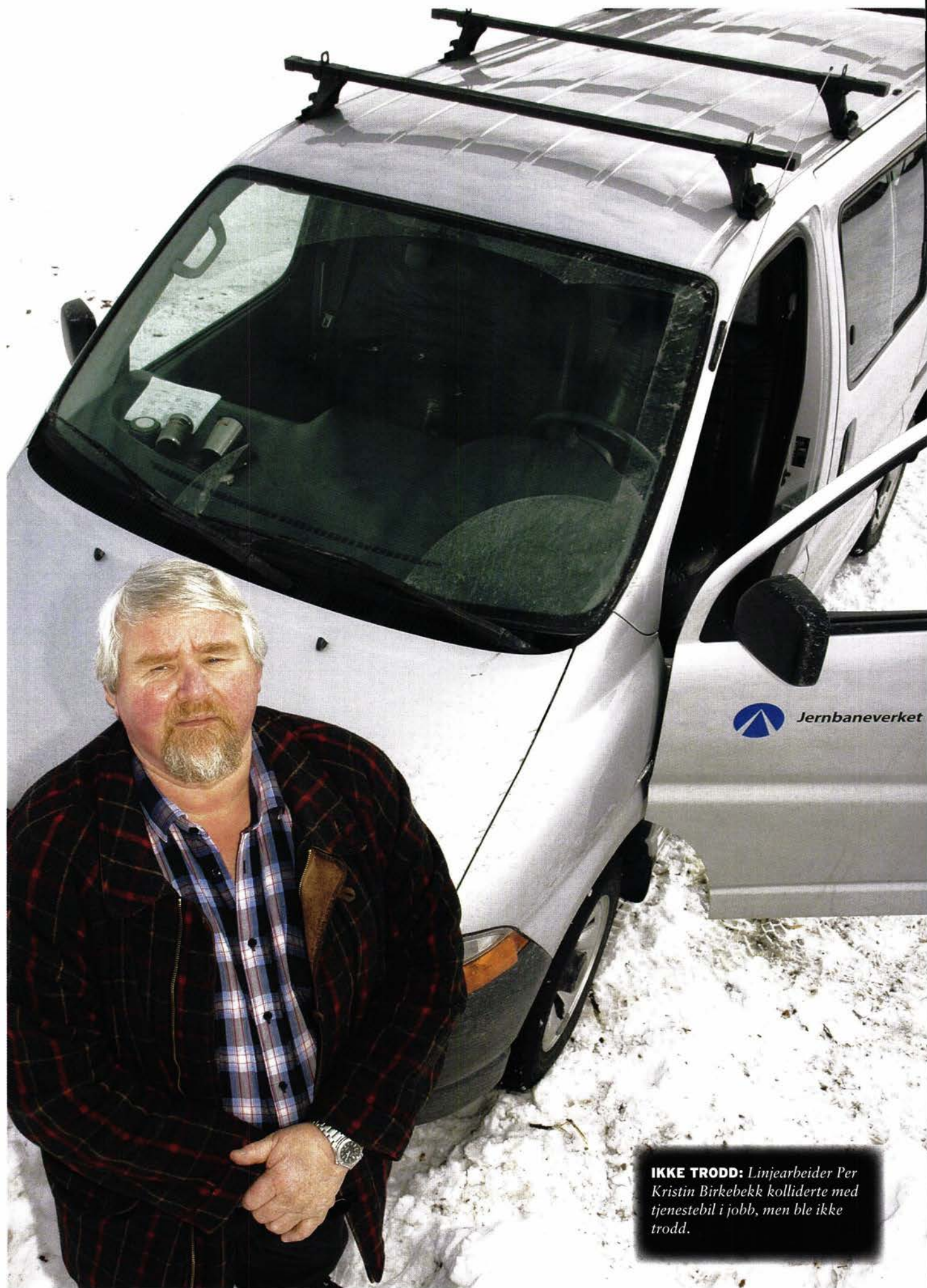
– Det er akkurat så turnusen går rundt. Vi i Hallingdal har virkelig merket nedbemanningen, bemerk Nilsen, som også er verneombud i Region Vest.

– Jernbanen er likevel en kjempeflott arbeidsplass med ordnede forhold, smiler 58-åringen før han igjen setter seg i Robelen.

– Selv om jeg ikke har vakt, hender det rett som det er at vi trår til for å fjerne snø og is. Det gjelder å være fleksibel. Da er det også morsommere å gå på jobben, understreker Oddvar Nilsen.

«...det må jo lønne seg å få arbeidsfolk til å jobbe!»

tore.holtet@jbv.no



IKKE TRODD: Linjearbeider Per Kristin Birkebekk kolliderte med tjenestebil i jobb, men ble ikke trodd.

Tapte helsa - vant saken

For snart fem år siden ble linjearbeider Per Kristian Birkebekk nesten drept i en bilulykke. Etter å ha kjempet seg tilbake til livet, ble han igjen nesten knekt i møte med trygdevesenet. Også den kampen vant han - til slutt.

Tekst: LIV TURID STORLI

Foto: JON IVER GRUE

Den nå 100 prosent uføre jernbanearbeideren fra Stor-Elvdal kan i dag se tilbake på en unødvendig kamp om å bli trodd at myndighetene. En intern glipp førte til at det ble stilt spørsmål om Per Kristian var på jobb da ulykken skjedde. Dermed hang retten til yrkesskadedekning i en tynn tråd...

Kostbar feil

Linjearbeideren, som var stasjonert på Koppang, hadde ikke vært syk-meldt på 28 år før ulykken den 17. april i 2002. En trailer hadde kommet over i feil kjørebane, og Per Kristian var sjanseløs da han som fører av en Toyota HiAce tjenestebil kolliderte med den 50 tonn tunge traileren i 80-sonen ved Messelt i Stor-Elvdal.

– Jeg var sikkerhetsmann for et sveiselag og var på vei fra Koppang til Øksna. Med andre ord var jeg «på vei mellom to arbeidssteder»

da ulykken skjedde. Så jeg hadde retten på min side, i forhold til yrkesskadedekning, forklarer han.

Retten til yrkesskadedekning gjelder dersom du er «i arbeid på arbeidsstedet i arbeidstiden» når ulykken skjer.

Ifølge den informasjonen som feilaktig ble gitt, var han «på vei til jobb», og altså ikke i arbeid da ulykken inntraff.

På grunn av uriktig informasjon om Per Kristians arbeidsdag og arbeidsavtale ble yrkesskadeerstatningen hans trukket tilbake.

«En opplagt sak»

Per Kristian tok opp kampen med god hjelp av Banepersonalets forening i Trondheim.

– Det er viktig å være organisert og alliere seg med ekspertisen i slike tilfeller. Min advokat var alle tiders. De sa jeg hadde en opplagt sak. Selv visste jeg jo hva som var sannheten. Når andres uriktige opplysninger legges til grunn for et avslag, er det mildt sagt tankevekkende.

– Jeg var heldig som hadde en driftsleder som gikk inn og presiserte hvordan min arbeidsavtale og arbeidsdag faktisk var. To dager før jul i fjor fikk jeg endelig beskjeden om at kampen var vunnet. Jeg kunne ikke fått en bedre julegave!

Ikke bitter

I dag er 55-åringen glad han lever. Hverdagen takler han bra, til tross for at han er blind på ene øyet, delvis lam i ansiktet og har mye smerter i den ødelagte kroppen.

– Jeg er ikke bitter. Men jeg vil gjerne fortelle om min erfaring slik at andre kan lære av den, sier Per Kristian.

– Det er utrolig krevende å ta opp kampen mot byråkratiet, mot uforstand og mot et system som ikke fungerer når det skal. Mange orker ikke en slik kamp og mister det de har krav på. Jeg vant, på grunn av egen trass og god advokathjelp, avslutter Per Kristian Birkebekk.

Helt unødvendig

- Denne saken er et godt eksempel på hvordan det kan gå når man ikke bruker skriftlige og godkjente arbeidslister, sier Berit Bårdstu, leder av Banepersonalets forening i Trondheim.

Hun mener det som skjedde i etterkant av Birkebekks ulykke var helt unødvendig.

- Det er et stadig tilbakevendende tema, dette med skikkelige turnuslister. Denne saken illustrerer hvor ille det kan gå når ulykken først er ute. Forhåpentligvis vil Birkebekks

historie føre til bedre og sikrere rutiner, med arbeidslister som fastslår når en person begynner på jobb, og når arbeidsdagen slutter.

Bruk av JBV's tjenestebiler

«Retningslinjer for håndtering av tjenestebiler i Jernbaneverket» finner du i Jernbaneverkets styrings-system, under Personal og særskilte bestemmelser.

Nytt fra 5. februar er at skjemaet «Brukstillatelse for Jernbaneverkets tjenestebiler» er fjernet.

Det skal dermed ikke lenger benyttes.

Leder som disponerer Jernbaneverkets tjenestebil, skal til enhver tid ha oversikt over hvem som disponerer og benytter tjenestebilen, og kontroll på at bruken er i henhold til Jernbaneverkets bestemmelser.

For mer informasjon om retten til yrkesskadetrygd se punkt 3.3 «Forholdet til ytelser ved skader/yrkesskader ved bruk av tjenestebil».

Synergi nytter

Rapporteringssystemet Synergi er med på å gjøre jernbanen i Norge tryggere. Det har blitt færre alvorlige ulykkeshendelser, noe såkalte overkjøringer er et håndfast bevis på.

På tre år er antall registrerte tilfeller redusert fra 55 til fem.

Tekst og foto: JON IVER GRUE

– Det er ingen tvil om at det nytter å bruke Synergi som et rapporteringsverktøy. Det er Jernbaneverkets viktigste forebyggende sikkerhetsverktøy, sier synergi-kordinator Gøril Svardal og legger til at alle ansatte er plikttige til å melde fra om uønskede hendelser.

Som et ledd i den landsdekkende Synergi-kampanjen «Ser du dette?», promoterer hun i disse dager nye rapporteringsrutiner som gjør systemet lettere og mer tilgjengelig for de

ansatte. Samtidig holder seksjons-sjef Tormod Pedersen obligatorisk sikkerhetskurs for KL-ansatte.

