

Jernbane

NR. 3 - 2007

magasinet



- Mål jernbanen på kvalitet

Staten som eier bør bli mer opptatt av å måle Jernbaneverket på kvalitet enn å stille økonomiske effektiviseringsmål etter ostehøvelprinsippet. Det mener tidligere trafikkdirektør i Jernbaneverket, Arne Habberstad.



Jernbaneverket

SIDE 8-11

Kvalitet

Vi har noen overordnede målsettinger i Jernbaneverket. Vi skal oppfylle de kravene som staten (vår eier) stiller til virksomheten vår, og leve opp til de mål som er gitt for samferdselspolitikken. I tillegg skal vi tilfredsstillende kundes behov. Og kundene våre - det er togselskapene og alle som benytter deres tjenester.



Togselskapene er flinke til å minne oss om hva som er viktig for dem. Det er at vi hver dag kan levere et trafikksystem som er i orden slik at togene kan framføres i henhold til ruteplanen. Hverdagskvaliteten er det som teller for at deres kunder skal komme igjen og igjen og igjen.

Vår avtroppende trafikkdirktør er portrettert i denne utgaven av Jernbanemagasinet og sender det samme budskapet i sin avskjedshilsen: - Jernbaneverket bør primært måles på kvalitet, sier han, og understreker at det er store samfunnsøkonomiske tap de dagene vi ikke leverer slik vi skal. Det har han selvfølgelig helt rett i. Og i tillegg er han opptatt av stasjonene våre og at kundene også her møter kvalitet. Det har vi virkelig fokusert på i det siste, og vi har nylig opprettet en egen enhet med spesialansvar for å følge opp stasjonene i det sentrale østlandsområdet.

Det at vi har oppmerksomheten rettet mot den daglige driften må imidlertid ikke hindre oss i å se framover og være opptatt av hvordan vi kan øke kapasiteten for å etterkomme en voksende etterspørsel etter togtransport. Godstrafikken på jernbane har hatt en boom de siste årene, og de store kundene til CargoNet sier at de gjerne sender mer gods med jernbane bare kapasiteten er til stede. For oss i Jernbaneverket betyr det at vi må finne fram til tiltak som raskest mulig kan gi økt kapasitet. Derfor er vi i også i full gang med å kartlegge behovet for nye eller lengre kryssingsspor. Både på Sørlandsbanen, Nordlandsbanen og på strekningen mellom Oslo og Bergen er det dokumentert at bedre kryssingsspor vil ha stor betydning for kapasiteten.

Flere enklere tiltak har også stor betydning for kundene våre. I løpet av mars ble arbeidet med å heve kontaktledningen på den innerste delen av Østfoldbanen fullført. Derved kan togselskapene komme gjennom med større vogner og slippe de lange omveiene de tidligere måtte ta. Det er også et godt eksempel på at Jernbaneverket lever opp til kundenes behov og gir sitt bidrag til at de kan levere stadig bedre kvalitet.

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



14 Under ett tak

Banedanmark og togselskapene sitter under samme tak og styrer trafikken over hele det danske jernbanenettet.



4 Gjennom nåløyet

Godstog med høye moderne vogner blåser nå gjennom tunnelene på 70 prosent av jernbanenettet - takket være en kjempejobb av en rekke ansatte i Jernbaneverket.

Kjempeløft for småpenger	4
Viktig løft på én natt	7
Sluttord fra trafikkdirktøren	8
Smånytt innenriks	12
All trafikkstyring under ett tak	14
En av gutta	20
<i>Min arbeidsdag:</i>	
Ikke lenger	
Vårherres stedfortreder	22
Sagt om jernbanen	23
Smånytt innenriks	24

30
På pulsen

Bli med prosjektleder Sigbjørn Tveiten og informasjonskonsulent Astrid Nodland på jobb. Her inspiserer de ei skjæring som skal sprenges vekk.



26

Cand. Agric.

- Det der med tittel er egentlig noe ordentlig surr, sier Jernbaneverkets seksjonsleder for plan og teknologi. Han er utdannet på Ås ...

22

Besluttosom

Det kimer ofte i mer enn en telefon når besluttsomme togleder Agnes Frøseth er på vakt på Marienborg i Trondheim.



Møte med:
Plantastisk!
Banebrytende
energisamarbeid
Lørdagskveld i Jåttåvågen

Månedens gjest:
Flytt NSB til Nærings-
departementet

Mitt jernbanebilde:
Full fart
Smånytt utenriks

26
29
30

Jernbane

NR. 3 - 2007

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland

REDAKTØR

Svein Erik Bakken

REDAKSJONSSJEF

Tore Holtet

FOTOKORREKTUR

Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

Harry Korslund

Arvid Bårdstu

Arne Danielsen

Egil Nyhus

Liv Turid Storli

38
40
42

FORSIDE-FOTO: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Svein Erik Bakken

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 51 56

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

Redaksjonen avsluttet 29. mars 2007.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Oppslag: 5,750

Layout: Aktuell, Oslo

Trykk: Gan Grafisk, Oslo

Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

Kjempeløft for småpenger

For knappe tre år siden ringte en transportsjef og lurte på hvem han skulle snakke med i Jernbaneverket for å kunne kjøre nye jernbanevogner for biler fra Malmö til Drammen. I dag er over 70 prosent av det norske jernbanenettet klargjort for høye moderne godsvogner, og det har bare kostet noen få millioner kroner ...

Tekst: ØYSTEIN GRUE OG SVEIN ERIK BAKKEN
Foto: ØYSTEIN GRUE

– Når mange kreative hoder slår seg sammen, så kan jernbanens konkurransevne bedres betydelig uten at det koster særlig mye. Det er prosjektet «Lett på tråden» et av Jernbaneverkets (JBVs) beste eksempler på, sier seksjonssjef i JBVs avdeling for Kunde- og markedsrelasjoner, Kjartan Kvernsveen.

Kreative KL-folk

Kvernsveen kom raskt inn i bildet etter at undertegnede, Svein Erik Bakken, for tre år siden henviste transportsjef Alf Saasen i Motortransport AS (nå Autolink Group AS) til etatsdirektør for Marked og kommunikasjon, Svein Horrisland.

Saasen representerte intet mindre enn den desidert største biltransportøren i Norge.

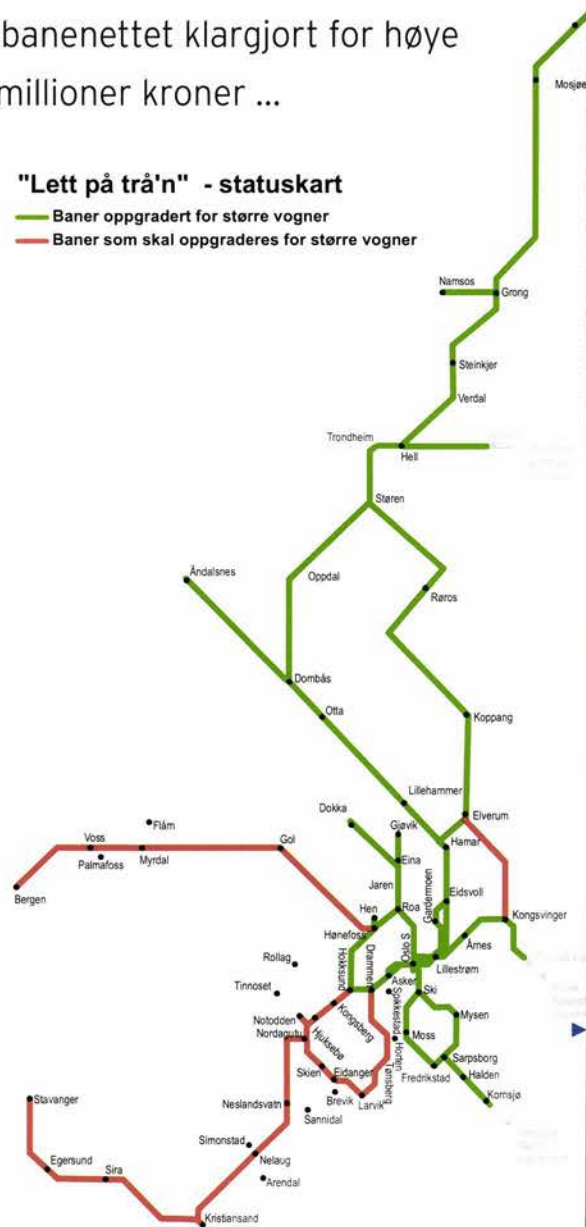
Siden har en rekke personer med teknisk sjef, Christopher Schive, overingeniør Thor Egil Thoresen og mange kreative KL-folk i spissen, gjort en kjempejobb. Blant annet er det utviklet nye, tekniske løsninger for å løfte kontaktråden i tunnelene med opptil 30 centimeter for å gi plass til de nye og høyere godsvognene. Noen steder er overgangsbroer løftet eller sporet senket for å få tilstrekkelig klaring. – Alternativet til de smarte løsningene som er utviklet av KL-miljøet i Jernbaneverket teknikk, ville vært å bygge nye tunneler eller utvide eksisterende tunneler til en uhyggelig mye høyere kostnad per meter, slår Kvernsveen fast.

Fra vei til bane

Resultatet er at Jernbaneverket i perioden 1999 – 2007 har gjennomført en rekke tiltak for å gjøre stadig nye banestrekninger til-

"Lett på trå'n" - statuskart

— Baner oppgradert for større vogner
— Baner som skal oppgraderes for større vogner



«Når kreative hoder slår seg sammen, så kan jernbanens konkurransevne bedres betydelig uten særlige kostnader»

KJARTAN KVERNSVEEN,
SEKSJONSSJEF I JBV



Narvik

huske

«Imponert over hvor hurtig og ubyråkratisk JBV har fjernet viktige konkurransehindre»



BJØRN KANSTAD,
UTVIKLINGS-DIREKTØR I OFOTBANEN AS

- ▶ gjengelige for nye, moderne bilvogner og andre standardiserte godsvogner med lasteprofiler for høyere og lengre containere.

Nå kan nye biler som kommer med båt til Malmö og Drammen, transporteres til forhandlere i innelukkede, moderne jernbanevogner i stedet for på vei.

I dag er strekningene Malmö – Oslo – Drammen (både over Kornsjø og Kongsvinger), Oslo – Hønefoss, Oslo – Åndalsnes og Oslo – Trondheim (både over Dombås og Røros) og Trondheim – Bodø åpnet for såkalte Multipurpose (Mp)-vogner.

Umulig uten

– Den betydelige økningen i godstransport på jernbane mellom Oslo og Bergen, Oslo, og Trondheim og Oslo og Bodø ville ikke vært mulig uten profilutvidelsene og de andre «Lett på tråden»-tiltakene som vi har gjennomført de siste fem årene, fortsetter Kvernsveen.

– Ved å fjerne de laveste kontaktleddningspunktene og andre mindre hindringer på de viktigste godsstrekningene, er det nå mulig for oss å benytte de høyeste godsvognene på samtlige banestrekninger unntatt Sørlandsbanen, Bergensbanen, Vestfoldbanen, Solørbanen og Ofotbanen, forklarer Kvernsveen.

«Tunge» gjenstår

– Når vil hele jernbanenettet være «løftet opp»?

– Det er først og fremst et spørsmål om penger og prioriteringer. Solørbanen vil være enkel å få på plass. Da står vi igjen med de «tunge» godsbanene: Bergensbanen, Sørlandsbanen og Ofotbanen. Jeg håper at vi også kan gi dem et «løft».

– Hvis det blir aktuelt å kjøpe to-etasjers persontog på InterCity strekningene, så må vi også ta med Vestfoldbanen, påpeker Kvernsveen.

Utradisjonelt

– Hva har herligheten kostet?

– Det er ikke så lett å svare på fordi hele prosjektet er håndtert på utradisjonelt vis. Her har det ikke vært prosjektledere, hovedplaner, byggeplaner, budsjetter osv., bare en del flinke fagfolk som har løst problemer rundt omkring på jernbanenettet, opplyser teknisk sjef Christopher Schive i JBV's avdeling Premiss og utvikling.

– På en rekke baner stopper alt opp fordi man mangler et prosjektnummer, det vil si penger. Det har vært nødvendig å «finne» prosjektnummer for enkelte banestrekninger. Med andre ord har pengene til en del av «Lett på tråden»-prosjektene kommet fra andre budsjetter enn regionenes. Jeg vil likevel anta at kostnadene totalt sett ikke overstiger fire millioner kroner.

Lære

Overingeniør Thor Egil Thoresen har vært teknisk katalysator. Men det er alle de der ute, i hovedsak kreative KL-folk, som skal ha mest av æren for å ha gjort dette vellykkede prosjektet mulig. De har angrepet problemene fra sted til sted med løsninger som har vært tilpasset de ulike oppgavene.

– Skal vi lære noe av dette, må det være at vi får det til hvis vi vet hva vi vil. Bruk ressursene – våre ansatte – til det de kan, så kommer prosjektene i land. Store, byråkratiske systemer kan lett medføre problemer. Det er bedre med en ledning i lufta enn ti hovedplaner på bakken, for å si det sånn, konkluderer Christopher Schive.

Imponerende

– Vi er meget positive til gjennomføringen av prosjektet «Lett på tråden». Dette er et godt eksempel på at en i dialog med JBV kan få løst konkrete problemer som øker konkurransekraften for oss og våre kunder med forholdsvis begrensede midler, sier direktør for informasjon/samfunnskontakt, Bjarne Ivar Wist i CargoNet AS, i en kommentar til Jernbanemagasinet.

– Vi er imponert over hvor hurtig og ubyråkratisk Jernbaneverket har fjernet svært viktige konkurransehindre. Store og internasjonalt tilpassede lasteprofiler er et av jernbanens viktigste fortrinn, sier utviklingsdirektør Bjørn Kanstad i Ofotbanen AS, som understreker at videre profilutvidelser gir potensial både for gods- og persontrafikken.