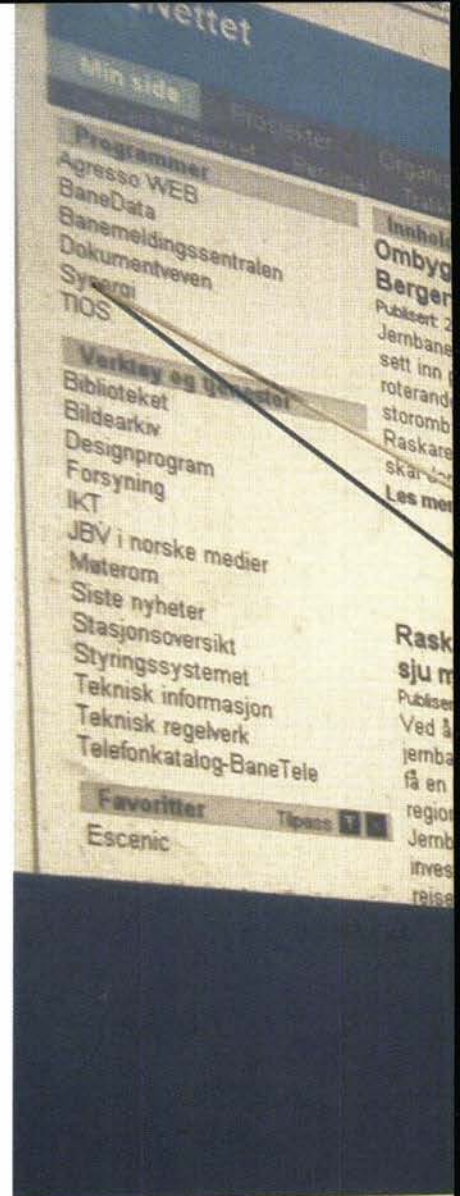
El-ulykker

Kurset gjelder også for andre faggrupper, men grunnen til at det er viktig å fokusere spesielt på denne gruppen er at el-ulykker er blant de styggeste av alle ulykker.

– De skjer ikke ofte, men har fatal utgang. El-montører som gjør en jobb på et høyspentanlegg, jobber mange ganger mot et såkalt seksjonsfelt/seksjonsisolat. På et tog med bøyler vil bøylen skli over feltet og lede spenning inn på anlegget, selv om det er jordet og frakoblet. Det er det som på fagterminologien heter overkjøring, sier Pedersen.

«Hvis vi skal bli bedre, må folk rapportere inn det som ikke er bra»

TORMOD PEDERSEN, SEKSJONSSJEF, JBV



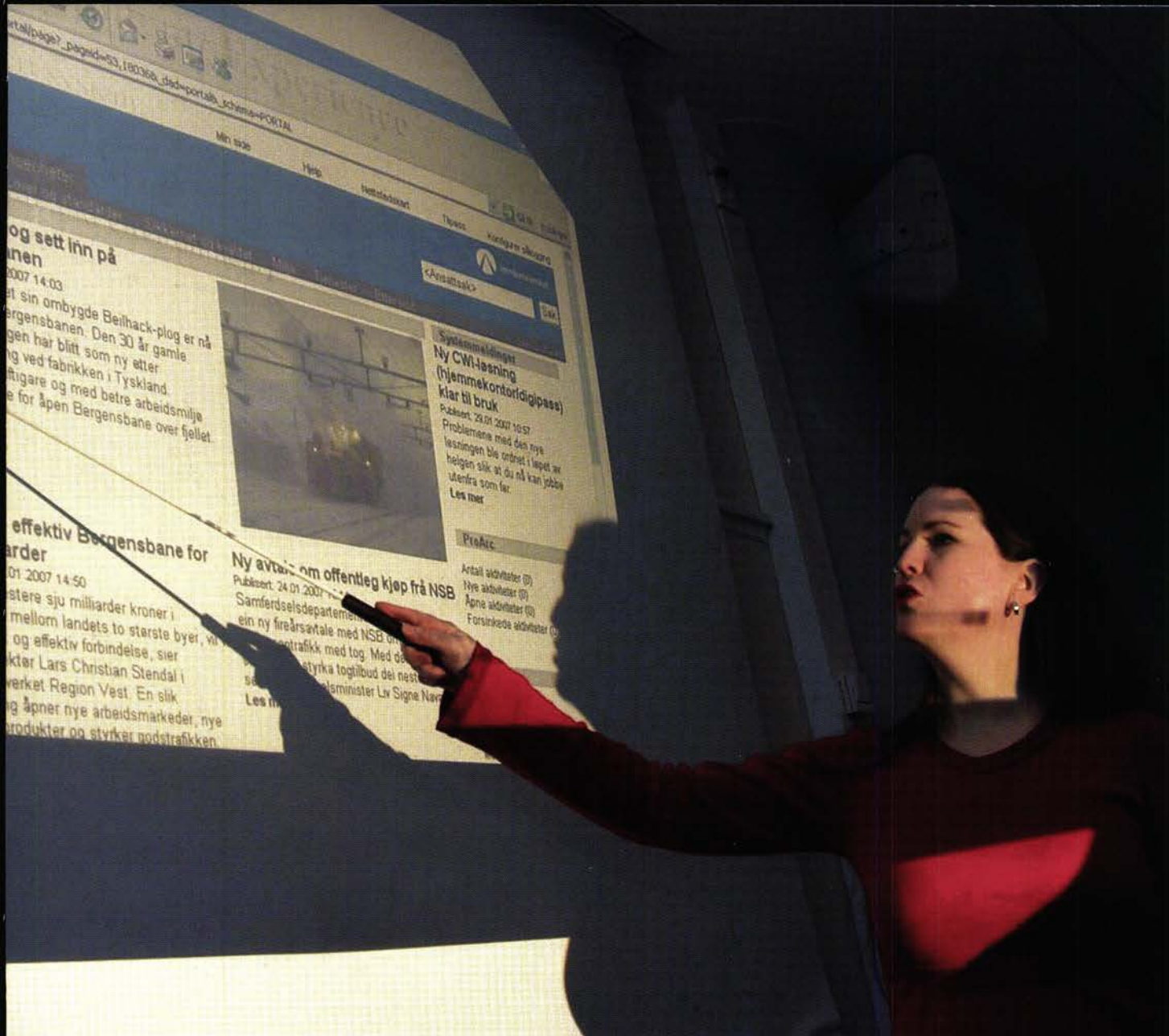
I alt ble det skrevet synergi-rapporter om 55 slike tilfeller i jernbanen i 2004. Sånn kunne det ikke fortsette. Derfor ble det laget egne prosedyrer som beskrev hvordan jobben skulle gjøres fra A til Å. Fra 55 rapporterte overkjøringer i 2004 var det 15 i 2005 og fem i 2006. Dette gjelder for ordens skyld alle banestrekningene i hele landet.

– Hvis vi skal bli bedre, må folk rapportere inn det som ikke er bra. Det er sikkert en underrapportering, men vi har en nullvisjon i Jernbaneverket. Sånne ting skal ikke skje, sier Pedersen.

Å rapportere

Ifølge Tormod Pedersen og Gøril

LYTTET: KL-ansatte på Lillestrøm tilhører den gruppen i Jernbaneverket som er mest utsatt for alvorlige ulykkeshendelser.



DET NYTTER: – Rapporteringssystemet Synergi gjør at det har blitt færre tillopp til alvorlige ulykker i jernbanen, sier synergikoordinator Gøril Svardal. Hun orienterte KL-ansatte på Lillestrøm om de nye innmeldingsrutinene til Synergi.

Svardal er eksempelet med overkjøringer et av flere der tallet på uønskede hendelser i jernbanen har gått ned. Svardal understreker at det viktigste er at de ansatte selv vet hvor de kan levere innrapporteringene til Synergi.

– Foruten et telefonnummer som alle kan ringe hvor enn de er, er det mulig å rapporte til en internettside. Den største underreporteringen ligger nok her, men vi ser at dette blir fanget opp av den elektroniske innmeldingen på Banenettet som kom på plass sist sommer.

– Svakheten i Synergi-systemet er at de ansatte må føle at de blir hørt og får noe igjen for å fortsette å rapportere. Får de problemer i etterkant, er vi helt avhengige av at

de sier fra. Hvis ikke, er det ingen andre som gjør det, sier hun.

Oppsigelsesgrunn

Da Svardal orienterte KL-ansatte på Lillestrøm om de nye rapporteringsrutinene til Synergi, gjorde hun det klart at det ikke er flaks som avgjør hvorvidt en ansatt kommer helskinnet hjem fra jobb eller ikke. Desto viktigere er det at alle arbeidsrutiner og prosedyrer blir fulgt.

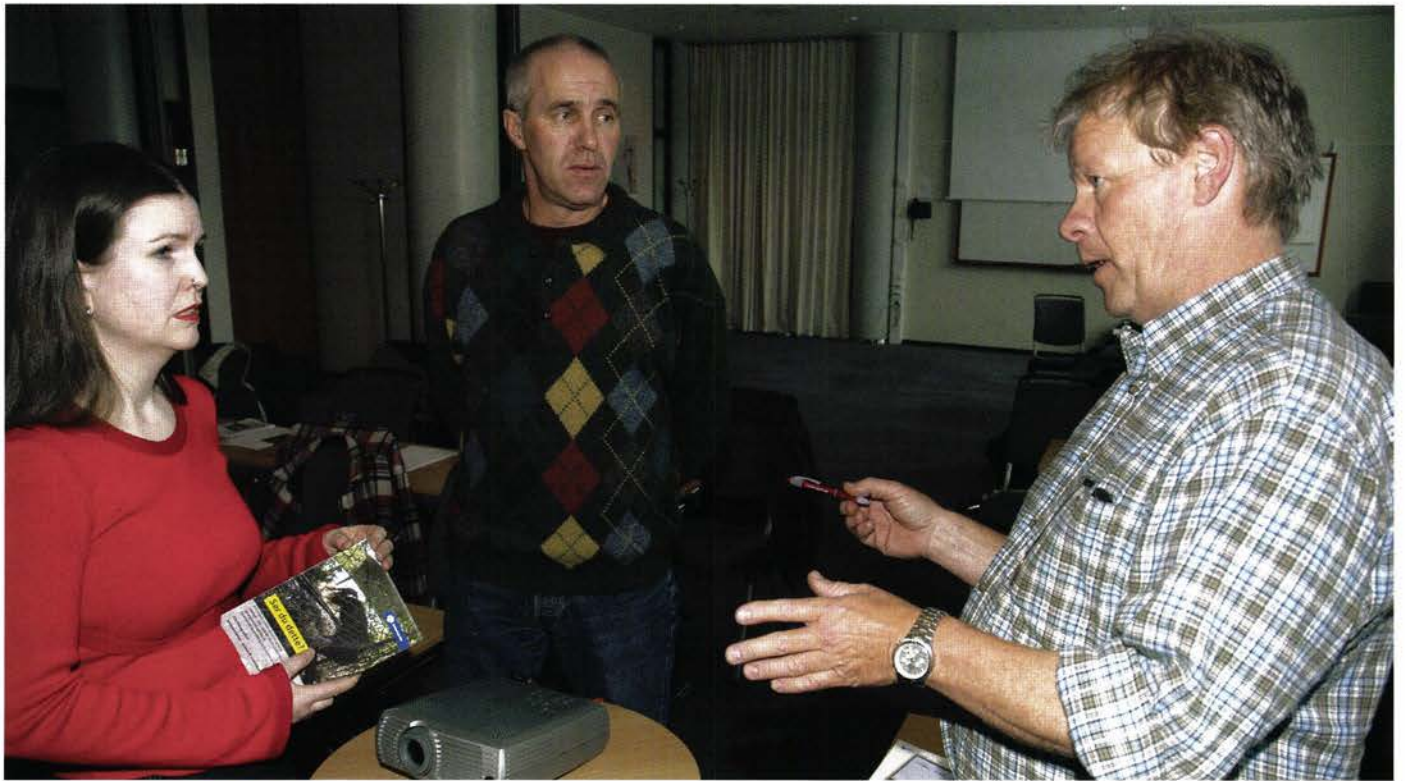
– Høyspentulykker og ulykker på planoverganger er blant de mest alvorlige som blir meldt til Synergi. Dere er eksperter på egen arbeidssituasjon. Hvis dere ser at noe er noe feil med arbeidsprosedyrer, arbeidsmaskin eller vernetøy, så si fra med en gang. Dere må også

varsle om manglende strøing på plattformer som angår tredjeperson og alle typer arbeidsmiljø saker. Det gjelder så vel det psykososiale som mobbing, var hennes innstendige appell. Hun la til at det er et samfunnsansvar å rapportere uønskede hendelser også utenom arbeidstiden.

– Hvis noen på vei hjem fra jobben ser unger leke på en jernbaneovergang må de melde fra om det. Noen mener at det å ikke varsle om slike og liknende hendelser bør være en oppsigelsesgrunn.

«Jernbaneverkets viktigste forebyggende sikkerhetsverktøy»

GØRIL SVARDAL,
SYNERGIKOORDONATOR, JBV



KRITISK: – Jeg sendte melding til Synergi to ganger i fjor sommer. De resulterte ikke i noen verdens ting. Hva er vitsen? ville elektrotekniker og varaverneombud Frank Flåm (t.h.) vite av synergikoordinator Goril Svardal og seksjonssjef Tormod Pedersen.

– Ikke tatt på alvor

– To ganger i fjor sommer sendte jeg synergimeldinger om at de gamle bærelinjene ryker når vi begynner å trekke i dem. Det resulterte ikke i noen verdens ting, bortsett fra at jeg fikk vite at meldingen var mottatt og lukket. Hva er vitsen?

Hjertesukket kom fra elektrotekniker og varaverneombud Frank Flåm i på møtet med de KL-ansatte på Lillestrøm.

«Egentlig burde jeg ha sendt en synergimelding på systemet»

FRANK FLÅM, VARAVERNEOMBUD, JBV

Flåm opp. Etter å ha tenkt seg litt om var han mildere stemt.

– Synergi er et bra rapporteringsverktøy, men det har utvilsomt et forbedringspotensial, sier han til Jernbanemagasinet.

– Hvorfor skal jeg melde inn i Synergi når det er så lett å ikke sette inn tiltak? Egentlig burde jeg ha sendt en synergimelding på systemet, fulgte

Flåm opp. Etter å ha tenkt seg litt om var han mildere stemt.

– Synergi er et bra rapporteringsverktøy, men det har utvilsomt et forbedringspotensial, sier han til Jernbanemagasinet.

Banesjefenes ansvar

Det er ikke første gangen synergikoordinator Goril Svardal og seksjonssjef Tormod Pedersen får lignende tilbakemeldinger fra ansatte i Jernbaneverket. Når innrapporteringer svinner ut i intet, kan de godt forstå frustrasjonen og følelsen av ikke å bli tatt på alvor.

– Jeg kan ikke på vegne av banesjefene love at det blir gjort konkrete tiltak med alle meldingene som blir sendt til Synergi. Dette er ikke et synergi-problem, men handler om økonomiske ressursprioriteringer hos banesjefene.

– Den enkelte som innrapporterer sin sak og blir skuffet når han eller hun ikke blir hørt. I det store og hele blir det tatt tak i på lang sikt, men nødvendigvis ikke så fort som det den enkelte rapportør ønsker, sier Svardal. Hennes forslag til Flåm og andre som har et problem de føler ikke blir hørt, er å si fra flere ganger.

– Send flere meldinger

– Hvis noen synes banesjefen ikke tar dem på alvor, så bør de dra i gang kolleger og sende enda flere meldinger. Ta opp frustrasjonen i medarbeidersamtaler og på allmøter, og husk at det er en egen saksbehandler som håndterer de forskjellige sakene. Det er mulig å ta det direkte opp med saksbehandler eller nærmeste arbeidsleder, sier Svardal.

Tormod Pedersen viser i den forbindelse til at det på Kongsberg var kjent at både ansatte og reisende krysset jernbanesporet fordi de ikke orket å gå 300-400 meter rundt.

– Først da flere ansatte rapporterte saken til Synergi, ble det fortgang med en egen undergang. Jeg er sikker på at det aldri hadde skjedd så fort hvis folk ikke hadde rapportert det.

Gardermobanen tilbake på toppen

- Det mest gledelige med «Topp 25» for måling av sporkvaliteten på det norske jernbanenettet i fjor var at Gardermobanen er tilbake på toppen av lista, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde i Jernbaneverket (JBV).

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Foto: NJÅL SVINGHEIM

- Det er der høyhastighetsbanen og «utstillingsvinduet» til JBV hører hjemme, fortsetter han.

Skuffet

- Hva er du skuffet over?

- Det er at gjennomsnittet for sporkvaliteten på jernbanenettet er litt dårligere enn i 2005. Det bekrefter at det ikke er lett å få god sporkvalitet jamt over hele jernbanenettet. Hovedårsaken er nok en vanskelig budsjettsituasjon for vedlikehold i flere år.

- Er det grunn til å forvente en bedre sporkvalitet i år som følge av tidenes jernbanebudsjett?

- Årets budsjett er bedre på fornyelse og ballastrensing, men effekten av disse tiltakene kommer først på lengre sikt. Dette er også avhengig av at banesjefene prioriterer forebyggende vedlikehold som gir effekt på sporkvaliteten.

Godt lokalt vedlikehold

- Hvordan kan det ha seg at gamle banestrekninger med lavest prioritet har like bra og bedre sporkvalitet enn nye baner som det nye dobbeltsporet Asker-Sandvika og Gardermobanen?

- Disse banene ligger høyt fordi det drives godt vedlikehold lokalt med høy fokus på å unngå feil i sporene, og det gir resultater. I tillegg er det litt «lettere» for baner med mye kurver og få gode karakterer fordi de har større toleranser å gå på.

- Hvordan kan det mer konkret

ha seg at deler av Gardermobanen og deler av de nye dobbeltsporene på Østfold- og Vestfoldbanen ikke når opp blant de 25 beste strekningene?

- Godt spørsmål. Det illustrerer at vi ikke kan slå oss til ro og tro at nye baner er vedlikeholdsfrie. Vi må følge opp nesten fra dag én, avslutter John Ole Grinde.

svein.erik.bakken@jbv.no

Banestrekning K-tall høst 06

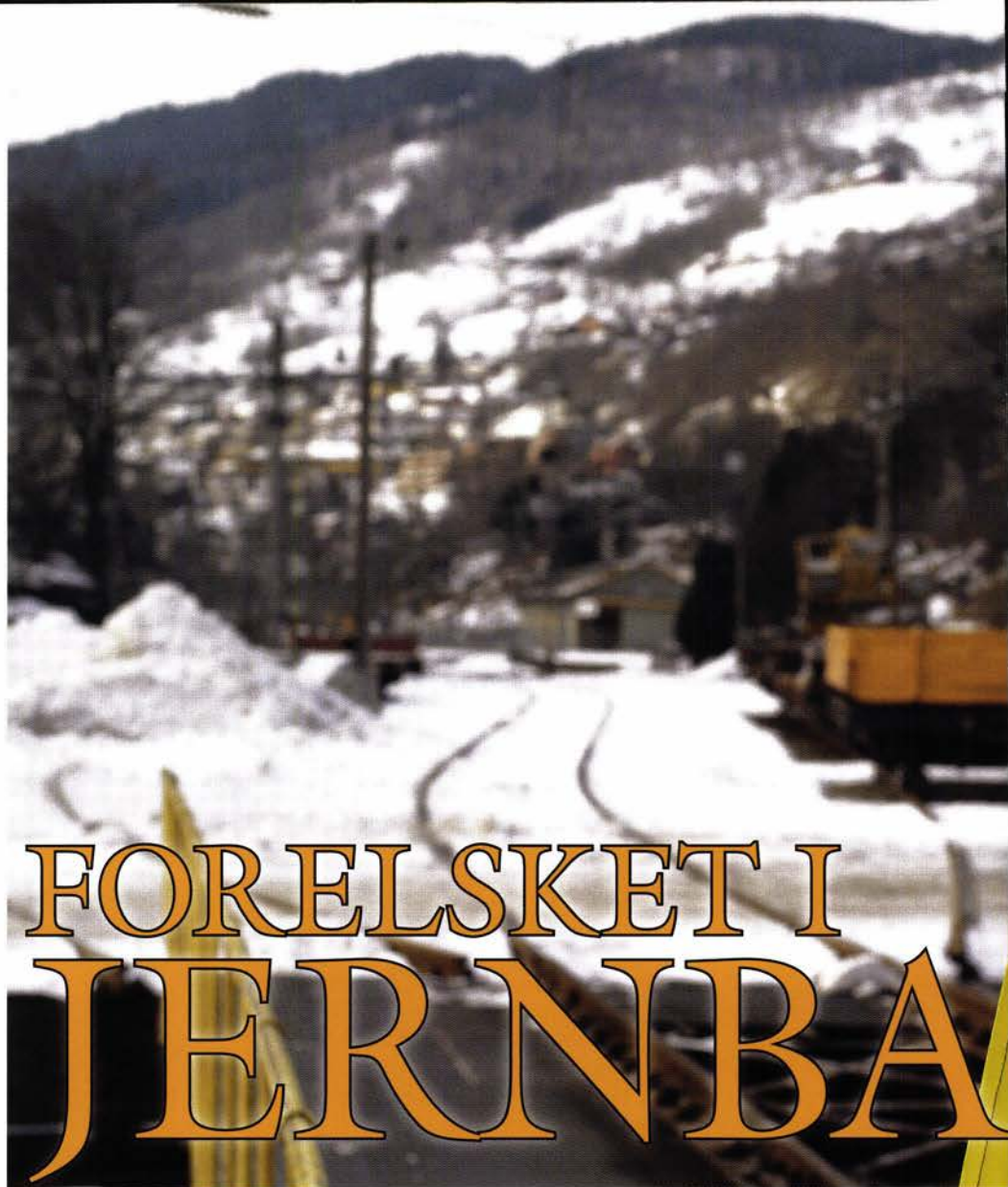
1. Etterstad-Gardermoen	98
2. Venjar-Gardermoen	98
3. Kobbervik-Holm	97
4. Gardermob.-Etterstad	96
5. Haltdalen-Støren	96
6. Nordagutu-Nelaug	95
7. Nelaug-Kr.sand	95
8. Oppdal-Støren	95
9. Lønsdal-Fauske	95
10. Haug-Såstad	94
11. Gardermob.-Eidsvoll	94
12. Sandvika-Asker	94
13. Hjerkin-Oppdal	94
14. Fauske-Bodø	92
15. Ål-Haugastøl	91
16. Asker-Sandvika	91
17. Koppang-Tynset	91
18. Røros-Haltdalen	91
19. Nelaug-Arendal	90
20. Hamar-Elverum	90
21. Mo i Rana-Lønsdal	90
22. Kr.sand-Egersund	89
23. Hokksund-Hønefoss	89
24. Reimegrend-Voss	89
25. Støren-Trondhjem	88