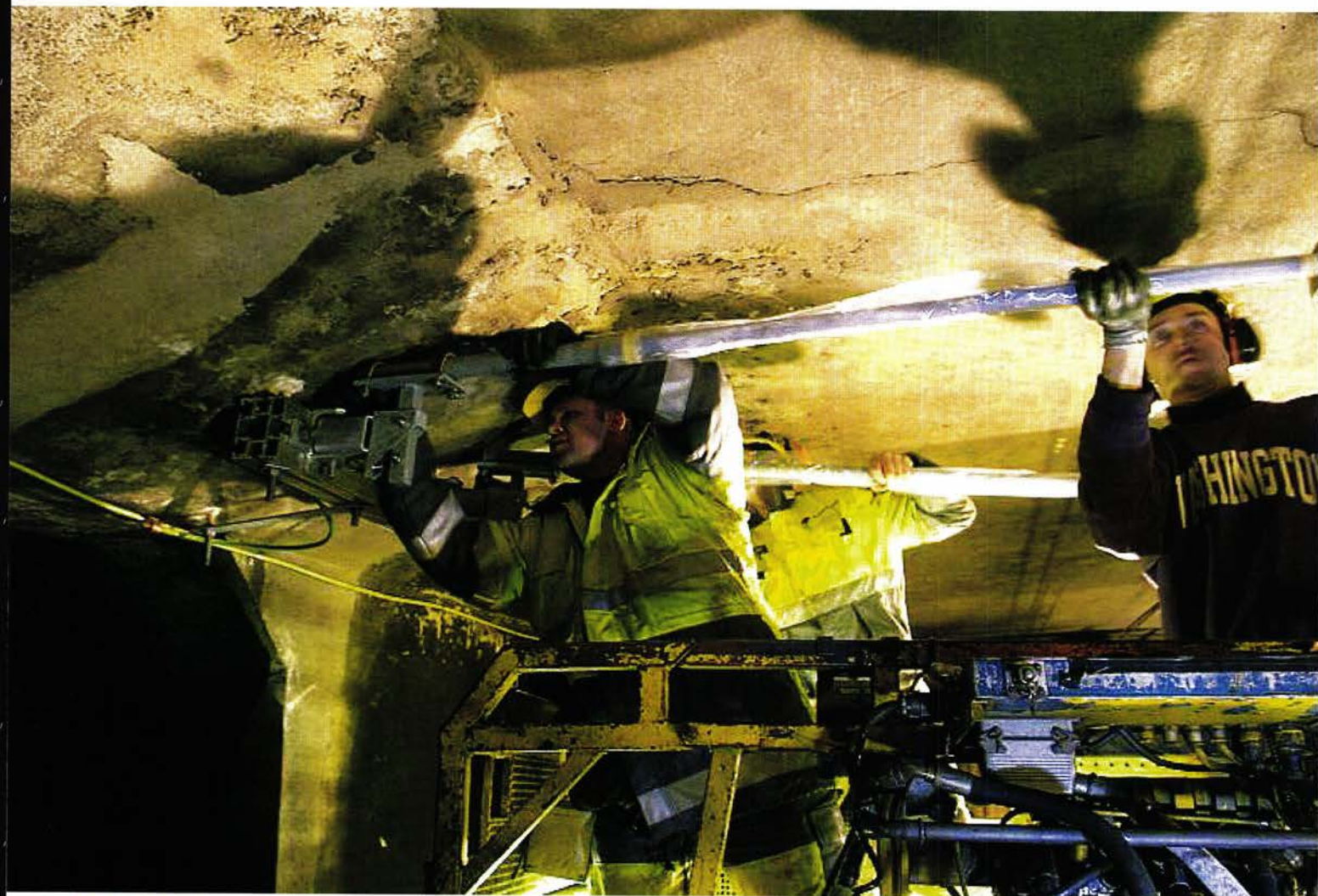
– Når markedet spør, har Jernbaneverket tidvis en utfordring med å komme seg raskt fra utrednings- til utførelsesstadiet, men her har man klart det helt utmerket, avslutter Bjørn Kanstad.

Vi har ikke lyktes med å få en tilsvarende kommentar fra ledelsen i Autolink Group AS, som i dag er et av selskapene som først og fremst har nytte av prosjektet «Lett på tråden».



«Det er bedre med en ledning i lufta enn ti hovedplaner på bakken»

CHRISTOPHER SCHIVE,
TEKNISK SJEF I JBV



NYTT OPPHENG: Jernbaneverket har utviklet et nytt oppheng for kontaktledning i de laveste tunnelene. I løpet av noen hektiske natte-timer ble gamle utliggerer erstattet med nye i den siste tunnelen på Østfoldbanen, ved Oslo S. På bildet: Trygve Lie (t.v.) og Lars Hagen.

Viktig løft på en natt

Jernbanemagasinet fulgte oppsynsmann Svein Egil Holterhuset og et arbeidslag med KL-montører da «kontakttråden» ble løftet i de to siste tunnelene på Østfoldbanen ved Oslo S natt til søndag i midten av mars.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

I det sterkt trafikkerte Oslo-området er dette den eneste natten slike arbeider kan gjennomføres uten at man må innstille persontog og godstog.

Eldste og trangeste

I løpet av noen timer ble gamle oppheng for strømforsyning erstattet med nyeste nytt av glassfiberarmerte utliggerer i silicon i to av de eldste og trangeste jernbanetunnelene på det norske jernbanenettet.

– Dermed er det klart for høye bilgodsvogner direkte fra Malmö over Oslo S til Drammen. Inntil nå har disse godsvognene vært henvist til å benytte godssporet fra Loenga til Alnabru, for så å snu der og så gå til Drammen. Når disse vognene nå kan kjøre direkte gjennom Oslo S, kan vi spare over en time mellom Malmö, opplyser oppsynsmann Svein Egil Holterhuset etter en hektisk, men vellykket natt. Det er klart for tog!

«Lett på tråden»

- I 2004 spurte ledelsen i daværende Motortransport AS Jernbaneverket om muligheten for å benytte høyere godsvogner for transport av biler på bestemte strekninger.
- I dag er lasteprofilen på til sammen 2945 kilometer av det samlede jernbanenettet i Norge på 4087 kilometer utvidet ved blant annet at kontakttråden er blitt løftet fra fem til 30 centimeter.



KOSTER: – Kvalitet koster, og det må erkjennes. Jernbane vil alltid være forbundet med kostnader, sier Arne Habberstad.

Sluttord fra trafikkdirektøren

- Jernbaneverket bør måles på kvalitet, sier Arne Habberstad i dette avskjedsintervjuet. Den avtroppende trafikkdirektøren mener at staten som eier vil være mest tjent med å måle jernbanen etter det som passasjerene er opptatt av: sikkerhet, punktlighet, regularitet og god informasjon.



«Eieren bør være mer opptatt av kvalitet enn å stille økonomiske effektiviseringsmål etter ostehøvelprinsippet»

ARNE HABBERSTAD

TIDLIGERE TRAFIKKDIREKTØR I JBV

stillinger i NSB og de siste ti årene i Jernbaneverket.

Habberstad startet sin jernbanekarriere i 1962, og etter jernbaneskolen begynte han som telegrafist. Han var innom flere stasjoneringsteder i gamle Drammen distrikt før han ble hentet inn til hovedadministrasjonen i 1973.

Der ivaretok han diverse prosjektrettete oppgaver. Senere har Arne Habberstad arbeidet med godstransportledelse. Han har vært funksjonsleder for personal, områdesjef for persontrafikk i det tidligere Drammen distrikt og i en kort periode ekspresstogsjef i NSB.

Med på det meste

Mannen har kort sagt vært med på det meste. Til Jernbaneverket kom han 1. januar 1997. Da var Jernbaneverket én måned gammel som egen etat.

– Jeg kom til Region Sør i Drammen med ansvar for informasjon og samfunnskontakt, forteller Arne Habberstad. – Dette var en veldig artig tid og vi startet med å reise rundt til fylker og kommuner for å fortelle hva Jernbaneverket var for noe.

Når så trafikksjefjobbene ble lyst ut i regionene, ble han ansatt som trafikksjef i Region Sør, en jobb han hadde til han ble ansatt

som trafikkdirktør i Jernbaneverket i 2001. Det er faktisk den jobben han har hatt lengst og som han selv har fått prege, både i form og i innhold.

Ikke synlig nok

– Jeg følte da jeg begynte som trafikkdirktør, at Trafikk ikke var synlige nok i organisasjonen. Den viktige og avgjørende jernbanekompetansen som finnes i trafikkmiljøene måtte vi styrke og bygge videre på om Jernbaneverket skulle klare de oppgavene etaten er satt til, sier Arne Habberstad.

Noe av det første han gjorde var å starte opp de etter hvert velkjente medarbeidersamlingene i Trafikkdivisjonen. – Jeg så jo at det ikke fantes én kultur i Trafikk, men mange ulike kulturer som var avhengige av steder og områder. I Trafikk er kompetanse det samme som sikkerhet, og gjennom medarbeidersamlingene har vi satt både kompetanse og kultur i fokus, sier han.

Roser medarbeiderne

Når han forteller om arbeidet med oppbyggingen av Trafikkdivisjonen i Jernbaneverket, er han nøye med å understreke at en leder ikke blir dyktigere enn de medarbeiderne han har.

– En leders viktigste egenskap er ►

Tekst: NJÅL SVINGHEIM
SVEIN HARRISLAND
Foto: MICK TULLY

Han gir seg nå. Etter 45 år på jernbanen hadde trafikkdirktør Arne Habberstad sin siste arbeidsdag i Jernbaneverket i mars i år. Men engasjementet for jernbanen beholder han, og han har klare oppfatninger om hvordan Jernbaneverket skal lykkes i årene framover.

Mangslungen karriere

Det er en svært mangslungen jernbanekarriere som nå er over for Arne Habberstad. Siden 1962 har han vært innom et utall forskjellige



«Stasjonene er ansiktet utad, det er uheldig at det finnes to eiere med til dels forskjellige interesser...»

ARNE HABBERSTAD

TIDLIGERE TRAFIKKDIREKTØR I JBV

► å kunne velge ut sine medarbeidere. Uten dem lykkes man ikke, slår Arne Habberstad fast. Når han så sier at han føler å ha lykkes som Jernbaneverkets første divisjonsdirektør for Trafikk, så er det samtidig en ros til hans medarbeidere.

Samfunnsøkonomisk tap

Arne Habberstad er svært opptatt av jernbanekompetansen. – Det er en kompetanse som vi for enhver pris må holde på og bygge opp. Det stramme arbeidsmarkedet er en trussel, men heldigvis har vi fortsatt god søkning til utdanningen som trafikkstyrer. Og jernbanekompetanse trenger du ikke bare innen Trafikk. At Jernbaneverket fikk beholde et eget apparat for drift og vedlikehold av infrastrukturen var også helt nødvendig for å sikre den jernbanekompetansen her i landet.

– Jernbaneverket bør måles på kvalitet, sier Arne Habberstad, og det er ingen tvil om at han mener det. – Sikkerhet, punktlighet, regularitet og god informasjon. Det er det viktigste for kundene og også for eieren. Tenkt hvilket samfunnsøkonomisk tap som oppstår hver gang vi svikter på disse områdene!

– Derfor bør eieren være mye mer opptatt av dette enn å stille økonomiske effektiviseringsmål etter osthøvelprinsippet. Kvalitet koster, og det må erkjennes. Jernbane vil alltid være forbundet med kostnader. Bare se på trafikkstyringen. Folk må være på jobb hele døgnet hver eneste dag. Klart det koster. Men det koster enda mer hvis vi ikke leverer.

Gått ut på dato

Han gir seg ikke med å snakke om kvalitet. For kvalitet handler også

om å stille midler til disposisjon for å skifte ut overårige systemer. – Informasjonssystemene ut mot publikum på stasjonene er et godt eksempel, mener Habberstad.

– Her trenger vi en skikkelig prioritering. I Danmark har Folketinget nylig bevilget 120 millioner danske kroner øremerket til informasjonssystemer. Det er slike løft som gir resultater, ikke klatteinvesteringer.

– Det er viktig på de fleste områder at vi klarer å utvikle helhetlige landsdekkende systemer. Da kan vi drive fleksibelt. De som skal vedlikeholde, vil kunne reise rundt og møte de samme systemene, og trafikkstyringssentralene vil kunne overta for hverandre. Med en slik satsing på kvalitet vil også effektiviseringen komme.

Uheldig med to eiere

Arne Habberstad er opptatt av publikums møte med jernbanen. Derfor var han en ivrig pådriver for at Jernbaneverkets serviceerklæring ikke bare skulle omfatte informasjonen på stasjonene, men også kvaliteten på stasjonsområdene.

– Stasjonene er ansiktet utad. Det er uheldig at det finnes to eiere med til dels forskjellige interesser på disse sentrale områdene, mener han, og ytrer håp om at den utredningen om stasjonseierskap som nå er til høring, skal lede opp til at Jernbaneverket får totalansvaret for stasjonsområdene. – Det er viktig også på godsterminalene, sier Habberstad, der er det faktisk tvingende nødvendig!

Otium

Hvordan han nå skal nyte sitt otium som pensjonist, er nok Arne Habberstad litt usikker på. Glad er



TOTALANSVAR: Arne Habberstad vil at Jernbaneverket overtar totalansvaret for stasjonene.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

han i hvert fall for å slippe den daglige pendlingen med toget mellom Sandefjord og Oslo. Småbruket hjemme krever etter hvert mindre arbeid nå som store deler av jorda er leid bort. Men han er glad i å lese, helst skjønnlitteratur.

– Jeg skal bruke tida til å lese og reise, sier han – og så får vi se. Han innrømmer at han kommer til å savne jobben og kollegene, og engasjementet for jernbanen mister han nok ikke. Og kan kommer nok også i framtida til å minne oss på sin viktigste anbefaling: – Jobb enda mer systematisk med punktligheten, og bruk større ressurser på å få orden på publikumsinformasjonen. Da kommer også omdømmet, avslutter Arne Habberstad.



«... de som skal vedlikeholde,
vil kunne reise rundt og møte de samme systemene...»



Hederlig omtale I

Jernbaneverkets hjemmesider fikk hederlig omtale og hevdet seg godt i konkurransen om årets nettsted. Nettstedet scoret godt over gjennomsnittet i kategorien for offentlige virksomheter.

I juryens omtale av www.jernbaneverket.no heter det blant annet:

«Vi synes nettstedet er god til å bruke bilder og illustrasjoner og nettstedet «vekker nysgjerrigheten» til brukeren ved å legge til rette for at blant annet lenker med relevante temaer, samt mer informasjon knyttes til artikler man leser.

Jo mer man som bruker klikker rundt, desto mer interessant blir det å lese enda mer.

Presentasjonen (tekst, bilder, grafikk etc.) av bedriften på nettstedet gjør at Jernbaneverket framstår som troverdig og seriøst.»

www.skattedirektoriatet.no ble kåret til årets nettsted.

Hederlig omtale II

Også Jernbanemagasinet fikk hederlig omtale da Kommunikasjonsforeningen kåret årets bedriftsblad.

Det nystiftede bladet til Politidirektoratet, «Norsk Politi», stakk av med førsteprisen for beste internblad. Jernbanemagasinet lå poengmessig tett oppunder topp-ti-bladene.

Og juryen hadde følgende kommentarer:

«Dobbelt målgruppe- internt og overfor beslutningstakere, bærer mer preg av fagtidsskrift enn internblad. Tydelig om strategiske spørsmål, men ikke så mye om interne saker. Mange gode bilder og ryddig design med faktabokser. Magasinet bygger et godt omdømme til jernbanen! «Mitt jernbanebilde» er en god idé. Savner bedre innganger til sakene - «Dette er saken».»



SKIKKELEG: Flytting av skinner krev skikkeleg reiskap. Her er Tore Johansen i aksjon med fiberkuttar.