TILBAKE: Gardermobanen er tilbake på toppen av kvalitetslista.

PÅ RETT VEI: – Jeg føler at vi er på rett vei, sier Jarle Kallestad, anleggsleder for linjen mellom Voss og Bergen.

VOSS: For 27 år siden hørte han på kameraten sin; sluttet som bussjåfør og begynte på jernbanen. Og han har ikke angret en eneste dag. Jarle Kallestad (52) elsker jobben sin. Og han står aldri fast. For lurer han på noe, tar han bare en telefon...



FORELSKET I JERNBA

Tekst og foto: TORE HOLTET

Jernbanemagasinet utsendte ankommer Bergen stasjon presis klokka 06.57 en onsdag i februar.

«Jeg har aldri kviet meg for å gå på jobb»

Tre minutter senere ringer mannen vi egentlig skal snakke med. Han må melde pass på grunn av sykdom, men han vet råd: «Ta en prat med anleggsleder Jarle Kallestad på Voss. Han er en spennende kar.»

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Jarle Kallestad

TITTEL: Anleggsleder

ARBEIDSSTED: Linjen Voss-Bergen

STARTET SOM: Aspirant på Myrdal i 1980 og banereparatør fra 1982

BOR: Stanghelle (mellom Voss og Bergen)

Kallestad har vært banereparatør, Robel-fører, oppsynsmann/arbeidsleder (Baneservice), anleggsleder, byggeleder og nå anleggsleder igjen ...

To fantastiske år

En knapp formiddag senere står Jarle Kallestad til tjeneste for magasinet på Voss stasjon. Han stråler om kapp med blinkende fjell i Vestlandets vinterhovedstad – før han kommer med en bekjennelse: – Jeg er meget fersk i denne jobben. Det er ikke mer enn noen dager siden jeg tiltrådte ...

– Men du har 27 år på jernbanen og 15 av dem som arbeidsleder ...

– Det er riktig, smiler han lurt og legger til: – Jeg har aldri kviet meg for å gå på jobb, selv om det var en del frustrasjon ute og gikk da det ble vedtatt å sette hele driftsapparatet ut på anbud.

Kallestad er oppvokst og bosatt på Stanghelle mellom Voss og

Bergen, og det er nettopp strekningen mellom de to byene som igjen er hans «jernbanerike», etter at han i to år har jobbet over store deler av Sør-Norge som byggeleder i GSM-R-utbyggingen.

– Et dyrt, men flott prosjekt og det mest spennende jeg har vært med på. Jeg kan se tilbake på to fantastiske år, med over 200 reisedøgn. Har truffet ufattelig mange hyggelige mennesker og lært utrolig mye, oppsummerer han.

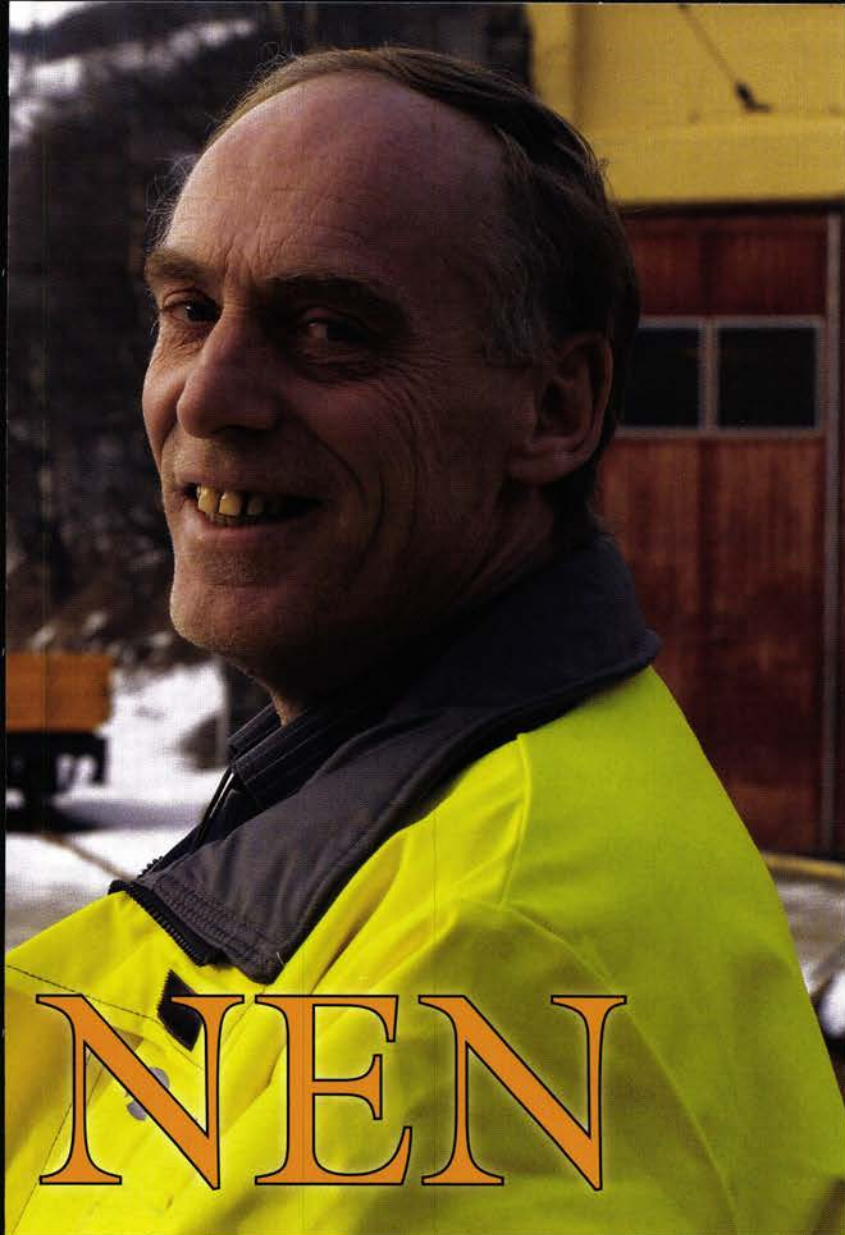
Snakke med – ikke om

Jarle Kallestad har tatt oss med på sitt midlertidige kontor, som ligger i tilknytning til jernbanens maskinpark på Voss.

Egentlig skal han sitte sammen med en annen anleggsleder. Og det ser han fram til. For når han blir spurt om å beskrive arbeidsdagen sin, er det ett ord som dukker opp i annen hver setning:

Samarbeid.

– Det aller viktigste jeg gjør, er



NEN

å snakke *med* mine medarbeidere, ikke snakke *om* dem. Jeg har ansvar for å planlegge arbeidsdagen til folka mine, og de fleste av mine dager tilbringes foran PC-en. Men jeg har liten sans for å tre jobber nedover hodene på folk. Vi er på samme lag, og vi trenger å samarbeide for å få gjort jobbene skikkelig, forklarer den «ferske» anleggslederen.

Flytte på folk

I år skal 52-åringen lede et forholdsvis omfattende skinnbytte, og det krever godt samarbeid med Signalavdelingen og KL-avdelingen samt med rutekoordinator, togleder og elkraftsentralen.

– Vi mangler en del fagfolk, særlig på KL-siden. Derfor må vi flytte på folk for å få jobbene gjort. Ressurspoolen på Voss hjelper oss med å bemanne opp arbeidsteamene, mens jeg lager framdriftsplan, utarbeider turnus og følger opp arbeidet.

I hele sitt arbeid som anleggsleder påser Kallestad at sikkerheten settes i høysetet: – Jernbanen er en farlig arbeidsplass hvis vi ikke utviser forsiktighet og sunn fornuft. Det er mye å passe på, mange lover og regler som til enhver tid skal følges. Og våre folk er flinke – derom ingen tvil.

På rett vei

Kallestad har vært med på mange omorganiseringer og sett nødvendigheten av å finne nye måter å jobbe på.

– Jeg føler at vi er på rett vei, fastslår han og poengterer at han har stor sans for å jobbe på tvers av både geografi og fagområder.

– Innenfor jernbanen er det alltid en ressursperson som sitter på svaret – uansett hva det måtte dreie seg om. Han eller hun er bare en telefon unna. Og som regel vet jeg hvem jeg skal ringe til, sier Jarle Kallestad.