I rute på Brattøra

På Brattøra i Trondheim er Jernbaneverket godt i gang med den mest omfattende delen av prosjektet Nordre avlastningsveg. For å få fram vegen, må jernbanespor og tryggingsanlegg rivast/flyttast, godsterminalen gjerast om og det må byggjast nytt spor til hamna.

Tekst og foto: LIV TURID STORLI

Alt i alt vil kostnadene for arbeidet som skal gjerast på jernbanen for å kome fram med vegen, kome på 80 millionar kroner. Arbeidet skal vere ferdig i løpet av 2007. No er dei inne i fase 2.

Byggeleiar Einar Solem er godt fornøgd med framdrifta: - Vi er i rute. Akkurat no driv me og flyttar 14 sporvekslar. Dei blir sjekka og reparerte, og flytta til attbruk. I tillegg har vi tinga tre nye. Vi skal også leggje 1200 sviller til nye spor.

Under fase 1 vart den nye lastegata

Autolink investerer

Autolink Group AS, som nylig kjøpte 40 prosent av Ofofbanen AS, har bestilt 70 nye godsvogner fra Kockums Industrier i Malmø. Hver vogn kan ta 12 personbiler, men skal samtidig være slik utformet at det er mulig å kjøre annet gods på dem

bygd. Ho er 300 meter lang, 18 meter brei og dekt med brustein. Under grunnen sørger eit avansert dreingssystem for avløp til Nidelva. 4000 tonn sterkt forureina masse måtte skipast frå grunnen under lastegata til deponi ved Langøya i Oslofjorden.

- Vi får til saman fire lastegater for på- og avlastning av vognene. Eit fleksibelt og effektivt system, seier Einar Solem. I dag er det først og fremst Drift som jobbar på prosjekt Brattøra. Etter kvar skal signalavdelinga inn, og tre nye spor skal forsynast med kontaktledning.

som returfrakt. Prislappen på de 70 vognene er på 175 millioner svenske kroner. Investeringen er et ledd i selskapets strategi for å knipe andeler av det nordiske biltransportmarkedet.

Billig norsk strøm

De siste fem årene har Jernbaneverket oppnådd innkjøpspriser på energi til togselskapene og Jernbaneverkets interne forbruk som ligger under Nord Pools markedspris.

- I 2006 utgjorde differansen mellom markedsprisen og Jernbaneverkets pris til togselskapene 20 millioner kroner, opplyser direktør Johnny Brevik i Jernbaneverket Bane Energi.

Lavest mulig

Energihandelen i Bane Energi er delt i to områder: kjøp og salg til togselskapene og kjøp og salg til alminnelig forsyning. Energihandelen til togselskapene utføres til selvkost.

Energien kjøpes direkte i det frie kraftmarkedet eller gjennom bilaterale avtaler med mål om å oppnå lavest mulig pris og samtidig redusere prisvariasjonene. Administrative kostnader tillegges energiprisen. Energien selges deretter videre til togselskapene.

Ny mulighet for NEW?

Norsk Jernbaneforbund mer det bør komme statlige midler til prøvedrift av jernbanekorridoren Narvik-Kina når revidert nasjonalbudsjett legges fram i mai.

Selv om staten ikke vil garantere for et halvt års prøvedrift, prøver Nordland fylkeskommune og Narvik kommune fortsatt å få i gang godforbindelsen Northern East-West Freight Corridor (NEW).

I midten av mars var utenriksminister Jonas Gahr Støre i Bodø for å diskutere saken, og det ble bestemt at en gruppe embetsmenn skal jobbe videre og komme med en innstilling som senere skal opp til politisk behandling, skriver Magasinet Aktuell.



STRØMRABATT: - Jernbaneverkets pris til togselskapene lå 20 millioner under markedspris.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Grønn strøm?

- Bane Energi jobber med opprinnelsesgarantier (grønn strøm) for strømleveransene fra Jernbaneverket, men det er delte meninger i togselskapene i forhold til ekstrakostnaden dette medfører. Dette vil bli tatt opp med alle togselskapene i vårt årlige brukerrådsmøte om kort tid, opplyser Johnny Brevik. ■

Regjeringen sa tidligere i mars nei til å gi en garanti på 34 millioner kroner til prøvedrift. Begrunnelsen var at prosjektet må utredes bedre og at private aktører må bidra før staten satser penger.

Ny infodirektør

Noverande informasjonsdirektør i Post- og Teletilsynet, Anne Marie Storli, er tilsett i stillinga som informasjonsdirektør i Jernbaneverket etter Jan Erik Kregnes, som slutta 1. mars. Før ho kom til Post- og Teletilsynet i 2000, var Storli mellom anna tilsett i AF og i Trygdeetaten. Ho er opphavleg utdanna pedagog og har òg 12 år bak seg i skuleverket. Storli begynner i Jernbaneverket i juni.



GRATULERER: Samferdselsminister Liv Signe Navarsete gratulerer Drammens ordfører Tore Opdahl-Hansen. FOTO: ØYSTEIN GRUE

Flytoget til Drammen

Samferdselsdepartementet lovar at Flytoget skal kunne køyre mellom Drammen og Gardermoen frå juni neste år. - Med dette får folk og næringsliv i Drammen og delar av Buskerud og Vestfold eit nytt, betre og meir miljøvennleg tilbod til og frå Gardermoen, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete. Ein føresetnad for å få Flytoget til Drammen er mellom anna godkjenning frå Statens Jernbanetilsyn. Navarsete lovar at staten vil yte 20 millionar kroner over budsjettet til Jernbaneverket for å leggje stasjonen i Drammen til rette for Flytoget.

Jernbane er et av svarene

Utenriksminister Jonas Gahr Støre mener at politikere og næringsliv må stå sammen for å redusere klimagassutslippene. - Vi kan bygge ut jernbanen, vi kan stimulere til fornybar energi; vind og hele den revolusjonen det må være, men det må være et partnerskap her mellom de som skaper og de som setter regler. Politikk og marked må derfor trekke sammen, uttalte han etter å ha overvært et timelangt foredrag som tidligere presidentkandidat i USA, Al Gore, holdt i Kristiansand for en tid tilbake om de store klimautfordringene som verden står overfor.



All trafikk under ett

KØBENHAVN: Danskene har et av Europas mest moderne driftsentra for styring av togtrafikk. Banedanmark (BD) og togselskapene sitter under samme tak og styrer trafikken over hele det danske jernbanenettet.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

Jernbanemagasinet har snakket med seksjonssjef Mogens Bjerrgard i Banedanmark, trafikkinspektør

Dennis A. Jørgensen i DSB, overtrafikkontrollør Kim Jensen i Railion og vaktleder Jan Hansen. Etter noen måneders drift er de enige: – Erfaringene er meget gode.

Største nyskaping

«Driftcenter Danmark» på Københavns Hovedbanegård ble åpnet med brask og bram før jul i fjor, etter å ha vært planlagt siden 1999.



styring tak

ALL MAKT: Jan Hansen har som vakt sjef all makt over togtrafikken på hele det danske jernbanenettet.

Banedanmark har det overordnede ansvaret for driftssenteret, som har kostet om lag 37 millioner kroner. Det beskjeftiger om lag 100 medarbeidere og er åpent døgnet rundt, året rundt. Etter manges mening er dette den største nyskapingen innen dansk jernbanedrift i nyere tid.

Lokaltrafikken i hovedstadsområdet – de såkalte S-togene – styres fortsatt fra en egen driftssentral.

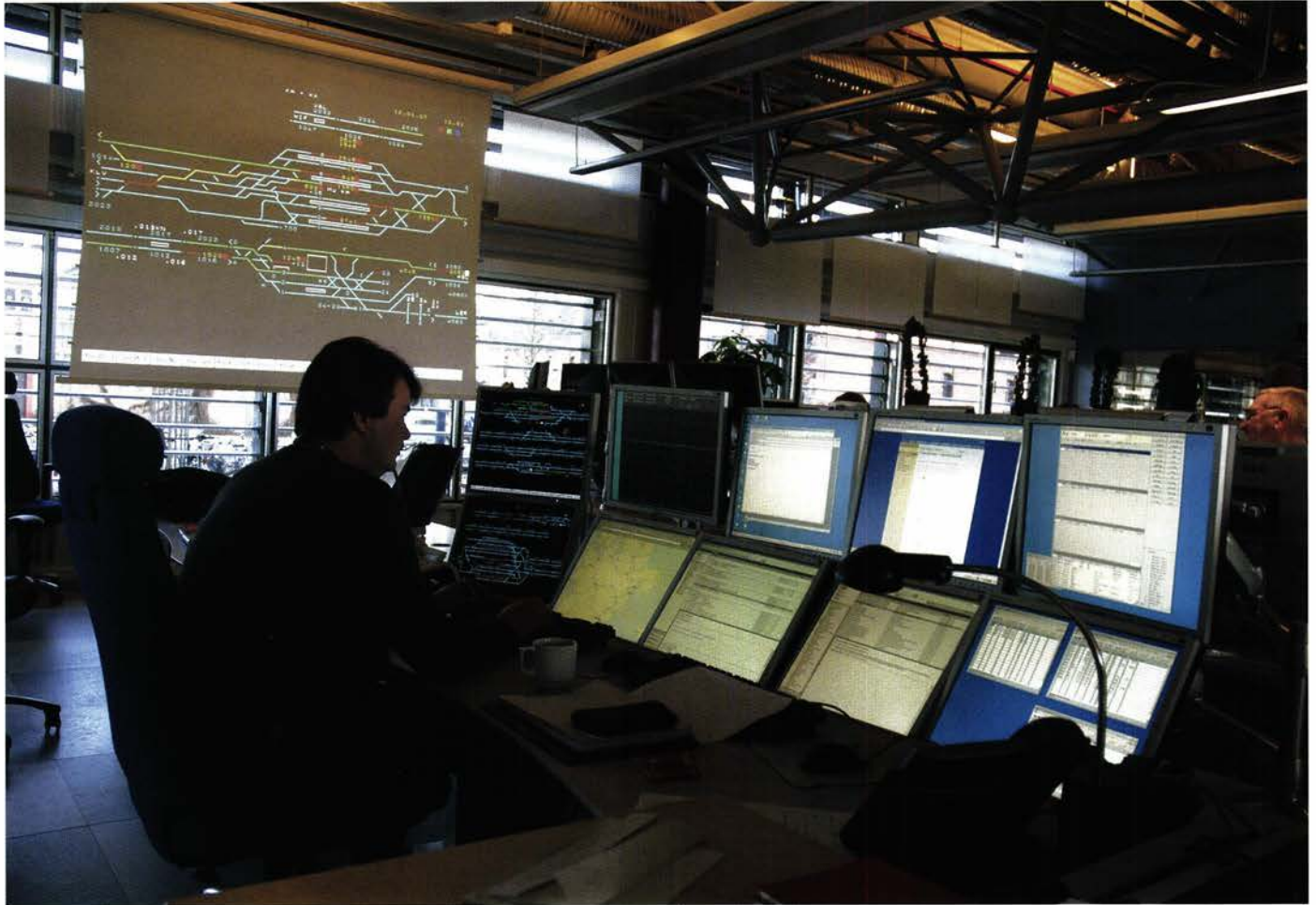
Ansikt til ansikt

I danskenes nye driftssenter sitter toglederne til BD ansikt til ansikt med driftslederne til DSB og en driftsleder for godsselskapet Railion. Arriva har valgt å ha sin driftsleder i selskapets driftssenter på Jylland, men deltar ellers fullt og helt i den nye felles driftssentralen.

De fire driftslederne er de øverste daglige beslutningstakerne for

trafikkselskapene. Det samme er de to toglederne til BD. Disse seks styrer i fellesskap den daglige togtrafikken på hele det danske jernbanenettet.

Mindre forsinkelser (opp til tre minutter) håndteres av de lokale driftssentralene. I visse tilfeller kan forsinkelser helt opp til seks minutter håndteres lokalt. Alt skjer innenfor rammer som er trukket opp sentralt.



TI SKJERMER: Hver medarbeider i «Driftcenter Danmark» opererer opptil ti skjermer.

All makt

Over toglederne og driftslederne ruver vaktlederen. Han eller hun har om nødvendig all makt over togtrafikken og alle togselskapene og tar sine beslutninger på vegne av driftssenteret.

Vaktlederen griper for eksempel inn når det er uenighet om hvilke løsninger som skal velges når det oppstår problemer i togtrafikken. Der som noen av selskapene er uenige i de beslutningene som vaktlederen tar, kan de først ta det opp dagen etter eller på de ukentlige oppsamlingsmøtene.

Ved siden av seg har vaktlederen en informasjonsleder fra BD og en fra DSB. Disse formidler infor-

masjon ut til de reisende, togpersonalet, stasjonene, metroen, buss- og fergeselskapene og media.

Personale og støtteapparat

Bak driftslederne til DSB sitter de som disponerer lokomotivførerne og det øvrige togpersonalet. Bak dem igjen er det en skranke hvor personalet kan ta direkte kontakt. I tillegg har lokomotivførerne en hjelpedesk.

Bak Banedanmarks togledere sitter en planlegger fra BD som skal planlegge de neste fem dagene med ekstratog, sperringer av spor osv. Ved siden av skal det opprettes en plass for en feilrettingskoordinator for å styre alle arbeidslagene som jobber ute på sporene.

Eget strategiorom

Enda lengere bak er det laget en fokusøy med tre arbeidsplasser. BD

betjener to av disse plassene og DSB én. Her settes det inn ekstra med folk når det av en eller annen grunn er behov for spesiell oppmerksomhet mot en eller flere baner. Dermed kan en raskere sette inn tiltak når det er nødvendig og dermed best mulig unngå eller redusere forsinkelser.

Vegg i vegg med det åpne senterlandskapet ligger et strategiorom. Her kan ledelsen ved driftssenteret raskt samles når det skjer store ting og utforme strategier som lynraskt kan sendes direkte ut til alle involverte.

Langt og systematisk

Mens DSBs leder på driftsentrallen, Dennis A. Jørgensen, har 22 års fartstid på jernbanen, tiltrådte Mogens Bjerrgard sin stilling som Banedanmarks øverste leder ved senteret kun seks dager før det hele åpnet.



«De største problemene var at kaffemaskinen

lagde for tynn kaffe»

DENNIS A. JØRGENSEN, DSB

Jørgensen kan fortelle om et langt og systematisk arbeid for å få samlet hele «Jernbane-Danmark» i et felles driftssenter. Hele sju arbeidsgrupper med representanter fra BD, DSB og fagforeningene tok for seg område for område. Railion og Ariva fikk tilbud om å være med på prosessen, men takket nei.

En egen koordineringsgruppe bistod arbeidsgruppene, og over det hele hadde de en styringsgruppe bestående av folk fra ledelsen i BD, DSB og fagforeningene.

Etter at beslutningen om å bygge et felles driftssenter ble fattet, har de brukt to år på å utforme, bygge og forberede driften av senteret. De bygde til og med et testsenter et annet sted for å prøve ut arbeidsplassene og den fysiske plasseringen av dem.