SAGT OM JERNBANEN



«Avinor og Jernbaneverket må planlegge fremtiden med tanke på at Stortinget kan komme til å vedta høyhastighetstog.»

ØVIND HALLERAKER,
Storingsrepresentant (H)

«Det er bemerkelsesverdig at NSB, som i krangelen med Jernbaneverket om Lysaker stasjon har gjort universell utforming til et hovedpoeng, ikke er i stand til å gjøre sine tog tilgjengelige for alle. Det burde vært en selvfølge for NSB å sørge for at deres materiell tilfredsstiller kravene.»

LEDERARTIKKEL,
Aftenposten Aften

«Eg har prøvd å påverke som best eg kunne, men det har ikkje vore nokon samstemt bataljon frå Hallingdal som har kjempa for Vøgne.»

SIGRUN ENG,
Storingsrepresentant (Ap)

«Med Flytoget viser vi for omverdenen at Drammen har god tilgjengelighet. Tenk på hva det betyr for det nasjonale konferansemarkedet som nå kan benytte Drammen mer enn noensinne. Flere konferanser øker behovet for hotellplasser. Det er en spiral av utvikling som kommer.»

TORE OPDAL HANSEN,
Ordfører Drammen (H)

«Vi må også gjøre jernbaneutbyggingen til en valgkampsak. SV støtter både høyhastighetsbane og en opprusting av Bergensbanen.»

ÅGE CHRISTIAN JACOBSEN,
Leder Bergen SV

- Vi skal vise hva vi kan

- Nå er det ikke lenger oss og dem - men *vi*, slo jernbanedirektør Steinar Killi fast under de regionale orienteringsmøtene for driftsapparatet. Både Killi og infrastrukturdirektør Jon Frøisland takket de ansatte for å ha vist tålmodighet og lojalitet i en turbulent periode.

Tekst og foto: SINDRE ÅNONSEN

Fra talerstolen under de fire allmøtene forklarte Killi hvordan ulike forutsetninger har skapt behov for ulike tilnærminger i prosessen med å skape et effektivt driftsapparat:

- For ikke lenge siden forelå det et stortingsvedtak på at vi ikke skulle ha et eget driftsapparat i Jernbaneverket. Så kom det et nytt vedtak som fastslo at Jernbaneverket likevel skulle

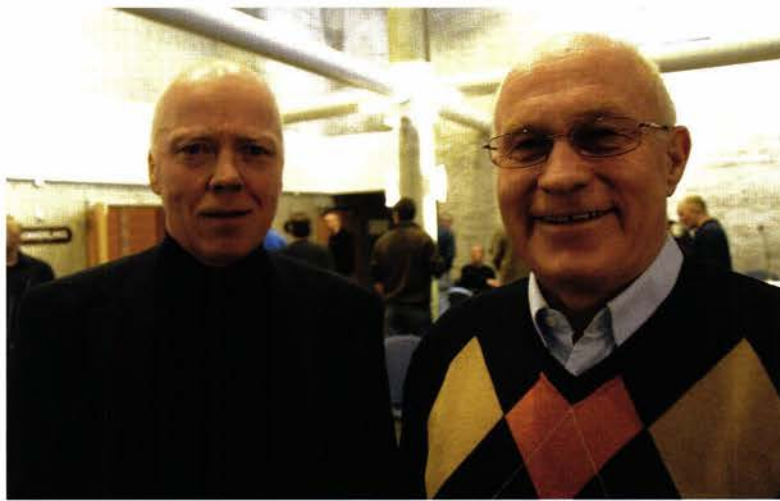
«Vi skal vise myndighetene at ingen kan jernbanedrift bedre enn dere som sitter her»

**STEINAR KILLI,
JERNBANEDIREKTØR**

ha sitt eget driftsapparat. Dette har selvfølgelig skapt frustrasjon hos mange. Men jeg er svært glad for og tilfreds med at det er vi som skal ta hånd om driften på jernbanen. Samtidig har vi nå en regjering som styrer oss på mål og stiller krav til oss om å dokumentere måloppnåelse og produktivitet. Den jobben skal vi klare. Vi skal vise myndighetene at ingen kan jernbanedrift bedre enn dere som sitter her, sa Killi til de frammøtte.

Stolt og imponert

Etter rundturen i regionene er det



FORNØYDE: Jernbanedirektør Steinar Killi og infrastrukturdirektør Jon Frøisland er fornøyde etter å ha møtt medarbeidere som har engasjement og er stolte over den jobben de gjør.

en fornøyd jernbanedirektør som oppsummerer sine inntrykk:

- Jeg møtte medarbeidere med engasjement og stolthet over den jobben de gjør, og vi fikk mange verdifulle innspill som vi skal ta med oss inn i den videre prosessen. Spesielt én historie gjorde et stort inntrykk på jernbanedirektøren, og det var en orientering om arbeidene på Bergensbanen da morgenekspresen til Oslo sporet av onsdag 21. februar.

- Å høre hvordan våre folk

jobbet på spreng under de mest ugjestmilde forholdene en kan tenke seg, gjør et sterkt inntrykk. Vi snakker om 17 minusgrader og storm. Folk flest kan ikke forestille seg hva det innebærer. Dette krever erfaring bare et langt liv på jernbanen kan gi, og bare våre folk har den erfaringen og kompetansen, slår Killi fast.

Samtidig benytter han anledningen til å skryte av den jobben som er gjort på Sørlandsbanen i det siste. Selv store snømengder klarte



REGIONALE MØTER: Ledelsen i jernbanelaget hadde orienteringsmøter i Oslo, Bergen, Trondheim og Kristiansand.

ikke å stanse togtrafikken.

– Dette resultatet skyldes også at vi jobber på tvers av regiongrensene. Det er dette ett jernbanelag handler om, sier Killi.

Flere lærlinger

Jernbanedirektøren noterte seg også innlegget fra en ung lærling som på allmøtet i Trondheim etterlyste bedre læremateriell og flere «medelever».

– Det er ingen tvil om at det er et gjennomgående ønske om – og behov for – å øke bemanningen. Dette er helt i tråd med mine vurderinger. Og denne utfordringen ble synliggjort på en flott måte av lærlingen fra Trøndelag. Jeg føler en personlig forpliktelse i det å gjøre Jernbanelaget til en spennende arbeidsplass for unge mennesker, sier Killi og opplyser at det skal tas inn 50 nye lærlinger i år og 175 fram mot 2009.

Ros og ris

Både frustrasjon og glede kom til uttrykk under møtene i Oslo,

Kristiansand, Bergen og Trondheim. Enkelte reagerer på at oppsynsmenn hos banesjefene nå skal tilbakeføres til Drift bare kort tid etter at de søkte seg til banesjefens organisasjon. Andre igjen mener det har vært gjort en mangelfull jobb med rekruttering og bemanning innenfor sentrale fagområder. I tillegg ble det reist spørsmål om hvordan lønnsforskjeller i deler av driftsorganisasjonen skal utjevnes.

Samtidig vanket det ros til ledelsen for å ta rekrutteringsproblemet på alvor, og for å ha satt kompetanseutvikling høyt på dagsordenen.

Puslespill

Infrastrukturdirektør Jon Frøisland opplyser at oppsynsmennene vil kjenne seg igjen i hverdagen også etter at de er overført til Drift, men legger til:

– Det sitter verdifull driftskompetanse hos banesjefene som det i noen sammenhenger kan være god bruk for ute i sporet. Her vet vi også at flere har gitt uttrykk for at

de ønsker flere praktiske arbeidsoppgaver. Men vi skal selvfølgelig ikke tvinge folk til å gjøre arbeidsoppgaver de absolutt ikke kan tenke seg. Stikkordene her er å utvikle en fleksibel organisasjon der vi bruker riktig kompetanse på rett sted i organisasjonen. Det er et puslespill der ikke alle brikkene er lagt ennå, men vi kommer dit.

– *Hva med lønn?*

– Lønn er helt klart ett av momentene. Samtidig vet vi at helheten når det gjelder arbeidsbetingelsene er vel så viktig. Det kan handle om mer fleksibel arbeidstid, mer forutsigbarhet, bedre utstyr, bedre ledelse, mer interessante arbeidsoppgaver og hensiktsmessige bilordninger i tjenesten for å nevne noe, sier infrastrukturdirektør Jon Frøisland.

« ... flere har gitt uttrykk for at de ønsker flere praktiske arbeidsoppgaver »

JON FRØISLAND,
INFRASTRUKTURDIREKTØR

Att og fram...

Etter påtrykk fra skogsnæringen i Østerdalen investerer Jernbaneverket 15 millioner kroner for å oppgradere Solør- og Rørosbanen til 25 tonns akseltrykk. Poenget for næringen var å gjøre tømmertransport med tog konkurransedyktig med biltransport, og på den måten spare miljøet og bedre trafikksikkerheten på veiene. Nå viser det seg at kjørevegsavgiften for 22,5 tonns aksellast ble fjernet fra nyttår, men beholdt og økt for 25 tonns aksellast. Dermed vil det fortsatt være mest lønnsomt om tømmerogene fortsetter å kjøre med vogner som bare tåler 22,5 tonns aksellast.

NOx-påslag

CargoNet har rechnet på prisene etter at det fra 1. januar ble innført en avgift på utslipp av NOx (nitrogenoksider) fra diesellokomotiv. Avgiften er satt til 15 kroner per kilo NOx i 2007. Det gir følgende prispåslag til CargoNets kunder: På strekningen Oslo-Åndalsnes +0,6%, Oslo-Mo i Rana/Fauske/Bodø 1,6% og Trondheim-Mo/Fauske/Bodø 2,9% - alle prispåslagene gjeldende fra 1. april. Norge har forpliktet seg på å senke utslippene av NOx med 20 prosent innen 2010. Fra statlig side mener de dette bare kan oppnås ved en enda høyere avgift - helt opp mot 50 kroner per kilo.

Priser jernbanen

Jernbanemuseets Venner har stifta ein pris og ei stipendordning for å inspirere til å ta vare på jernbanesoga eller formidle jernbanesoge. Aktiviteten må i hovudsak ha gått føre seg dei siste to åra. Prisen kan bli gjeven til så vel einskildpersonar som organisasjonar og er på 10 000 kroner. Dei som er medlemmer av Jernbanemuseets Venner, kan kome med grunngitt framlegg på kandidatar. Stipendet kan mellom anna vere stønad til reise, opphald eller tapt arbeidsforteneste. Stipendet er òg på 10000 kroner. Frist for å melde på kandidatar til prisen eller søkje på stipendet er 31. mars.