Adferdstrening

Parallelt ble det kjørt kurs for personalet på kompetanse, adferd og samarbeid. Ikke minst har det vært jobbet mye med adferd både i grupper og med hver enkelt medarbeider.

– Her har vi fortalt den enkelte at din adferd er slik og slik, og at den må forbedres. Det at vi tok denne delen så grundig, har vært avgjørende viktig for å få folk fra ulike selskaper og miljøer til å jobbe tett på hverandre i et fellesskap. Hadde vi ikke hatt en så grundig og styrt prosess, så tror jeg det ikke ville gått så bra, mener Jørgensen.

Tynn kaffe

– *Hva er den viktigste grunnen for DSB til å gå for et slikt felles driftssenter?*

– Det er å få best mulig regularitet, og det oppnår vi best ved å samarbeide. Den danske infrastrukturen har det som kjent ikke så godt. Det skal derfor utføres mye arbeid i sporene de neste ti årene for å få DSB opp i høyeste gir igjen. I denne situasjonen er det viktigere enn noen gang å samarbeide. Klarer vi ikke det, vil alle tape på det. Ikke minst gjelder det passasjerene: Og når de taper, taper togselskapene også.

Etter noen måneders drift er Dennis A. Jørgensen meget godt fornøyd: – De største problemene de første ukene var at kaffemaskinen lagde for tynn kaffe, sier han med et dansk «grin».

Den store gevinsten

Banedanmarks driftssenterleder Mogens Bjerrgard mener også at erfaringene er over all forventning.

– *Hva er den største gevinsten ved å samle all trafikkstyring og «alle» aktørene på et sted og under*



«Det er de korte beslutningsveiene som gir

den store gevinsten»

MOGENS BJERRGARD, BANEDANMARK

et og samme tak?

– Det er de korte beslutningsveiene som gir den store gevinsten. De ulike aktørene på jernbanen sitter ansikt til ansikt i et tett samspill med en vaktleder som tar avgjørelser på vegne av driftssenteret. Erfaringene viser at vi mye raskere kan danne oss et godt overblikk når det skjer noe. Dermed kan vi hurtigere finne løsninger for å få trafikken raskt i rute igjen, mener Mogens Bjerrgard.

All makt

Jan Hansen har 25 år i DSB og masse erfaring fra trafikkstyring. Han var vaktleder da vi var på besøk i driftssentralen.

– *Hvordan er det å ha hovedansvaret og all makt over alt som triller og går på det danske jernbanelinnet?*

– Dette er helt nytt, spennende og hektisk å samarbeide så tett med ulike faggrupper fra ulike selskaper under ett felles tak.

– *Fungerer det bra?*

– Ja, jeg har noen hyggelige mennesker å samarbeide med. De er meget engasjerte. Når vi har de store utfordringene og det koker, så

er det ingen som melder seg ut. Alle jobber hardt for å få trafikken tilbake på sporet. Selv når det koker og alle er i hektisk aktivitet, så går det rolig for seg. Og det er meget viktig.

Ikke bare DSB

– *Hva gjør du for å skape den roen?*

– For det første har vi en gjenomarbeidet strategi for arbeidet vårt. Når mine medarbeidere får den samme informasjon som jeg har, så vet de hva de skal gjøre. Da skal det ikke være grunnlag for noen tvil. Dermed unngår vi misforståelser.

– *Hvordan er det å samarbeide så tett med togselskapene?*

– Det går helt fint. Det gjelder å ha en profesjonell innstilling. Det er viktig at vi ikke glemmer noen, men sørger for at alle har et ruteleie å kjøre i. Med andre ord at vi ikke bare har fokus på DSB, men også på Arriva og Railion.

Merkbart

– *Hva er erfaringene så langt?*

– Jeg synes det har gått meget bra – langt over forventningen. Og de små ting som er dukket opp har vi løst under veis. Det er også strategien at vi ikke skal skyve ting under teppet, men løse problemer og uenigheter etter hvert som de dukker opp.

– *Hva om dere er uenige om løsningene når det oppstår problemer?*

– Det gjelder å isolere problemene, så en raskest mulig kan kjøre den øvrige trafikken.

– *Kan togselskapene og de reisende alt etter noen få uker merke forbedringer?*

– Det håper jeg, og jeg tror de kommer til å merke det enda mer etter hvert som vi får kjørt oss fullt og helt inn. De reisende skal merke at det blir mindre forsinkelser og bedre informasjon, avslutter Jan Hansen.



«Selv når det koker og alle er i hektisk aktivitet, så går det rolig for seg»

JAN HANSEN, DRIFTCENTER DANMARK



Fingeren på pulsen

- Den viktigste grunnen til at vi gikk inn i et felles driftssenter var at vi skulle få fingeren på pulsen og skape et bedre samarbeid både med persontogselskapene og Banedanmark.

Det sier driftsleder og overtrafikkontrollør Kim Jensen i Railion. Han hadde 20 års fartstid fra DSB før han gikk over til godselskapet som ble skilt ut fra DSB i 2001.

Lillebror

- Den største fordel er at jeg sitter sammen med toglederne til BD og driftslederne til DSB. Der vi kan snakke

«Vi må hele tiden søke løsninger som er best for



helheten»

KIM JENSEN RAILION

sammen og finne løsninger i fellesskap for å få minst mulig forsinkelser.

- Selv om dere er lillebror og DSB store-

bror, så fungerer det?

- Ja, det fungerer meget godt. Vi respekterer hverandre, og jeg kjenner de jeg jobber sammen med fra før. Det er en kjempefordel. Det er lettere å snakke sammen og finne gode løsninger når folk er kjent med og trygge på hverandre.

Best for helheten

- Hva skjer når dere er uenige?

- Vi finner den beste løsningen gjennom en rolig samtale uten å heve stemmene. Dersom valget står mellom et godstog og et persontog og der det å slippe fram godstoget vil føre til forsinkelser som forplanter seg videre i trafikken, så har vi forståelse for at vårt tog må

vike. Vi må hele tiden søke løsninger som er best for helheten på det danske jernbanenettet.

- Vi får mye mer gjennom nå når vi sitter her enn da vi satt alene i vår egen driftssentral på Jylland. Så langt har derfor driftssenteret innfridd våre forventninger og intensjonen bak den, avslutter Kim Jensen.



- Litt for voldsomt

- Det er ingen tvil om at det er mange fordeler med å samle Jernbaneverket Trafikk og togselskapene under ett tak, men den danske modellen oppleves som litt for voldsom for vår norske virkelighet.

Det sier trafikkdirktør Arne Habberstad i en kommentar til Jernbanemagasinet.

- I forbindelse med at vi fikk i oppdrag av Jernbaneverkets (JBVs)

ledelse å utarbeide et grunnlag for valg av en samhandlingsmodell har vi sett på den danske model-

len. Vi er også kjent med at en slik samlokalisering av trafikkdirfts-sentre er gjennomført andre steder i Europa, fortsetter Habberstad.

Tre modeller

- Med utgangspunkt i en noe enklere norske virkelighet har vi

vurdert tre modeller:

- En modell basert på elektronisk kommunikasjon som skaper en virtuell opplevelse av å «sitte i samme rom».

- Gjøre som danskene: en fullstendig fysisk samlokalisering.

- En kombinasjon av disse to modellene, der viktige ledere for operative funksjoner hos JBV og togselskapene NSB, CargoNet og Flytoget kommer sammen fysisk for å diskutere tiltak ved større avvik. Her vil en også være godt utstyrt og vil kunne benytte seg av elektroniske/virtuelle virkemidler.

Nytt verktøy

- Et elektronisk verktøy/program-system er allerede under utredning.

Dette baserer seg på kjente konsepter som både NSB og Flytoget har varianter av. Om vi skal velge et felles system for alle aktører eller om man skal gå for et system som kan kommunisere med eksisterende systemer, er en del av de vurderingene som skal gjøres.

- Et slikt beredskapsapparat vil også kunne være en støtte for det sentrale beredskapsutvalget på jernbanen, om vi snakker om en virkelig stor krise. Fysisk bør dette apparatet komme sammen i DA-bygget på Oslo S. Om det skulle bli behov for det, kan også mindre selskaper bli trukket inn i gruppen, avslutter Arne Habberstad.

«Med utgangspunkt i en noe enklere norske virkelighet, vurderer vi tre modeller»

En av gutta!

Ellinor Sommerland (62) var Norges første kvinnelige togleder da hun satte seg i stolen på trafikkstyringsentralen i Kristiansand for første gang i 1984. Siden har hun vært en av gutta. Men 1. februar takket hun for seg.

Tekst: SINDRE ÅNONSEN

Foto: ØYSTEIN ULDAL

«Ellinor har på mange måter vært en storesøster for oss alle»

LARS ØYNA
TOGDRIFTSLEDER

Når hun nå trer inn i pensjonistenes rekker, mangler det ikke på lovord om den blide jenta fra Vegårshei, et sted som for nordmenn flest er mest kjent for en og annen ulveobservasjon. Nå er det ikke spor av frykt for «Gråbein» i det smilende ansiktet til Ellinor, og litt tøff må hun jo være som møtte opp på en arbeidsplass der østrogenet glimret med sitt fravær.

– Jeg reflekterte egentlig aldri over at jeg var Norges første kvinnelige togleder. Men du vet, det var jo lovlig sent at det ikke skjedde før 1984, synes du ikke? spør Ellinor og smiler igjen.

Hun startet løpebanen i Arendal som 17-åring i 1962 – da som bud, men havnet relativt raskt som kontoraspirant i Kristiansand. Trafikkutdannelsen startet hun på i 1980. Faren var baneformann i området rundt Nelaug, så jernbane fikk hun inn med morsmelka.

Innrømme feil

Ellinor er blid, dyktig og imøtekommende, forsikrer kollegene. Og et annet fremtredende trekk skal være hennes høyt skattede evnen til å innrømme feil – en egenskap menn har en tendens til å miste når puberteten setter inn.

Hos lokførerne, som var vant til mer eller mindre kreative forklaringer fra togledelsen når de oppdaget at ikke alt var helt på stell, opplevdes Ellinors holdning som en befrielse. Ble hun gjort oppmerksom på at noe ikke stemte, så sa hun ganske enkelt: «Å, det

har du helt rett i. Beklager den, altså».

Gift med lokfører

– Jeg hadde en kjempetin tone med lokførerne. De var alltid så greie å ha med å gjøre, sier Ellinor.

Så ble hun også gift med en lokfører. Og ettersom han kjørte på strekningene hun styrte, er det nærliggende å spørre om hvordan den profesjonelle kommunikasjonen dem i mellom har fungert opp gjennom årene.

– Jo, det har gått så greit så. Selv om det er litt spesielt, så har jeg forholdt meg til ham som andre lokførere der ute.

– Så ingen private samtaler over togradioen?

– Vel, når jeg først hadde ham på tråden, hendte det jo at jeg kunne be ham kjøpe med seg et brød på hjemvegen, ler Ellinor.



GOD KLEM: Ellinor Sommerland fikk en god klem av togdriftsleder Lars Øyna da det ble markert at en 45-årig jernbanekarriere var over.

- Vår alles storesøster

- Det blir et savn ikke å ha Ellinor her. Hun har på mange måter vært en storesøster for oss alle, samtidig som hun har vært en fagperson til å stole på, sier togdriftsleder Lars Øyna. Han begynte som togleder i Kristiansand i 1987 og har siden vært kollega og etter hvert også lederen til Ellinor.

Per dags dato er det ikke en eneste kvinnelig togleder i Kristiansand, og det håper Øyna å kunne å gjøre noe med. Han understreker viktigheten av å ha en god kjønnsbalanse av hensyn til arbeidsmiljøet.

God støtte

På tampen av yrkeskarrieren ble Ellinor rammet av alvorlig sykdom, og i denne perioden har hun opplevd god støtte fra kollegene. Nå

går det bedre, og Ellinor er ikke redd for at det skal bli vanskelig å fylle dagene fremover med mening. Hun har nemlig holdt på med slektsforskning i mange år, et arbeid som krever både tålmodighet og rikelig med tid. Tre barn har hun også: to sønner og en datter. Den ene sønnen og datteren er sågar tvillinger. Den yngste sønnen tar før øvrig utdanning innenfor filmproduksjon, så da ser vi kanskje en dokumentarisk familiekronike om noen år?

- Ja, det var ikke noen dum idé, ler Ellinor.

Ellers har familien en fritidseiendom ved Selåsvatn ikke langt fra Nelaug. Det er et arvestykke som har krevd betydelig oppmerksomhet opp gjennom årene.

- Ja, du vet, vi blir aldri ferdig med det prosjektet der, sier hun.

Bråslutt for intervjuet

Mens Jernbanemagasinet intervjuer Ellinor i lokalene til togledelsen i Kristiansand, kommer plutselig beskjeden om at et persontog har sporet av på Bergensbanen. Oppmerksomheten blir fort rettet mot det som skjer der og om det er snakk om personsaker. Ellinor er rolig - som en god togleder skal være.

Heldigvis kom alle fra hendelsen med helsa i behold.

Selv har hun vært forskånet fra de alvorligste hendelsene på de strekningene hun selv har styrt. Det er hun glad for.

-I det hele tatt har jernbanen og de menneskene jeg har truffet gjennom jobben vært én eneste stor positiv opplevelse, avrunder hun.

TRONDHEIM: I tidenes morgen ble toglederen omtalt som Vårherres stedfortreder. Men da var toglederen mann. På Marienborg er det ingen ulempe å være kvinne.

- Tvert imot, slår togleder Agnes Frøseth fast.



VERDENS FINESTE: – Jeg har verdens fineste arbeidsplass, med et arbeidsmiljø mange kan misunne oss logiske togledersentralen i Trondheim.

Ikke lenger Vårherres

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

«Utfordringen er å behandle kundene rettferdig. Det vil ikke si likt!»

Damene utgjør en fjerdedel av de 25 toglederne i Trondheim, som deler døgnet i tre skift og bemaner kongerikets nyeste togledersentral 365 dager i året. Agnes Frøseth er tillitsvalgt for toglederne som styrer jernbane-Norge fra Bodø i nord til Røros og Dombås i sør, og

hun snakker varmt for flere kvinnehjerner i togledelsen.

Uten stress

Det kimer samtidig i to av tre telefoner hos toglederen. Agnes lar seg ikke stresse. Hun taster inn ny kjøreordre til persontog 471 fra Trondheim til Bodø før passering den siste fjernstyrte stasjonen Namskogan. På grensestasjonen Majavatn overtar togekspeditøren trafikkstyringen. I den andre telefonen ber en sikkerhetsmann om togleders godkjenning før han kan sperre sporet mellom Harran og Lassemoen.

– Da bekrefter jeg at sporet er sperret frem til klokken 17.45, sier hun med myndig stemme. Sikkerhetsmannen lover å melde klart spor i god tid mens Agnes fører inn navn og mobiltelefonnummer i toglederloggen.

Alle telefonsamtaler mellom togleder, lokfører og togekspedi-

tører blir tatt opp om det skulle bli behov for å kontrollere ordrer togleder har gitt.

Toglederen er den eneste som kan skjære igjennom å si: «Slik gjør vi det!»

Ingen vanlig tirsdag

Dette er ingen hvilken som helst tirsdag: For første gang kan toglederen fra Buvika styre togtrafikken på Meråker- og Nordlandsbanen fra Trondheim helt frem til Majavatn med lette tastetrykk. Første etappe med fjernstyring på Nordlandsbanen er tatt i bruk. Innen utgangen av 2008 blir det fjernstyring på resten av Nordlandsbanen.

– Det er ingen tvil om at fjernstyring, med blokkposter for hver tredje mil, er en mer rasjonell måte å fremføre tog på, medgir Agnes Frøseth. Hun er samtidig den første til å beklage at mange togekspeditører på Nordlandsbanen går en mer usikker fremtid i møte når sta-

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Agnes Frøseth

TITTEL: Togleder/trafikkleder

ARBEIDSTED: Togledersentralen, Marienborg, Trondheim

STARTET SOM: Trafikkaspirant på jernbaneskolen i NSB i 1981, togleder fra 2001

BOR: Buvika i Skaun kommune



Trykfeværet er nær null, forteller togleder Agnes Frøseth på den nye høyteknolo-

stedfortreder

sjon etter stasjon blir fjernstyrt fra Trondheim.

Txp-brannkorps

Som trafikkstyrer på flere stasjoner tidlig på 80-tallet kjenner Agnes trafikkmiljøet i regionen godt. Hun vet hvor skoen trykker, og ikke minst hva erfaring og lokalkunnskap kan bety når ikke alt går av seg selv.

– Den lokale kompetansen kan vi velge å opprettholde gjennom et brannkorps av txp'er som kan trå til når vi plutselig sitter med et akutt behov. Alternativet er å stanse all togtrafikk i kritiske situasjoner. Det må foretas en avveining om jernbanens renommé som attraktiv samferdselsåre tåler det. Automatisering og ny teknikk gir opplagte gevinster, men har også sin pris, mener Agnes Frøseth.

PC-verden

Det var en stor overgang da tog-

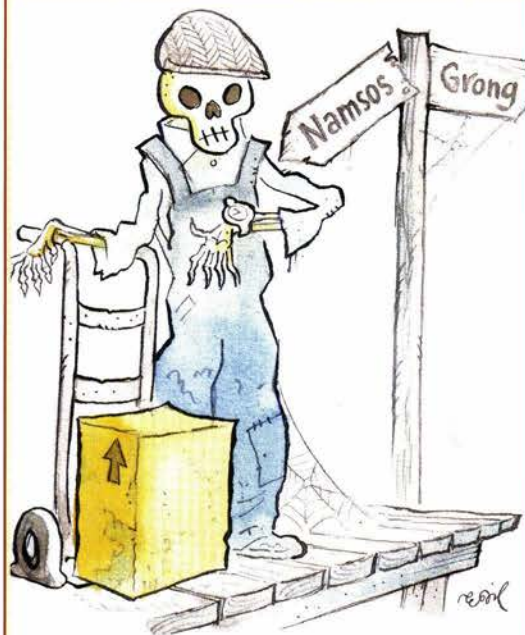
lederne i mars 2006 flyttet fra den gamle og trange togledersentralen på Trondheim stasjon, til nye, lyse og romslige lokaler på Marienborg.

På sin nye togleder plass har Agnes et virkelighetsnært visuelt bilde av togstrekningen over fire sidestilte PC-skjermer plassert i en hestesko, med samtlige stasjoner, kryssningsspor og signal. Her kan hun og de to andre kollegene følge togene underveis.

«Så besnærende konkret jobb dere har! Her sørger dere jo for at togene virkelig kommer fra Bodø til Dombås,» utbrøt finansminister Kristin Halvorsen (SV) da hun besøkte den nye togledersentralen kort tid etter åpningen i fjor.

– Utdfordringen er å behandle kundene rettferdig – det vil ikke si likt, men helst slik at alle tog er i rute, avslutter den besluttsomme toglederen.

SAGT OM JERNBANEN



«Banen har stått ubrukt i snart ti år, og det er forunderlig at ingen har meldt sin interesse i løpet av disse årene dersom det er penger å tjene på godstransport langs Namsosbanen. Det er nok dessverre bare å innse at toget bokstavelig talt har gått fra oss. Nedleggelse er eneste nærliggende konklusjon.»

Namdals-Avisa
Lederartikkel

«Bondevik ville rasere vedlikeholdet av jernbanen. Han ble reddet av gongongen.»

PAUL BJERKE
Redaktør Klassekampen

«Detta är helt personalens förtjänst. Riktig kvalitet byggs det sättet, inte på ett huvudkontor långt borta, med konsultstinna kvalitetsprojekt.»

JAN JOHANSON,
Adm.dir. Tågkompaniet

«Mange vil gjerne reise miljøvennlig og velger tog. Men reiser du med dagtoget på Nordlandsbanen, reiser du i beste fall miljøvennlig på fredager og søndager. De øvrige dagene bør du ta bilen. For miljøets skyld.»

KNUT SERIGSTAD
Leserinnelegg Rana Blad

«Og selv om vi ikke alltid betaler vår skatt med like stor glede, så betaler vi den i hvert fall med et sterkt håp om at vårt lille bidrag går rett til Jernbaneverket.»

TOM HENNING DALBAKK
Forfatter og NRK P2-kåsør

Flytoget med millionoverskudd

627 millioner kroner sto det til slutt summert i rubrikken for inntekter da Flytoget satte sluttstrek i fjor. Det er 63 millioner mer enn de fikk inn i 2005 og gir en økning på 11 prosent. Det er den samme økningen de kan vise til i passasjertallet, som dermed kom opp i småpene 4,6 millioner. Eller sagt på en annen måte: Hver 10. togpassasjer i Norge reiser med Flytoget.

Når alle kostnadene er trukket fra, satt Flytoget AS i fjor igjen med et resultat før skatt på 144,6 millioner kroner.

CargoNet veks vidare

Godstransport i regi av CargoNet AS hadde ein vekst i talet på transporterte einingar på heile 11 prosent i 2006. Sidan 2002 har dei hatt ein auke i godstransporten på 70 prosent. Veksten har vore så monaleg at selskapet no har problem med kapasiteten på terminalar og jernbanenett. Adm. dir. Are Kjensli seier at det må kome investeringar raskt om godstransport på jernbane skal klare å absorbere veksten i etterspurnaden. Trass i sterk vekst enda resultatet for selskapet på om lag det same som i fjor, 64 millionar kroner.

CargoNet øker kapasiteten

CargoNet har nå fått levert nye vogner for å øke kapasiteten på Raumabanen og Nordlandsbanen fra årsskiftet. Det betyr også at det er blitt større kapasitet på Dovrebanen mellom Oslo og Trondheim. Totalt er det økt kapasitet på ett togpar Alnabru-Trondheim, ett togpar Alnabru-Mo i Rana, to togpar Alnabru-Bodø og på to tog fra Alnabru til Åndalsnes. CargoNet opplyser at de arbeider med å kunne øke kapasiteten også på andre strekninger.



TJENER PENGER: NSB tjener stadig mer penger på togtrafikken.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

En halv milliard i overskudd

NSB-konsernet fikk et årsresultat på 511 millioner kroner i fjor, det er 69 millioner kroner mer enn året før. - Vi gleder oss over en fortsatt positiv utvikling innenfor alle virksomhetsområder i NSB-konsernet i 2006, sier konsernsjef Einar Enger.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM

NSB har også bedret omdømmet sitt betydelig og er nå på 32. plass blant større norske bedrifter, noe som er 15 plasser høyere enn i 2005.

Persontrafikken med tog økte i fjor til 48,9 millioner passasjerer, en økning på 3,4 prosent fra 2005.

Samlet var punktligheten i togtrafikken på 87,5 prosent i 2006, en nedgang fra 91,7 prosent i 2005. Godstogvirksomhetens punktlighet var i 2006 på 84 prosent.

NSB leier inn lokførere

NSB har leid inn 30 lokomotivførere fra Sverige for en periode på inntil tre år. Disse lokførerne skal tjenestegjøre i lokal-togtrafikken i Oslo-området og vil derfor få typekurs på type 69 og type 72 (den eldste og den nyeste lokaltogetypen). NSB

Positiv til høyhastighet

NSB understreker i en pressemelding at selskapet er positiv til utredningen om høyhastighet fordi moderne infrastruktur er nøkkelen til at toget skal ta store markedsandeler på sikt. Like sterkt understrekes det at satsing på høyhastighet ikke må gå på bekostning av vedlikehold og oppgradering av dagens infrastruktur.

Både persontog- og godstogvirksomheten viste bedre resultater også i 2006. Det samme gjelder bussvirksomheten gjennom Nettbuss. NSB betalte i 2006 utbytte til eieren, Staten, for 2005 på 246 millioner kroner. ■

har i sakens anledning inngått avtale med Lokmannsforbundet om arbeids- og avtaleforhold for lokførerne. Blant annet blir disse innplassert i ordinær turnus, men alle fast ansatte lokførere vil gå ansiennitetsmessig foran svenskene.



UTREDES: Høyhastighet utredes for fullt. Nå er strekningene flere mulige strekninger under lupen.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Høyhastighet til høsten

Til høsten vil Den tyske konsulentgruppen som ser på mulighetene for høyhastighetsbaner i Norge, legge fram sin endelige utredning.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM

I utredningens fase en konkluderte de tyske utrederne at de ville se nærmere på strekningene Oslo - Trondheim over Øst-erdalen og Oslo - Halden - Gøteborg. Fase to, der disse strekningene vurderes nærmere, er allerede satt i gang. I løpet av våren vil fase tre, som omfatter utredning av strekningene Oslo - Bergen - Stavanger - Kristiansand -Oslo, begynne.

Uavhengige konsulenter

Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet engasjert uavhengige konsulenter for å gjennomføre en oppdatert analyse av hvilket potensial som kan ligge i høyhastighetstog i Norge. VWI-gruppen (Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH, IntraplanConsult og Ingenieur Gesellschaft Verkehr) er sammen med tre vitenskapelige institutter i Tyskland blitt tildelt oppdraget.

Utgangspunktet for arbeidet har vært å se på mulighetene for å bygge høyhastighetsbaner i korridorane: Oslo-Halden (Gøteborg), Oslo-Stockholm, Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo - Kristiansand/Stavanger, samt kombinasjoner av disse korridorane.

Høring til høsten

Utrederne skulle i første fase gjennomføre en kartlegging og sammenligning av ulike høyhastighetskonsepter i Europa for å klargjøre hva som er mest aktuelt for Norge, før de i videre faser skulle gå videre med å utrede aktuelle korridorer i mer detalj.

Jernbaneverket vil gjennomføre en offentlig høring etter at sluttrapport for hele utredning foreligger. Rapporten for fase en legges derfor ut til orientering, men Jernbaneverket tar gjerne i mot innspill. Disse kan rettes til Randi Birgitte Svånå, epostadresse: svaran@jbv.no.

Ble kastet av toget

Fotballspilleren Andre Bergdølmo, med fortid i blant annet i Lillestrøm, Rosenborg, Ajax, Borussia Dortmund og FC København, er nå tilbake i gamlelandet og har slått seg ned på Lillestrøm. På vei til sin første trening med sin nye klubb Strømsgodset, gikk han på Flytoget på Lillestrøm for å reise til trening i Asker. Det skulle han ikke gjort. Turen endte med at han ble kastet av toget, beretter NRK. Det skal mer til enn å være alminnelig bereist for å reise med tog i Norge!

Dobler elgføringen

Banesjef Tor Rørosgård på Røros- og Solørbanen vil ha enda færre elgpåkjørsler. Ett prosjekt som har vist seg å ha god effekt, er å fôringsplasser langt fra sporet. Nå lover Rørosgård at Jernbaneverket vil øke innsatsen med føring i de mest utsatte kommunene til det dobbelte. Samtidig vil Jernbaneverket, i samarbeid med viltmyndigheter og kommunene, sørge for mer skogrydding. Elgen trekker dit det er godt beite. Da er poenget at matfatet ikke befinner seg i nærheten av jernbanesporet. Antall elger påkjørt av tog viser over år en klar nedgang på Røros- og Solørbanen.

Flytog til Sola?

Lufthavnsjef Leif Anker Lorentzen ved Stavanger Lufthavn Sola ønsker seg en bybane til Sola. Til NRK Rogaland sier Lorentzen at Avinor er villig til å bli med på et spleiselag for å realisere en slik bane.

Andelen av kollektivreisende til og fra Sola er på 14 prosent. Sammenlikna med de tre andre, store flyplassene i Norge er det desidert jumboplass. Flesland har 21 prosent, Værnes 42 prosent og Gardermoen 58 prosent kollektivreisende flypassasjerer.