TETT PÅ: Det er krevende å drive omfattende sprengning tett på inn på villa-bebyggelsen og eksisterende spor.

Sprenger ut til ny holdeplass

JÅTTÅVÅGEN: En fem uker lang sprengingsperiode er innledet for å gi plass til nye Jåttåvågan holdeplass mellom Sandnes og Stavanger. En 200 meter lang fjellskjæring fjernes nært opptil eksisterende spor.

Tekst og foto: ASTRID NODLAND

Tre forsinkede godstog kostet gjennom anleggsområdet før arbeidet kunne starte opp for fullt lørdag 24. februar. Helgen var satt av til kontinuerlig arbeid i 39 timer.

Eter seg inn

Boreriggene og sprengladningene startet med å ete seg inn i fjellskjæringen fra begge sider. Allerede klokken 11.00 gikk andre salven.

- Arbeidet har gått bra, smiler byggeleder Morten Wangen i JBV.

Innstill

For at entreprenøren skal ha mulighet til å utføre sprengningsarbeidet og kjøre bort fjellmassene, blir togtrafikken innstilt alle hverdager mellom klokken 09.30 og 13.20 fram til 29. mars. Buss erstatter tog mellom Sandnes og Stavanger i denne perioden.

Naboene i nærheten av sprengningsarbeidene merker ulempene med utbyggingen. Støy fra borerigger og sprengningsarbeid, nattarbeid og midlertidige omkjøringer er noe av det.



DELEGASJON: En delegasjon på 15 menn fra Østlandssamarbeidet reiste til Spania og kom hjem med spennende ideer og ny inspirasjon om jernbaneutbygging her til lands.

Flere «flyr» i Spania

Enda en gruppe nordmenn har vært ute og «fløyet» med det spanske høyhastighetstoget AVE. I fjor høst var en delegasjon fra Jernbaneforum Sør på studiereise i Spania. Forleden kom 16 menn fra Østlandssamarbeidet hjem med spennende ideer og ny inspirasjon.

Tekst og foto: JENS ULRICH PEDERSEN

AVE, som betyr Alta Velocidad Española, men også «fugl», landet fire ganger: I Ciudad Real, Madrid, Zaragoza og Barcelona, hvor det var møter med lokale representanter.

Avstander i tid

Hurtigtoget har mer enn halvert reisetiden fra Ciudad Real og Zaragoza til hovedstaden Madrid. Senere i år skal også Barcelona komme med på høyhastighetsnettet, og da kan man ikke lenger spare tid på å ta flyet.

- Det er nettopp det aspektet vi skal ha med i debatten i Norge at det handler om avstander i tid og ikke i kilometer. Det tar to timer å kjøre 200 km i bil, men det tar mindre enn én time med hurtigtog, sier

leder for transportutvalget i Østfold fylkeskommune, Andreas Lervik (SV).

Jernbanen styrende

- Hurtigtoget åpner helt nye perspektiver i regionutvidelse, sier Inge Brørs, som sekretær i Østlandssamarbeidet:

- Hvis Østlandet fikk hurtigtog, ville det gi folk mulighet for å flytte lengre utenfor Oslo og bo innenfor en radius av én time i transporttid.

Utviklingssjef i Jernbaneverket, Øyvind Rørslett, fikk også gode input: - Det har vært interessant å se hvilken rolle hurtigtoget spiller for den regionale utviklingen i Spania, for eksempel i Ciudad Real, som ligger i omtrent samme avstand fra Madrid som Hamar gjør fra Oslo. Også i Norge bør jernbanen være styrende i samfunnsutviklingen. ■

Bedre samarbeid

Jernbaneverket og reindriftsnæringen i Nordland er blitt enige om et tettere samarbeid for å finne tiltak mot påkjørsler av rein. Innen juni i år skal reindriftsnæringen komme opp med sine forslag til tiltak som deretter vil bli prioritert utført innenfor den rammen på en halv million kroner som er budsjettert for i år, og at videre tiltak vil bli utført etter hvert. På møtet deltok i tillegg til JBV og reindriftsnæringen også Mattilsynet og landbruksnæringen. Planen er å fortsatt holde en tett dialog framover.

Fleire tok toget

NSB kan melde om at dei hadde 48,9 millionar reisande om bord på toga sine i fjor. Det er ein auke på 1,6 millionar (3,4 prosent) samanlikna med 2005. Relativt sett var det størst auke på Raumabanen mellom Åndalsnes og Dombås med heile 17 prosent og mellom Trondheim og Røros med 12 prosent. I den store samanhengen gjer det nok større utslag at tre prosent fleire reiste med lokaltog på Østlandet, fire prosent fleire med Trønderbanen og fem prosent fleire på Jærbanen.

Alnabru i støpeskjeen

Planleggingen av utbyggingen av godsterminalen på Alnabru går sin gang. - Hovedplan skal snart foreligge til godkjenning, deretter blir neste milepel å kontrahere rådgiver for å utarbeide detalj- og byggeplan for området, forteller prosjektleder Terje Grønvold til BaneNettet. Parallelt med arbeidet i Jernbaneverket pågår et reguleringsarbeid knyttet til vei-atkomstene i området i regi av Statsbygg mens Oslo kommune arbeider med en reguleringsplan for å åpne Alnaelva og lage et parkbelte langs terminalområdet. Prosjektlederen er mest bekymret for om de klarer å skaffe nok kompetente medarbeidere i byggeledelsen i et knallhardt arbeidsmarked.

Ikke bare snorklipping

Stormøtet i Folkets Hus på Youngstorget er slutt, og jernbanearbeiderne strømmer ut i hundretall; noen i sivil, andre iført oransje bunader fra sleggedansen i pukken. Det har vært allmannamøte i Region Øst, og vi ser etter fungerende regiondirektør John Ole Grinde og får til svar: «Du kan ikke ta feil, han er den røsligste av oss alle!»

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

- Det er en ny runde omorganisering på gang, forklarer Grinde nærmest unnskyldende.

«.. kan ikke vente at politikerne vil juble for de nyvaskede steinene når vi kjører renseverk ...»

- Du må ikke skrive dette, men på en måte er vi tilbake der vi tok fatt for ti år siden. Forskjellen er bare at den gang var produksjons-

avdelingen – i dag omtalt som Drift - på vei ut av Jernbaneverket, mens de nå er på tur inn igjen.

Beskjeden, men tydelig

Han er ikke redd for å si hva han mener.

- Uforutsigbare ledere er det verste som finnes. Dessuten hører jeg på hva folk sier, jeg hører faktisk veldig nøye etter, selv om ikke alle tror at det er tilfelle...

Ellers føler han liten trang til å framheve egen person.

- Jeg har ikke noe behov for markedsføring, jeg har klart å få gjennom mange saker uansett. Dessuten, om jeg skulle hatt høyere personlige ambisjoner, måtte jeg ha flyttet til Oslo.

Ledende entusiaster

Dit vil ikke bakersønnen fra Horten. Han er glad i å kjøre tog, men å pendle halvannen time hver vei daglig blir i drøyeste laget. Derfor klører han seg fast i Drammen, selv om han som regiondirektør må til tigerstaden inntil fire ganger i uka. Der sitter nemlig den øvrige ledelsen, behagelig langt unna pukk og sviller vil enkelte mene. Grinde er ikke enig.

- Det finnes et grunnleggende engasjement blant de ansatte i Jernbaneverket, men man skal vite at det sitter en hel del ildsjeler i ledelsen også, mange vil bare ikke innrømme det. Dermed blir de få som

«tør» å markere seg, veldig synlige. Leter man etter virkelig markante jernbanefolk, bør man imidlertid se på generasjonen før oss, der var det mange det går fråsegn om ennå.

Ingen «quick fix»

Grinde er som alle et barn av sin tid, han kommer fra en forgangen epoke da ungene hadde fotball med lisse og fikk lengdeløpsskøyter til jul. John Ole spilte på midtbanen for Falk – lillebroren til Ørn – og gikk på skøyter om vinteren. Persen som utrent fjortenåring er 50,1 på 500 meter og 2.41 på 1.500. Han var aldri noen sprinter, nordmenn var ikke det på den tida, og han påstår at han fikk god bruk for utholdenheten i jernbanen – der eksisterer ingen «quick fix». Som nyutdannet sivilingeniør begynte han i NSB i 1972.

TRENGER PENGER: Fornying av jernbane koster 100.000 kroner per meter.



«Det er ikke lett å lykkes når man kjører på baner fra 1880»

– Jernbanedriftens mangesidighet fascinerte meg, den kompliserte samhandlingen mellom skinnegang, materiell, kontaktnett og signal. Da man kom innafor, ble det bare enda mer interessant. Samtidig førte et generasjonsskifte til at vi nyansatte raskt slapp til i ansvarsfulle stillinger. Vi er fortsatt en håndfull ledere igjen som begynte på den tiden.

Drømmelandet Sveits

Han var først tre år i Trondheim, deretter tretten år på Hamar, der han lærte alt han kan om vedlikehold. Siden 1989 har han holdt seg i Drammen, mesteparten av tiden som regiondirektør, siden som vedlikeholdsdirektør.

– Jeg begynte i jernbanen fordi jeg trodde at samfunnet ville satse på tog, men må innrømme at vi har slitt for å få gjennomslag. For tiden sitter jeg i ei gruppe som sammenlikner jernbanedrift over hele Europa. Når det gjelder antall togreiser per innbygger, ligger Italia og Norge på bunnen. En sveitsisk kollega forklarte at italienerne elsker bilen sin. Det tror jeg jammen nordmenn gjør også! Sveits er forresten et jernbaneland i særklasse, der er reisehyppigheten flere ganger så høy som hos oss.

Mens man venter...

Intervjueren skyter inn en spydighet om at det eneste fascistdiktator Mussolini i sin tid fikk til var å få de italienske togene i rute, og spør om hvordan italienske lokene til NSB fungerer. Grinde bekrefter at de virker, men holder likevel fram de pålitelige sveitserne EL18. Så skulle man tro at regiondirektøren også kunne smykke hånleddet med sveitsisk kvalitet?



ENKELT: *Gode anlegg er også de billigste. Så enkelt er dette at det tok meg ti-femten år å finne ut av det!*

– Denne klokka her? Den har jeg kjøpt på Lidl for 39,50! Du forstår, jeg fyller snart 60, og ønsker meg et armbandsur i presang av kona mi. Derfor har jeg kjøpt noe billig ræl i mellomtida.