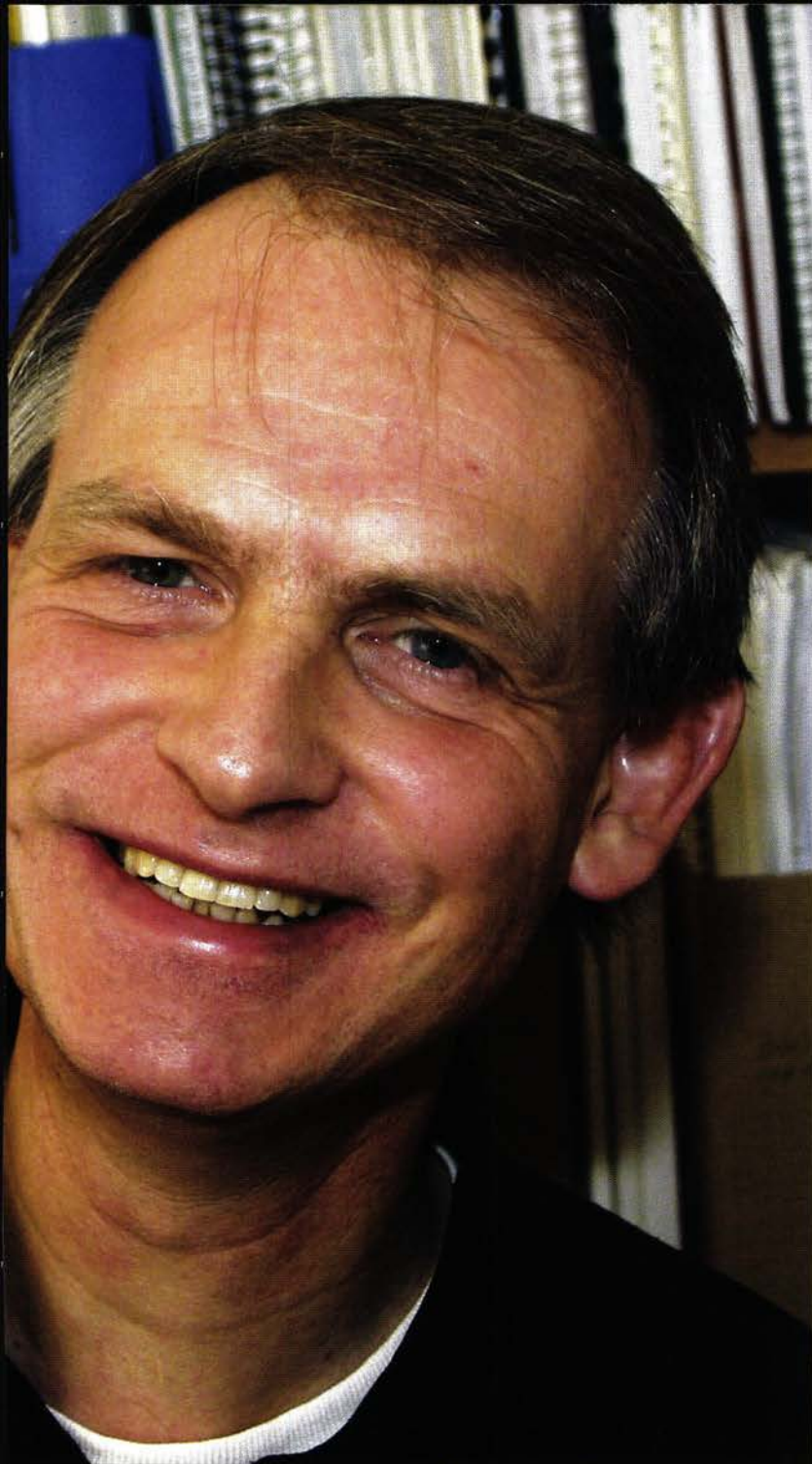


MØTE MED

Paul Runnestø (51), seksjonsleder for plan og teknologi

PLANTAS

- Planer er ferskvare, sier Paul Runnestø. Likevel ble mange av tankene bak Jernbaneverkets strategiske planer utviklet allerede på nittitallet.



TISK!

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Når du vokser opp i Sunndalsøra på Nordmøre i skyggen av pipene på Årdal og Sunndal verk, møtes ønsket om å begynne på Land-

brukshøyskolen på Ås med liten forståelse.

- Har du gård?

- Folk kikka rart på meg hjemme, husker Paul Runnestø. - «Har du

en gård du skal overta?» spurte de, men det hadde jeg jo ikke. Det var heller interessen for miljø og ressursforvaltning som trakk meg til Ås. Jeg kom inn på sivilingeniørstudiet i Trondheim også, men valgte å være litt alternativ, selv om mye av innholdet i studiet i realiteten var ganske likt.

- *Du er altså en slags landbruks-ingeniør?*

- Tja, det der med tittel er egentlig noe ordentlig surr. Den akademiske graden er «Cand. Agric.», men i og med at jeg gikk på jordskifte er tittelen «jordskifte kandidat», en merkelapp jeg ikke føler meg helt bekvem med. Mer dekkende er kanskje «arealplanlegger». Uansett har jeg hatt mye nytte og glede av utdanninga, som omfattet både planfag, jus og økonomi.

Hovedflyplass utredes

- *De arbeidsoppgavene du fikk etter at du var ferdig med studiene i 1980, kunne få en Ås-professor til å gråte, det handlet om å asfaltere større areal med dyrkbar mark?*

- Det stemmer. Blant mange oppgaver i konsulentselskapet Asplan ble planleggingen av den nye hovedflyplassen et spennende arbeidsfelt, noe som siden ble videreført da jeg begynte i Miljøverndepartementets flyplassgruppe. På denne tiden var fortsatt Hurum et reelt alternativ til Gardermoen.

- *Mye har blitt sagt om den prosessen. Synes du at saken endte godt?*

- Det er et spørsmål om hva man legger vekt på. I forhold til det europeiske markedet og hvor de fleste passasjerene bor, ville nok en lokalisering sør for Oslo

«Målet var at dobbeltsporet til Halden skulle være klart i 2001»



- ▶ vært optimal, selv om man kan spørre seg om Hurum var det beste stedet. Gardermoen har på sin side gitt innlandsdistriktene en ny næringspolitisk giv. I forhold til Nedre Romerike og Lillestrøm har også Gardermobanen vært veldig viktig,

Det gygne nittital

– Så viktig at du lot flyplass være flyplass og tok jobb på jernbanen?

– Da selve planleggingsarbeidet var ferdig og byggingen tok til, syntes jeg at den mest spennende delen av flyplassutbyggingen var over. Derfor søkte jeg i 1993 en utrederstilling innen avdeling for strategi og miljø i NSB. På den tiden opplevde jernbanen en ny giv, og vi fikk anledning til å bygge opp et helt nytt miljø for planlegging og utredning. Parallelt ble det også bygd opp regionale plankontorer.

– Dermed begynte dere å produsere planer i bøtter og spann?

– Absolutt. Vi utredet for eksempel modernisering av Østfoldbanen, der målet var at dobbeltsporet til Halden skulle være klart i 2001. Det trodde vi vel aldri på, men mange gode tanker ble utvikla på den tida, strategier som følges den dag i dag. Jeg var nettopp på et møte om nytt dobbeltspor til Ski, og da måtte vi trekke fram de gamle dokumentene igjen. Vi utviklet strategier for modernisering av store deler av nettet i løpet av nittitallet.

Planer er ferskvare

– Dere gjorde dere nærmest ferdige?

– Langt ifra. For det første gjenstår mange detaljer før man kan begynne å bygge ut de enkelte parsellene. Dessuten er plan-

legging ferskvare, planene går ut på dato og må revideres i takt med endringer i omgivelsene og nye krav som skjerpede sikkerhetsforskrifter og krav om universell utforming.

– Et aktuelt eksempel er Lysaker stasjon, der plassering og utforming ble fastlagt for mer enn ti år siden, på en tid da ingen stilte spørsmål ved å legge stasjonen i en kurve. Samtidig endres fokus og prioriteringer. Nytt nå er større vektlegging av økt kapasitet for gods, noe som gir nye planfaglige utfordringer.

Sindig med baryton

Planleggere er som kjent svært spontane, bare de får forberedt seg først. De trekker gjerne også til venstre, fordi de foretrekker plan framfor marked. Det er derfor ingen bombe at Runnestø regner seg som en sindig, gjennomsnittlig familiemann med kone og to sønner, dessuten med sympati for SV.

– Jeg driver ellers en del med musikk, spiller baryton i et korps. I oppveksten gikk det i tungrock og blues, men i dag står jazzen meg nærmest. Miles Davis og Duke Ellington er balsam for sjelen. Ellers sysler jeg en del med foto, særlig med landskapsbilder. Jeg er også glad i å reise og benytter anledningen til å ta bilder.

(Runnestøs nydelige fotografier kan – og bør – nytes på www.pr-photo.org.)

– Det kan også nevnes at jeg leder samferdselsgruppa i Polyteknisk Forening. Vi hadde et godt besøk møte om veiprising forleden, og i april er klimatrusse-len tema.

Fram mot 2040

– Nettopp klimadebatten har i disse dager fort jernbanen høyt

opp på dagsordenen. Vi går ut fra at du kan hoste opp en plan for enhver smak?

– Jernbaneverket har i hvert fall en klar strategi! «Stamnettutredningen fram mot 2040» ble presentert for politikerne i fjor høst og ble godt mottatt. I tillegg har vi deltatt i arbeidet med Nasjonal transportplan fra starten, noe som har gitt verdifull kontakt med andre etater og lært oss mye om transport, også at jernbane ikke er den beste løsningen overalt.

– Våre fortrinn er på de markedstunge områdene, persontransport i forbindelse med de store byene og godstransport på lange strekninger. Dette krever mer kapasitet på nettet.

Annerledes signal

– Dere jobber også med teknologisk strategi?

– Ja, her er det mange utfordringer. Ta signalsystemene, der mye er nedslitt og trenger utskifting. Spørsmålet er da hvilken teknologi vi skal velge. I Europa utvikles nå en egen standard, som innebærer en slutt på signaler i sporet, alt blir i stedet vist i et display i loket. Ved at vi slutter oss til en felles europeisk standard skapes økt konkurranse, og kostnadene blir forhåpentligvis lavere.

Runnestø lar blikket gli over ringpermene i hyllene bak skrivebordet, før han kikker drømmende ut av kontorvinduet med den praktfulle utsikten over Stortorget.

– Du må få med at jeg i fire år var plansjef i Jernbaneverket Region Øst. Der fikk jeg stor innsikt i hva som foregår i regionen, og hadde mye kontakt med politikere og andre eksterne. Inni-mellom savner jeg denne kontakten, avslutter Paul Runnestø.

Banebrytende energisamarbeid

Jernbaneverket Bane Energi har stått i spissen for etableringen av et nordisk energisamarbeid som vekker oppsikt i Europa, og som kan gi betydelige besparelser av energi for togselskapene.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Det opplyser direktør Johnny Brevik i JBV Bane Energi. Idéen om en felles, nordisk energiavregnings-sentral, Nordic Railway Energy Settlement System (NRESS), presenterte Bane Energi første gang for de nordiske landene i 1999.

Lunken mottakelse

– Idéen ble den gangen lunken mottatt og av enkelte betraktet som tilnærmet umulig å realisere. I modningsperioden frem til 2003 ble idéen presentert en rekke ganger i forskjellige nordiske fora.

– I 2004 undertegnet Jernbaneverket, Banverket og Banedanmark en samarbeidsavtale for etablering av et felles system. Dette er første gang tre nordiske lands jernbaner bygger et felles IT-system, opplyser Brevik.

Fordeler og muligheter

Styret ble valgt, leverandører ble valgt og realiseringen startet. I 2005 bestemte styret at alle felles-funksjoner skulle etableres i Bane Energi. I 2006 ble en finansiell avtale undertegnet. Systemet ble satt i drift i desember 2006 og gir følgende fordeler og muligheter for togselskapene:

- Gir nøyaktig måling og fakturering av energiforbruket.
- Tilrettelegger for at togselskapene kan analysere energiforbruket og spare energi.
- Tilrettelegger for at togselskapene selv kan kjøpe energi



SPARER STRØM OG PENGER: Et internordisk energisamarbeid sparer togselskapene for hundretalls millioner kroner i året.

i det frie kraftmarkedet.

- Forenkler grenseoverskridende trafikk ved blant annet standardiserte datautvekslingsformat for energiavregning av togtrafikk mellom alle land i Europa.


– Per i dag har 95 prosent av togene i Norge installert målerne som skal til for å knyttes til den felles, nordiske energiavregnings-sentralen; 215 målere er bestilt i Sverige og 30 er så langt bestilt i Danmark, opplyser Brevik videre.

Betydelig energisparing

Systemet gir togselskapene mulighet til å spare betydelig mengder energi. Analyse av data fra systemet viser opp til 49 prosent differanse i energiforbruket for like tog på samme strekning.

– Med en gjennomsnittlig energibesparelse på ti prosent (forsiktig estimert) betyr det hele 890 millioner kroner i sparte energitgifter for togselskapene i Skandinavia i året, sier Johnny Brevik.

Datautvekslingsformatet utviklet i det nordiske samarbeidet er nå standard datautvekslingsformat for jernbanesektoren i Europa. Utvekslingsformatet er akseptert i en europisk styringsgruppe underlagt International Union of Railways (UIC) og videreformidlet til European Rail Agency (ERA), som er underlagt Europa-kommisjonen. Flere land i Europa vurderer å benytte seg av hele eller deler av det nordiske systemet.



Utbyggingen av dobbeltsporet på Jærbanen er i gang, men mange hensyn må ivaretas, det er ikke bare å sette i gang med å grave. Jernbanemagasinet tok pulsen på arbeidet den dagen anleggsarbeidet virkelig satte i gang for fullt.

LØRDAGSKVELD

KVELDSSTEMNING: Sandnes-jente og informasjonskonsulent Astrid Nordland blir fortalt at gudbrandsdøler alltid har jobbet på anlegg.



I JÅTTÅVÅGEN

► **Tekst og foto:** ARNE DANIELSEN

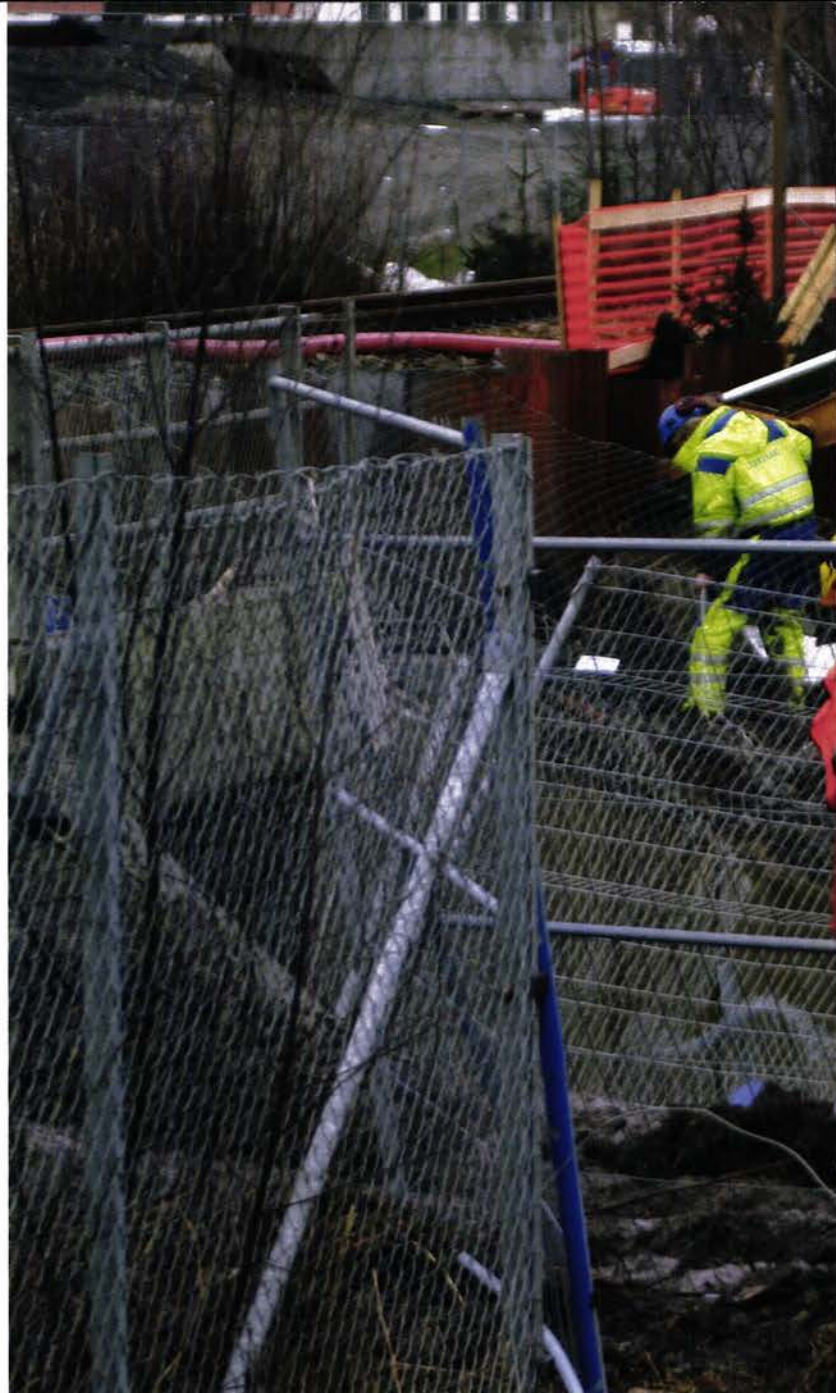
«Godt vær ute til å være inne i», var mutterns definisjon av særlig ufyse-
lig vær. Og denne siste gudskjelov-
kvelden i januar foretrekker inn-
byggerne i Jåttavågen og Gausel å
holde seg innendørs foran peisen
med et glass årgangsbrus. I mørket
utenfor feier en isnende, sur nord-
sjøvind nådeløst over Jærens for-
svarsløse flater. Snøen faller i svære,
uvillige kjerringer som truer med å
slå over i regn. Bjørn Eidsvågs ruf-
sete presterøst smyer mellom
husnovene, sluppet ut fra et femti-
års slag i nabolaget: «Koffår?
Koffår?» Kan noen virkelig ha
ærend ute en sådan kveld?

En boremaskin bryter brutalt idyllen. Å jo da, noen må faktisk jobbe. Akkurat denne helgen er all togtrafikk mellom Stavanger og Sandnes innstilt for å gi anleggsarbeiderne frie hender til å forberede byggingen av dobbeltspor, og den trafikkfrie tida må utnyttes godt. Borehullene skal fylles av pæler som igjen skal forankre en tre meter høy levegg av stål. På denne måten vil den eksisterende skinnegangen kunne ligge godt beskyttet på forsiden av skjermen, samtidig som arbeiderne sprenger plass til tvillingsporet på baksiden.

- **Skjæringa må være ni meter på det høyeste!** Arbeidsleder Sigbjørn Tveiten hos T. Stangeland Maskin – det er entreprenøren som står for utbyggingsarbeidet – myser opp langs den bratte skråningen.

– Neste uke rensker vi vekk all jord og vegetasjon helt ned til fast fjell. Selve sprengningen begynner om en månedens tid. Da blir det fire timers togstans midt på dagen mens vi skyter fra begge sider. Massen kjøres ut i begge retninger. I løpet av fire ukers intensivt arbeid vil hele skjæringa være fjernet, forklarer Tveiten og demonstrerer skråstillingen av ladningene for å oppnå ønsket effekt.

Nattskiftet overtar nå. Karene som avløses, er skitne, men glade der de krysspeiler nedover pukkhaugene med glimt i øyet og sneip i kjeften. De er fornøyd med et vellykket



dagsverk, boringen og spuntingen har gått så mye lettere enn beregnet at morgendagen vil gå som en lek.

- **Alle våre folk er lokale!** Sigbjørn Tveiten skryter uhemmet av jærbusenes dyktighet, opparbeidet gjennom hundre års erfaring med å lempe stein. Gutta er fleksible, gode til å snu seg rundt og finne løsninger. - Innen anleggsarbeid finnes sjelden noen fasit, påpeker Jernbaneverkets byggeleder Morten Wangen. Her gjelder det å være kreativ og finne gode løsninger der og da, ta en beslutning og gjennomføre den.

Byggelederen vet hva han snakker om. Han har røtter fra kraftverkbyg-
gere på Vinstra, har anlegg i blodet og betong i hodet. Wangen demonstrerer mer enn gjerne prinsippene for glidestøp og bekymrer seg over betongfagets usikre framtid.

– Jeg kom hit rett fra et anlegg i Kent i England. Der ble det bygget betongtanker for flytende naturgass, og det hersket ville tilstander. Indiske arbeidere stakk hverandre med kniv, og en utranglet søndag morgen møtte kun hver tredje jernbinder på jobb. Sånn er det ikke her. Gutta hos Stangeland er virkelig gode og rår i tillegg over en meget moderne og imponerende maskinpark.

Gode krefter trengs, for utfordringene står i kø. I tillegg til dobbeltsporet skal det her også bygges en helt ny holdeplass, dessuten må jernbanebrua over veien ned til Jåttavågen erstattes med en større utgave med plass til en firefelts vei under. Området er utsatt for hektisk nybygging, og jernbanebrua er allerede i ferd med å bli en flaskehals. Nye Viking stadion er jernbanens



KAOS: Et anleggsområde kan virke kaotisk i begynnelsen.

nærmeste nabo. Stavangers stolthet unngikk med et skrik å få «fineste stadion i førstedivisjon» sist høst, nå hersker atter optimismen og tippeligaarenaen omringes av ragende forretningsbygg. På andre siden av linja er en ny videregående skole under oppføring, og ned mot «Straen» skyter høyblokkene i været som sopp i en regnvåt plen.

– Vi må rive og bygge opp igjen halvparten av brua av gangen, forklarer Wangen og understreker at den virkelige utfordringen er å drive anlegget samtidig som togtrafikken går.

– Selve det fysiske arbeidet utgjør kun halvparten av oppgaven, resten handler rett og slett om å ta hensyn til driften. Det blir ingen enkel match. Vi skal sprengte vekk ti tusen

kubikkmeter klin inntil både naboer og eksisterende spor. Dårlige grunnforhold fører til at vi må spunte og pæle, samt skifte ut all masse langs de nye to hundre meter lange plattformene. Men vi har en god miks mellom anleggserfaring og jernbanekompetanse, så det vil nok gå bra, forklarer Morten som i sin tid var med på å anlegge Gardermobanen.

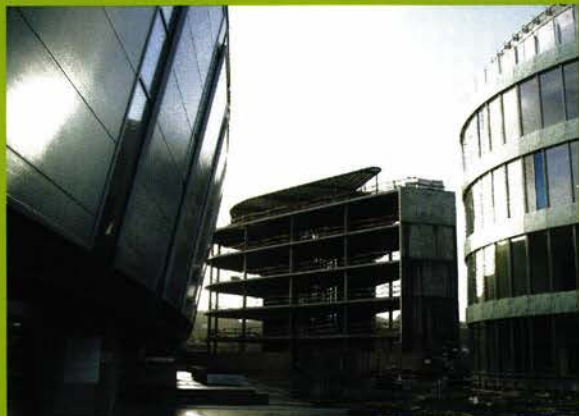
Mest tidskritisk i løpet av hele prosjektet er omkoblinga i pinsehelga. Da må halvparten av den nye brua stå ferdig, og togtrafikken skal kobles over til det nye sporet.

Sikkerhetsmann Harald Olsen vokste opp på Nordagutu, med sangen fra skinnestregene som lydspor i livet. Etter 27 år på jern-

banen ble han i likhet med så mange arbeidskamerater tilbudt sluttpakke for et par år siden – «an offer he couldn't refuse». Men noe må også en avdanka, banemann i femtiåra ha å leve av, derfor ble han med da Norsk Jernbanedrift skulle etableres.

– I løpet av halvannet år har vi vokst fra 12 til 43 ansatte, og ni av ti er gamle jernbanefolk. Nå jobber jeg til og med under de samme sjefene som i Jernbaneverket, forteller Harald den Innleide. Selv hadde han aldri noe ønske om å bli privatisert.

På toppen av jernbaneskjæringa glipper eneboligene likegyldig med vinduene. Det virker liksom ikke som de har tatt helt innover seg hva som snart skal skje. Et par av dem ▶



SKYTER I VÆRET: Bebyggelsen skyter i været tett inntil nye Viking stadion.



INGEN SKJELETTET: Det var tyskerne som under krigen bygget ut Jærbanen til normal sporvidde, forteller byggeleder Morten Wangen,



VET IKKE: Folk som aldri har vært på et sånt anlegg, vet ikke hvor mye arbeid det virkelig er, poengterer prosjektleder Jan Magne Nakken.



FRYKTER HOBBYJURISTER: Det verste er hobbyjuristene! mener grunnerververne Ivar Hebnes og Steinar Dable, og ser det ikke som noen ulempe å bli truet med advokat.

KLOSS INNTIL: Arbeidet foregår kloss inntil bebyggelsen, og beboere og arbeidere må ta hensyn til hverandre.

► ligger sant å si dårlig an. Men hvem har vel tenkt på det? Det er tross alt ikke mer enn tre måneder siden samferdselsminister Liv Signe Navarsete svingte grabben på en svær gravemaskin og markerte anleggstart, og ennå er kun en del av brakkeriggen på plass. Inntil nylig har alt arbeid foregått bak skrivebordene: Prosjekteringen pågikk i lang tid, før myndighetene vedtok den nødvendige regulering etter høringsrunder og uttalelser. Først i november ankom Jernbane-

verkets prosjektleder for utbyggingen.

- Navnet er Nakken med to k-er, det er litt viktig, gliser prosjektleder Jan Magne Nakken gemyttlig, man blir ikke særlig formell av mange år på anlegg. Romsdalingen har solid erfaring, han har bygd oljeplattform på Åndalsnes, boret etter olje i Nordsjøen og bygd både veier og hotell over det ganske land. For snart tretti år siden flyttet han til Vestfold med et lønlig håp om å

slippe å pendle. Strategien funket lenge, og han satt akkurat og drømte fredelig om dobbeltsporutbygging i hjemfylket da han ble utkommandert til Jæren.

- Vi ligger et par uker etter planen, innrømmer han. - Vi måtte gå et par ekstra runder med forhandlinger fordi prisnivået var for høyt. Ved å være kreative og finne billigere løsninger klarte vi å redusere kostnadene med 15 millioner. Først da kunne vi skrive kontrakt



med entreprenøren. Men vi skal klare å ta igjen det tapte, selv om vi kan bli nødt til å sette inn ekstra krefter under betongarbeidet.

– Skiftordninga vår er ei uke på og ei uke på, gliser byggeleder Wangen galgenhumoristisk. Anlegget må driftes og entreprenøren serves. De to ingeniørene har en klar arbeidsfordeling, mens Wangen styrer anlegget til daglig, tar Nakken seg av pengene og framdriften. Etter som prosjektet skrider fram, har en

broket bukett kolleger tilført nye former for kompetanse. Så mange er de nå at Jernbaneverket fant det praktisk å overta lokalene til en fraflyttet tannlegeklinikk midt i Sandnes sentrum. Boring er tross alt boring. I flokken finner vi grunnerververne Ivar Hebnes og Steinar Dahle:

– Det er vi som forhandler med grunneierne. Ved skjæringa i Jåttåvågen må ett hus rives og et annet løses inn. Et tredje ligger så

nær anleggsområdet at huseieren ikke vil bo der. Vi forhandlet lenge med eieren for å kunne flytte huset noen meter, men endte opp med å kjøpe det. Når arbeidene er slutt og terrenget igjen faller til ro, selger vi det videre igjen, forteller de to.

– Alle vil ha tog, men ikke i sin egen hage. Holdningene fra grunneierne varierer etter om de bor nær innpå eller et stykke vekk fra anlegget. Generelt kan man si at beboerne i nabolaget er positive til dobbelt- ▶



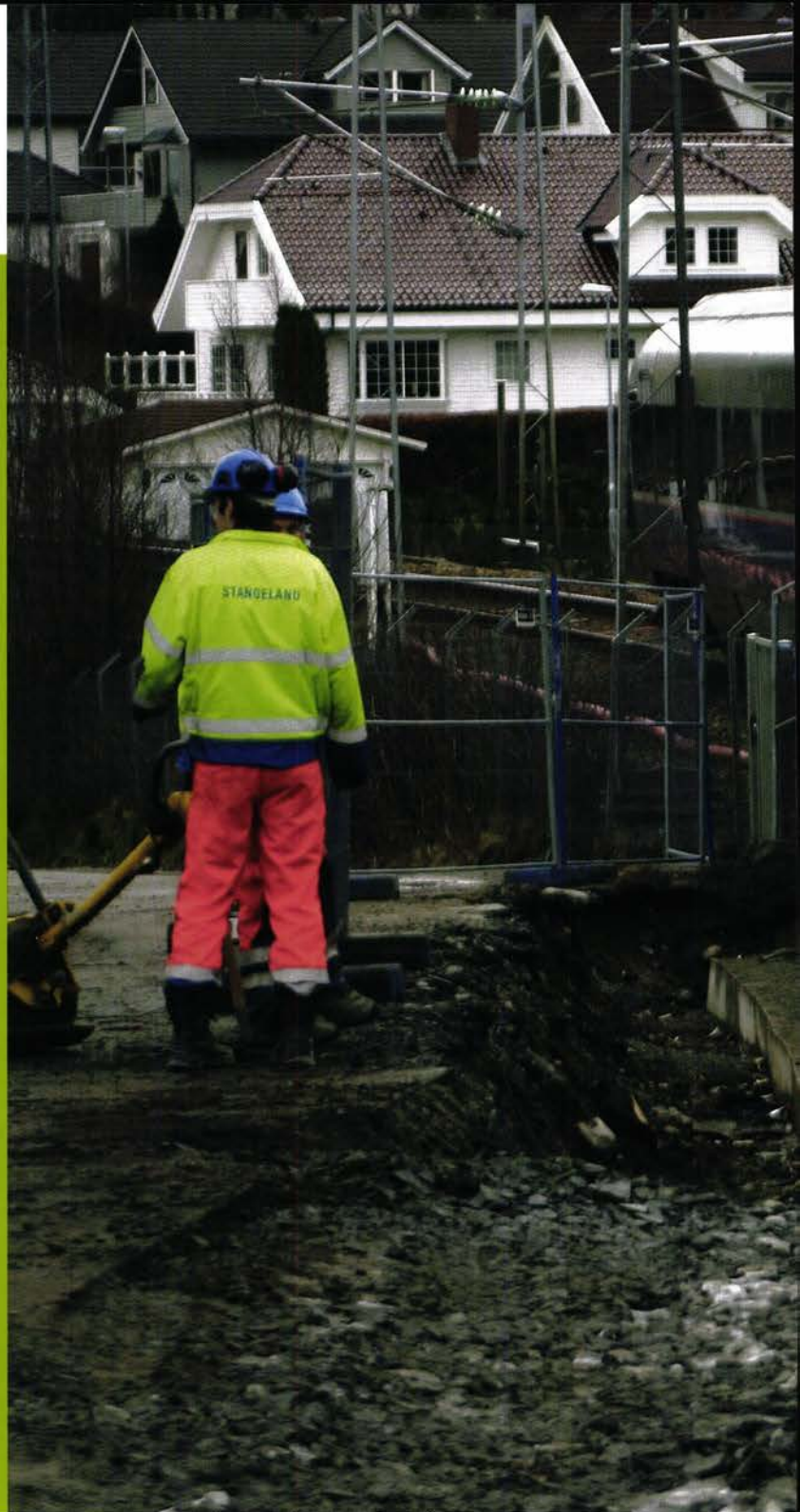
FIN BLANDING: Anlegget består av en fin blanding anleggsfolk og jernbaneekspertise, her representert ved sikkerhetsmann Harald Olsen og byggeleder Morten Wangen.