Og er det ikke nettopp sånn innen jernbanen også? Mens man venter på noe godt, må man ta til takke med det man har for hånden. Visst kan man lære av sveitserne, og den viktigste lærdommen er at de har satset store beløp på jernbanen over veldig mange år.

Nyvaskede steiner

NSB og Cargonet går nå med overskudd, takket være blant annet beinhard rasjonalisering. Men Jernbaneverket er prisgitt viljen til offentlig satsing, mener Grinde, for

det er ikke lett å lykkes når man kjører på baner fra 1880!

– Miljødiskusjonen og den rødgrønne regjeringen har skjovet toget høyere opp på den politiske agendaen. Men nettopp i en tid med vilje til å satse er det viktig ikke å glemme eksisterende anlegg, ellers undergaver vi vår egen troverdighet. Alt dreier seg ikke bare om snorklipping, selv om vi ikke kan vente at politikerne vil møte opp og juble for de nyvaskede steinene når vi kjører ballastrenseverk fra Hamar til Dombås. Vi trenger nyinvesteringer, men må samtidig holde orden på det vi har.

Vedlikehold enkelt

Det er vedlikeholdsdirektøren som snakker nå.

– Jernbanevedlikehold er egentlig ganske enkelt. Det dreier seg om å strebe etter best mulig kvalitet på anleggene. Den billigste feilrettinga er ikke å ha noen feil å rette. Gode anlegg er også de billigste. Så enkelt er dette at det tok meg ti-femten år å finne ut av det! Skrekks scenariet er å få hendene så fulle av feilretting at man ikke har tid til vedlikehold, da oppstår bare enda flere feil.

Og John Ole Grinde vet hva det vil si å eie et jernbaneanlegg. Han har et gedigent modellanlegg av type Fleischmann i kjellerstua i Horten. Der fyller stasjoner, spor og landskap mer enn femten kvadrat. Det er hans voksne sønner som bygget det – selv har han bare betalt herligheten og er nedom med barnebarna og kjører en sjelden gang. Anlegget er dessuten ikke helt ferdig, sønnene rakk ikke alt før de forsvant for å studere. Dermed skulle modellen være i god overensstemmelse med den norske virkeligheten.



Kjøper tog for seks milliarder

FORNYER: NSB vil gradvis fornye togparken sin i åra framover.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

NSB planlegger å kjøpe nye tog for seks milliarder kroner. Togtilbudet skal for forbedres i takt med infrastrukturen, opplyste NSB-sjef Einar Enger under konferansen Jernbaneforum 2007.

Tekst: TORE HOLTET

Hva slags tog NSB vil gå til innkjøp av, vil bli avgjort i løpet av 2007 eller begynnelsen av 2008, fortalte Enger.

I første omgang vil det bli satset på å øke togkapasiteten med 2000 seter til og fra Oslo. Fra 2010 og ut over vil det bli kjøpt i alt 100 nye togsett. Samtidig vil rutetilbudet bli vesentlig forbedret når Vestkorridoren utenfor Oslo er bygd ferdig.

Raskere fram

Enger sa under sitt foredrag at han har lært seg forskjellen mellom høy hastighet og høyhastighet.

– Uansett må togene raskere fram, la han til.

– Hvis vi kunne få bygd ut høyhastighet på et par strekninger, kunne vi dessuten fått frigjort mer kapasitet til godstrafikk og annen persontrafikk, sa Enger og trakk fram Bergensbanen som et godt eksempel på dette.

Må avklares

Jernbanedirektør Steinar Killi understreket at utbygging i og rundt de store byene er en forutsetning for å kunne gå videre med høyhastighet. Han etterlyste imidlertid en debatt om hvordan framtidige høyhastighetsplaner innføres i det eksisterende planverket.

– Hva skal vi gjøre med andre store prosjekter som Ringeriksbanen og Grenlandsbanen? Dette må avklares, fastslo jernbanedirektør Steinar Killi.

Nei til New Corridor AS

Regjeringen vil ikke bevilge 34 millioner kroner til New Corridor AS. Pengene skulle brukes til et halvt års prøvedrift med transporter mellom Kina og USA over Narvik.

– Regjeringen har ikke sagt nei til transportkorridorer i Nord-Norge, men grunnlaget som lå i forretningsplanen fra New Corridor AS, var ikke godt nok til at staten kunne gå inn

med penger, sier ekspedisjonssjef Kirsten Ulbæk Selvig i Fiskeridepartementet til Jernbanemagasinet. Ulbæk Selvig har koordinert arbeidet med NEW-korridoren.

På bakgrunn av regjeringens nei er virksomheten i New Corridor AS innstilt inntil videre. Nærings- og samferdselssjef Jørn Sørvig i Nordland fylkeskommune, som er deleier i

selskapet, opplyser at eierne nå vil gå i tenkeboksen.

– Vi må vurdere om vi er i stand til å komme opp med et bedre grunnlag og om det er andre måter å organisere arbeidet på. En prøvedrift vil koste 25-35 millioner kroner, og nå må vi spørre oss om vi greier å håndtere dette finansielt, sier Jørn Sørvig.

Hvem er raskest: Norge,

Det virker som Norge holder på å ta igjen Sverige når det gjelder planene om høyhastighetstog – og kanskje blir vi forbikjørt også når det gjelder å komme skikkelig i gang!

«Reisetiden har vist seg å være den avgjørende faktoren»

I Sverige ofrer vi mye tid på utredninger, og for tiden tar det lengre tid å utrede, planlegge og ikke minst bestemme seg

enn å bygge! Pussig nok blir det ofte en motsetning mellom lokale miljøinteresser og jernbanebygging. Å bygge ut jernbanen er jo en av de beste måtene å bidra til å minske de alvorlige, globale miljøproblemene på fordi det kan redusere vei- og flytrafikken.

Jeg fikk forleden dag vite at Vietnam nå satses på høyhastighetstog. Byggestart skal skje umiddelbart, og allerede i år 2012 skal Shinkansen-høyhastighetstog rulle på en 1630 km lang normalsporet høyhastighetsbane som knytter sammen Hanoi med HoChiMinh og med stans i større byer underveis. Banen bygges for 350 km/t, og reisetiden mellom endepunktene kommer da til å bli redusert fra dagens 30 timer til under 10 timer. En avtale er inngått mellom Japan og Vietnam. Totalkostnaden er 33 milliarder USD eller om lag 200 milliarder norske kroner.

På et møte hos den norske EU-delegasjonen i Brussel i høst var vi flere som talte om de mange fordelene med høyhastighetstog. En gruppe ønsket høyhastighetstog på strekningen Oslo-Gøteborg-København-Berlin eller 2+2+3 der tallene representerer reisetiden mellom byene. Ikke dårlig! Selv talte jeg for Europakorridoren Stockholm-Gøteborg/København-Hamburg. Begge disse nettene til sammen omfatter rundt 1600 km

nybygd jernbane, det vil si omtrent like mye som i Vietnam for gods.

Også gods

Hvilke markedsforutsetninger eksisterer for å satse på høyhastighetstog i Norden?

Jeg mener man kan sammenfatte dem slik:

1. Et stort endepunktmarked med omfattende flytrafikk
2. Viktige mellommarkeder med bil- og busstrafikk
3. Godstrafikkens behov

Hvorfor godstrafikk? Jo, om man bygger en bane for rask persontrafikk, så kan godset og den regionale persontrafikken få tilgang til bedre kapasitet på det konvensjonelle nettet. Bygging av høyhastighetsbaner innebærer ikke bare en radikal reisetidsreduksjon, men også en vesentlig kapasitetsøkning. Dette er et faktum som ofte blir oversett, men det er vel så viktig.

I Sverige har vi i dag kapasitetsmangel mange steder på jernbanelinjen, og det er vanskelig å få ruteleie for nye tog. Selv om det teoretisk er mulig å kjøre et hurtigtog på

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Bo-Lennart Nelldal
TITTEL: Professor i togtrafikkplanlegging ved Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm





Sverige eller Vietnam?

2:30 i 250 km/t på den nåværende banen mellom Stockholm og Göteborg, så er det vanskelig å få det til å fungere i praksis.

Tre timer

Reisetiden har vist seg å være den avgjørende faktoren i konkurransen mellom tog og fly. Ved en reisetid på tre timer blir toget like raskt som flyet ved reiser fra by til by. Om man skal fly, så trengs det med tilbringerreiser og tid på flyterminalen en total reisetid på tre timer fra Stockholm til nesten hvilken som helst by i Sverige om man da ikke behøver å bytte fly underveis, og jeg tror det er tilsvarende i Norge. Det innebærer også at man kan reise fram og tilbake samme dag.

Toget får en markedsandel på 50 prosent allerede ved en reisetid på 3,5 timer. Det kommer av at toget er mer komfortabelt, og man får en uforstyrret reise sammenliknet med flyet der reisen deles opp i flere momenter. Også pris, frekvens og andre forhold kan påvirke, men reisetiden er den klart avgjørende faktoren. Ved to timers reisetid blir toget raskere enn flyet,

og da kan det slå ut flyet helt unnatt muligens for transferreiser til fly der flyplassen er sluttmålet. Om toget har stasjon ved flyplassen, pleier flyrutene å bli lagt ned.

Erstatte bil og buss

Det trengs underveismarkeder for å få et bedre trafikkunderlag. Det er også viktig at toget kan erstatte bil og buss. Dessuten skaper hurtige tog nye reisemuligheter mellom mange mellomstore steder. Daglig pendling blir mulig ved en times reisetid med tog, og de regionale arbeidsmarkedene kan utvides vesentlig ved hjelp av toget. Derfor er underveismarkedene og godstrafikken like viktige for høyhastighetsbanene som endepunktmarkedet.

På KTH har vi gjort en sammenlikning av reisetider og priser med tog, fly, buss og bil mellom ulike byer. En konklusjon er at flyet ofte er raskere enn toget, og at toget nesten alltid er raskere enn bussen. Men det finnes ett unntak, nemlig Oslo-Göteborg. Denne strekningen er den eneste av betydning der bussen er raskere enn toget. Bussen tar her tre timer

og 40 minutter mens toget tar fire timer og fem minutter.

Bærekraftig prosjekt

Det nye dobbeltsporet mellom Göteborg og Trollhättan blir klar for 250 km/t i år 2012 og tar da 25 minutter med direktetog. Siden kan man bygge en ordentlig høyhastighetsbane mellom Trollhättan og Moss via Uddevalla, Halden og Fredrikstad. Avstand: 19 mil. Det tar 55 minutter med en maksimal hastighet på 320 km/t. Om man kjører Oslo-Moss på 25 minutter, blir den totale reisetiden Oslo-Göteborg 1:45 med to stopp underveis. Om vi begynner nå, så kan vi være ferdige til 2012 da hele Väst-kustbanan er ferdig helt fra København til Trollhättan! Da kan 2+2 bli 4!

Om vi ikke klarer det selv, kan jo kanskje Vietnam gi litt utviklingshjelp til sine nordiske kamerater til å komme i gang med høyhastighets-tog. Men jeg synes likevel Sverige og Norge, som tilhører verdens rikeste og fremste industriland, sammen burde kunne satse på et så langsiktig bærekraftig prosjekt.

På stallen



MITT JERNBANEBILDE

NAVN: Kari E. Espeland

TITTEL: Prosjektingeniør, BaneTele

KAMERA: Nikon D70

BOR: Oslo



Kari E. Espeland er med i jernbanens fotoklubb, som i mai 2006 hadde en fotoekspedisjon til Lodalen togstall.



Dette er ett av de mange bildene som ble tatt på turen.

Bildet er tatt inne i selve lokstallen. Det er brukt relativt høy ISO og lang lukketid - ca,1/8 sekund, som krever at kameraet står på stativ.

Pensjonskasse vil redde jernbanen

Den danske pensjonskassen ATP tilbyr seg å stå i spissen for et konsortium som skal kunne overta vedlikeholdet av det danske jernbanelikholdet.

Bakgrunnen for utspillet i avisen Politiken er at det danske jernbanelikholdet er nedslitt. Dette har ført til store forsinkelser og mange avlyste avganger de siste par årene.

– En privatisering vil kunne sikre en hurtig modernisering av signal-systemer og utskifting av slitte skinner, sier ATP's direktør Lars Rohde, som lover flere tog i rute og en bedre service til DSBs kunder.

Pensjonskassen forvalter over 300 milliarder danske kroner.

– Hvis det er interesse for tilbudet, vil ATP etablere et konsortium som skal finansiere en hurtig modernisering av jernbanelikholdet, der staten og jernbaneselskapene til gjengjeld betaler en fast avgift i for eksempel 30 år, sier Lars Rohde.

Spleiselag for Citybanan?

Infrastrukturminister Åsa Torsteinson og den svenske regjeringen ønsker at kommunene i Mälardalen skal være med på å finansiere Citybanan i Stockholm.

Noe av det første den nye svenske borgerlige regjeringen gjorde i fjor høst, var å stoppe utbyggingen av den seks kilometer lange tunnelen med dobbeltspor og stasjoner under Stockholm sentrum.

Regjeringens egen utreder konkluderte imidlertid med at det var flere fordeler med en ny bane under byen enn et tredje spor over bakken, som regjeringen ønsket utredet som et alternativ til Citybanan.

Regjeringens forhandlere vil ha kommunene Linköping og Norrköping med på et spleiselag for å finansiere prosjektet, som nå har fått en prislapp på nær 16 milliarder svenske kroner.



OPPOVER: Øresundbrua har satt fart i en hel region og spesielt Skåne. Det selskapet som vinner anbudet, regner med at trafikken av pendlere fortsetter å gå bratt oppover.

FOTO: HENRIK STENBERG

Den 19. februar gikk fristen ut for å levere anbud på togtrafikken på begge sider av Øresund. Åtte togselskap er prekvalifisert til å delta i konkurransen. To av dem er NSB.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Anbudet som Trafikstyrelsen i Danmark og Skånetrafiken er sammen om, omhandler rundt 10 millioner togkilometer i året med muligheter for opsjon på ytterligere fem millioner. Det er med andre ett av de større anbudene i Europa det kjempes om.

Anbyderne

Ved fristens utløp har disse levert inn anbud: Arriva Skandinavien AS, DB Regio AG, Kystbanen A/S (eid av DSB og engelske First Group), SJ og Hongkong-selskapet MTR Corporation Ltd og Veolia-selskapene (tidligere Connex) i Danmark og Sverige.

Etter svenske regler blir ikke anbydere på svensk side offentliggjort før det er avgjort hvem som får tilbudet.

Strekningene som er lagt ut på anbud, er i Sverige fra riksgrensen på brua i Malmø til Göteborg, Karlmar og Karlskrona. I Danmark er det strekningene fra

riksgrensen på brua via Kastrup til Østerport og langs kystbanen til Helsingør. Den grenseoverskridende trafikken har høy prioritet fra begge utbydere i og med at ett av målene som må utdypes i anbudet, er å fremme integrasjon av Øresund-regionen.

Leie tog og betjening

Det selskapet som vinner anbudet, må leie de 24 togsettene som benyttes i dag av DSB. Det samme gjelder togsettene av type IR4. Det vil også bli utarbeidet detaljerte avtaler som angir vilkårene for DSB-ansatte som vil arbeide for anbudsvinneren. Disse skal enten kunne ansettes på utlån fra DSB, de skal kunne få permisjon fra DSB for å begynne i nytt selskap og de skal kunne få kompensasjon for å bli ansatt på nye vilkår i det nye selskapet.

Vinneren av anbudskonkurransen vil bli offentliggjort i juni. Selskapet får deretter halvannet år på seg til å forberede oppstarten i årsskiftet 2008-2009.



10.000 OVERGANGER: Dette er et eksempel på en prima planovergang i Bergslagen.

FOTO: BANVERKET

Offensiv fra Banverket

Jernbaneverkets søsterbedrift i Sverige, Banverket, vil at allmennheten skal kunne melde fra om feil på planoverganger via internett. I Sverige er det totalt 10 000 planoverganger.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Tiltaket med å kunne gå inn på hjemmesiden til Banverket og sende inn varsel om feil eller fare knyttet til en planovergang kommer som svar på en forespørsel fra Sveriges Åkeriföretag, som er bransjeforeningen for 10 000 transportbedrifter i Sverige.

Forslaget derfra var Banverket enig i.

De som vet best

- Det er de som bor nær ved sporet og yrkessjåfører som best kjenner til farer og feil ved den enkelte planovergangen, og særlig slike som er vanskelige å oppdage for oss ved visitasjonene, forteller prosjektleder Olle Mornell i Banverket.

- Det de kan vite om i så måte, er om vegen før eller etter planovergangen er for bratt, om kurvaturen på vegen er feil eller det er for tverre kurver slik at man kan

risikere å bli sittende fast med kjøretøyet på sporet, forklarer Mornell til banverket.se.

For hvem som helst

Selv om yrkessjåførene er en spesiell målgruppe, er det åpent også for alle andre å si ifra.

- Når vi får inn en melding, vil vi undersøke stedet sammen med eieren av vegen for å finne ut av hvilke tiltak som kan være aktuelle. Hvis det er vanskelig å få gjort noe med problemet, kan følgen bli et forbud mot å kjøre over planovergangen for enkelte kjøretøygrupper, som for eksempel trailere med lav frihøyde, sier Olle Mornell.

Hele 8 000 av de 10 000 planovergangene i Sverige tilhører Banverket. Om det kommer en melding knyttet til en planovergang over et spor som forvaltes av noen andre, vil Banverket sørge for at rette vedkommende får beskjeden. ■



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



DEN NAKNE SANNHET

En gang i 1980-årene fant en ung, kvinnelig konduktør på Østfoldbanen på å stikke seg fram i et manneblad iført sin reglementerte uniformslue. Det hadde i og for seg ikke vært så ille om det bare var luen som stakk fram, men det andre som stakk fram, hadde lite med uniformen å gjøre. Hun hadde nemlig intet annet enn luen på seg.

Det vil være en overdrivelse å si at NSBs personaldirektør ble overbegeistret over påfunnet, og kort fortalt ble damens jernbanelkarriere ikke lang.

Da var det helt andre boller på den tiden jernbanen kom til Norge. De ansatte ved Norsk Hoved-Jernbane kunne ikke oppføre seg som de ville. I den første instruks for Hovedbanens betjenter ble all grovhet, sverging og banning under tjenesten belønnet med bøter eller avskjed. Stasjonsmesteren skulle ha tilsyn med at funksjonærene var «rene paa Person og Klæder» og ikke mottok gaver og drikkepenger. Instruksjonen var som så mye annet



den første tiden skapt etter engelsk forbilde, men det må ha vært med noen nordmenn som luket ut enkelte paragrafer fra den britiske malen. I England skulle nemlig funksjonærene hver søndag, når de ikke var i tjeneste, gå i kirken. Det ville kvalifisere til et raskere

avansement! Og de som reiste gratis med jernbanen i England, skulle sitte på golvet i den fjerde siste vogn. Og da var det nok lurt å ha mer enn bare lue på seg!

REIDAR SH

STORM OG STILLE

Nordmenns generelle interesse for vær og føreforhold må sies å være av den upåklagelige sorten. Slik har det alltid vært, og det er i grunnen ikke rart. For vi har mye vær i dette landet.

Meteorologi har etter hvert også blitt big business. Ikke bare for selskaper som tilbyr vær-tjenester, men også for alle nyhetskanalene som konkurrerer om folks oppmerksomhet. Redaksjonene har skjont at vær er godt stoff og trår tungt til når naturkreftene er i det lunefulle hjørnet.

Journalistene har naturligvis en viktig oppgave når det gjelder å holde folket oppdatert om konsekvensene av værgudenes herjinger. Omfattende nyhetsdekning av alvorlige hendelser som for eksempel avsporingen på Bergensbanen er absolutt på sin plass. Verre er det i de tilfeller der pressedekningen blåses aldeles ut av proporsjoner. Ti centimeter nysnø på vegene i hovedstadsområdet er da vitterlig ingen nasjonal katastrofe, uansett hvor mye journalister prøver å få oss til å tro det.

Det konstante sensasjonsjaget bekymrer meg, og enda verre har det blitt etter at kameramobiler kom på markedet. For nå er det fritt frem for alle som har lyst til å leke utegående reportere. Og her må jeg innrømme at jeg selv har vurdert å bidra med bildebelagte nyhetstips. Blant annet i fjor høst da solgangsbrisen Torvald truet med å virvle opp løvet i naboens hage.

HARRY K