TILBAKE: Sikkerhetsmann Harald Olsen er tilbake på jernbanen, slutt-pakke eller ikke.



VIBRASJONER: Ida Meisland Eide og Brit Lone Andersen ved Boganes sykehjem forklarer at de ikke har noe imot vibrasjoner.



► sporet. De får et bedre togtilbud, godstrafikken stoppes i Ganddal, støyskjermingen blir bedre og nye turveier langs skinnegangen letter atkomsten. Derfor er det også kommet krav om å åpne Jåttåvågen holdeplass før planlagt tid. Samtidig oppstår sterke følelser når vi må ta en snabb av en hage eller en snipp av ei tomt.

Staten stjeler jord! Overskriften prydet lokalavisa etter en ervervskrangel. Hebnes og Dahle gjør så godt de kan for å finne minnelige ordninger, men rår også

over maktmidler i form av ekspropriasjon om ikke enighet oppnås. Samfunnet kan ikke la seg stoppe av krakilske enkeltpersoner, men ønsker likevel å gjøre prosessen mest mulig smertefri. Informasjonskonsulent Astrid Nodland har som en hovedoppgave å kommunisere med beboerne i nrområdet. Vi følger henne på besøk til Boganes sykehjem, kun en steinsprut fra anleggsområdet.

– Vi opplevde strømbrydd på grunn av dere i ettermiddag, visstnok fordi en stolpe ramlet ned, forteller

pleierne Ida Meisland Eide og Brit Lone Andersen. – Hele boligfeltet var strømløst, både supermarkedet og omsorgsboligene.

– Skapte det trøbbel? spør Astrid medfølende.

– Nei, det varte ikke så lenge, kun en times tid, bare nok til at det ble fest med levende lys på alle rom - trivelig, i grunnen. Dere får stå på og jobbe mest mulig effektivt, så blir alt fortere ferdig!

– Dere er klar over at vi starter å sprengte i slutten av februar?

– Her er så mange tunghørte som ikke får med seg et eneste



UTFORDRENDE: Den største utfordringen er å drive anlegg samtidig med avviklingen av togtrafikken.

Fakta

- Over en treårsperiode skal det bygges dobbeltspor på den 14, 5 km lange strekningen mellom Stavanger og Sandnes.
- Arbeidet ved Jåttåvågen er den første av fire parseller som til sammen utgjør hele strekningen.
- Her skal bygges en ny holdeplass, flere nye brukonstruksjoner og gang- og sykkelveier på hver side av jernbanen.
- Nord-Jæren er ett av Norges sterkeste utbyggingsområder. Alt i dag bor det 250.000 mennesker i regionen, i 2030 anslås innbyggertallet å ha økt til 400.000.

smell, og vibrasjoner er bare deilig, ler jentene galgenhumoristisk.

Befolkningen i distriktet er vant med tungarbeid. Rett utpå fjorden ved Hinna ble det i mange år produsert oljeplattformer. Noen lider likevel.

– Det var ei dame som bodde opptil arbeidsstedet og trengte ro for å lese til eksamen. Henne span-derte vi hotellopphold på. Vi sparer ikke på kronene i sånne tilfeller, vi får betalt tilbake i form av godt omdømme, presiserer Nodland og forteller at prosjektet høstet applaus

på et åpent informasjonsmøte for berørte naboer to dager i forveien.

Området er Stavangers Bærum. Den flotteste eneboligen på Gausel gikk nylig for mer enn 16 millioner kroner, noen har også tilbudt å skjote til millionbeløp for å få lagt skinnegangen i kulvert. Folk lar seg derfor ikke by hva som helst. Da lørdagens snøvær gjorde gangveiene langs anleggsområdet glatte, ringte en av naboene straks til byggeleder Wangen og forlangte at det ble strødd på timen. Av ren velvilje ba Wangen derfor Stangeland-folkene

om å kjøre på grus, noe som også ble gjort. Dagen etter var snøen borte, og den samme naboen forlangte at grusen omgående ble fjernet igjen, noen kunne jo skli på den! Da byggelederen dro litt på det, kom følgende melding pronto:
– Jeg holder Dem personlig ansvarlig, Wangen!

For å si det med Ibsen: Om man hamrer eller hamres, like fullt så skal der jamres!

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Per Sandberg
TITTEL: Stortingsrepresentant fra
Fremskrittspartiet og leder av
Stortingets transport- og
kommunikasjonskomité.



Flytt NSB til Næri

Jernbanen i Norge har hatt en god utvikling på mange områder de siste årene, og vi finner det naturlig at eierskapet fremover forvaltes og videreutvikles til beste for selskapet av Næringsdepartementet fremfor Samferdselsdepartementet.

Med behandlingen av stortingsmeldingen om virksomheten til NSB AS for perioden 2007-2009 i slutfasen er det naturlig for meg å knytte noen synspunkter på jernbane til denne.

Tjene NSB best

Næringsdepartementet har hånd om mye av den øvrige statlige forretningsdriften og derved oppnås også et skille mot eierskap og forvaltning av jernbanens infrastruktur som fortsatt forutsettes forvaltet av Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet.

En slik endring vil være tillitvekkende og ryddig og vil tjene den langsiktige utviklingen av NSB

bedre enn ved at selskapet er underlagt et departement som både er regulator, eier og bestiller av transporttjenestene.

Lite kundefokusert

Jeg registrerer også at Samferdselsdepartementet omtaler det statlige eierskapet i NSB så lite kundefokusert som det vel er mulig: - Et sektorpolitisk virkemiddel for å nå samferdselspolitiske målsetninger.

Vi tror ikke dette er et godt utgangspunkt for selskapets utvikling og er helt sikre på vårt primære standpunkt om at det er viktig å legge til rette for en sterk og velfungerende jernbane ved å rette fokus mot der jernbanen har konkurransekraft og fortrinn fremfor andre transportformer. Fulgt opp selvfølgelig av å la selskapet realisere det potensialet det har i en friere konkurranse om å levere det tilbudet kundene etterspør.

I en slik konkurranse vil involve-

ring fra eksterne, private eiere kunne tilføre virksomheten muligheter det statlige eierskapet og målsetningene mangler. Det kan være fristende å sammenligne med Telemors virksomhet og telemarkedets utvikling, dets mangfoldige tilbud og priser. Er det noen som ønsker «Televerkets» monopoltjeneste, ventetider og priser tilbake?

Selvмотsigelse

Driften av Gjøvikbanen under NSB Anbud har vist at konkurranse om driften av togstrekninger gir positive effekter for de reisende. Vi merket oss at NSBs ledelse på høringen i forbindelse med Stortingets behandling av mulig konkurranse på Konsvingerbanen uttalte at denne var godt egnet som en videreføring av bruk av anbud.

Det er skuffende at stortingsflertallet ikke er villig til å videreføre de positive effektene vi ser fra Gjøvikbanen til en rekke andre



POSITIV EFFEKT: Månedens gjest er skuffet over at stortingsflertallet ikke er villig til å videreføre de positive effektene fra Gjøvikbanen til andre strekninger.

FOTO: TORE HOLTET

ingsdepartementet

strekninger for bedre kundeopplevelse og styrking av togets rolle som foretrukket transportmiddel.

Det fremstår dessuten som den reneste selvmotsigelse at til tross for at flertallet anerkjenner suksessen på Gjøvikbanen og hilser velkommen at NSB arbeider i konkurranseutsatt virksomhet i Norden med stor suksess, er det tvert nei til mer konkurranse på persontransport i Norge! En kan ikke fri seg fra mistanken om at gammel ideologi om statsdrift her legger sin klamme hånd over selskapets muligheter til utvikling og tilpasning til et marked med mange nye muligheter.

Dystert for «normalhastighetsjernbanen»

Man kan vel knapt drøfte jernbanens vilkår i Norge uten å ta med seg statens satsing i form av investeringer og tilskudd/kjøp. Stortingsmeldingen om NSBs virksomhet gir noen interessante muligheter for

refleksjoner også her. Fremskrittspartiet fikk sist høst nedstemt sitt forslag om å øremerke en del av avkastningen fra Statens Pensjonsfond («Oljefondet») til varig, sikker og forutsigbar investering i samferdselsinfrastruktur, herunder muligheter for om lag 2,5 milliarder kroner til kollektiv/jernbane.

Stortingsflertallets ensidige fokus på at jernbanens fremtid ligger i den såkalte «høyhastighetsbanen» - med investeringsbehov i nye linjer på 150 - 200 milliarder - tegner dystre utsikter for dagens «normalhastighetsjernbane».

Urealistisk og skuffende

Investeringsbehovene til dagens jernbane ligger i størrelsesordenen 80 - 100 milliarder, og man kan spørre seg om realismen når et flertall på Stortinget bemerker at det er «avgjørende at satsingen på høyhastighetsbaner ikke skjer på bekostning av investeringer i øvrig

infrastruktur for person- og godstrafikk».

Med den lave politiske viljen til å prioritere samferdsel i Norge er drømmene om høyhastighetsbaner langt unna å kunne bli en realitet. For perspektivets skyld nevner jeg at statens samlede investeringer i hele Norges riksveinett er 6-7 milliarder kroner i året, med et investeringsbehov bare i stamveinetet på hele 230 milliarder...

For mange av oss på Stortinget var meldingen om NSBs virksomhet skuffende. Defensiv, lite nytenkning og med liten vilje til å la selskapet realisere sine muligheter i et marked som faktisk etterspør kvalitativt bedre tjenester både i person- og godstransporten.

«Driften av Gjøvikbanen under NSB Anbud har vist at konkurranse om driften av togstrekninger gir positive effekter for de reisende»

Full fart

Bilde av skikkelig vinter på Gardermobanen. Vi skimter så vidt toget som kommer motsatt vei med en kilometer lang snøføyke bak seg. Ingen ting i bildet er skarpt, noe som i dette tilfelle gir en fartsfølelse.

MITT JERNBANEBILDE

NAVN: Jens Thomas Bjerkek
TITTEL: Gruppeleder Leveranse,
BaneTele AS
KAMERA: Canon EOS 300
BOR: Oslo





Banverket unnskylder seg

Det svenske Banverket ber om forlatelse etter kollapsen i trafikken i forbindelse med uværet over Vest-Sverige i slutten av februar. Sterk vind og mye snø gjorde at sporvekslene ikke fungerte med den følge at togene ble stående. Nå har driftsområdesjefen i Banverket, Thomas Pettersson, forsikret om at det er de som ikke har gjort jobben, og at de tar kritikken alvorlig.

Rift om fagfolk

Også i Danmark er jernbanekompetanse etterspurt ettersom stadig flere private entreprenørselskap vil kjempe om jernbaneanbud. I Danmark pågår det fortsatt forhandlinger mellom arbeidstagerorganisasjonene og Transport- og Energidepartementet om privatisering av Banedanmarks entreprenøravdeling med 950 ansatte. Imens er det mange som blir fristet av gode tilbud fra private bedrifter.

DB tok prisen

Deutsche Bahn er tildelt prisen for beste internasjonale sports-sponsoring for kampanjen «Wir sind am Ball» i forbindelse med fotball-VM i Tyskland sist sommer. Juryen uttaler at den integrerte kampanjen til DB var forbilledlig fordi den forente markedsføring utad med sterk intern kommunikasjon.

Biodiesel på tog

Både franske SNCF og Indian Railways har startet på pilotprosjekt for bruk av biodiesel på tog. Det som gjør det interessant å prøve ut biodiesel, er den stadig dyrere dieselen, men også klimaspørsmålet. EU-kommisjonen har for eksempel satt opp et mål om at biodiesel skal stå for seks prosent av dieselmarkedet i 2010. Også den internasjonale jernbaneunionen UIC har begynt å samle inn informasjon fra medlemmene sine og planlegger å gi ut en studie om dette neste år.



STOR MARKERING: Det franske jernbaneverket (RFF) hadde alle grunn til å feire: Avstanden mellom Paris og Strasbourg er nesten halvert i tid.

FOTO: SCANPIX

Den 15. mars var det høytidelig markering av at arbeidet med den nye høyhastighetslinjen mellom Paris og Strasbourg var ferdig. Når rutetrafikken starter 10. juni, vil det ta 2.20 timer å tilbakelegge strekningen Paris-Strasbourg med tog - mot fire timer i dag.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Det franske jernbaneverket (RFF) er ikke lite stolt av storverket som nå er ferdig bygd. Høyhastighetslinjen går fra Paris med avgreininger til Luxembourg og Strasbourg. Planen er at linjen skal kunne bygges på videre inn i Luxembourg, Tyskland og Sveits for et sammenhengende høyhastighetsnett.

32 milliarder

10 000 mennesker har vært involvert i byggingen av denne linjen, som har kostet fire milliarder euro - godt i overkant av 32 milliarder norske kroner. Finansieringen er fordelt på RFF, EU, Storhertugen av Luxembourg og det franske togselskapet SNCF.

Strengt mikjøkrav

Før byggingen startet, ble det lagt strenge

krav på prosjektet i forhold til miljømål. Linjen skulle bygges uten å komme i konflikt med verdifulle naturmiljø, med sjeldne planter, områder med storvilt og trekkruter for fugl. Videre ble det lagt ned store ressurser i å ta vare på kulturminner og for å innpasse sporet i landskapet.

I førersetet

Resultatet er en hypermoderne jernbane der togene skal kunne kjøre i 320 km/t, og hvor det nye signalsystemet ERMTS blir tatt i bruk fra første dag. For de reisende betyr banen en tidsmessig innsparing så det holder. Paris-Reims vil gå på 45 minutter mot 1.35 t i dag. Paris-Metz/Nancy på 1.30 t mot 2.45 i dag.

Med banen LGV Øst Europa har Frankrike på nytt tatt førersetet i utviklingen av et moderne jernbanenett i Europa.



Ny toppsjef i DSB

NY SJEF: Søren Eriksen har vært i DSB siden 2002. Nå er han toppsjef.

FOTO: DSB

Styret i De danske statsbanene har utnevnt Søren Eriksen (38) som ny administrerende direktør. Eriksen har vært konstituert i stillingen siden tidligere DSB-sjef Keld Sengeløv døde i fjor.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Sengeløv hadde vært administrerende direktør i DSB i fire år da han døde under en utenlandsreise i september i fjor, 53 år gammel.

Mens styret, sammen med et hodejegerfirma, har lett etter Sengeløvs arvtaker, har konserndirektør Søren Eriksen fungert.

Eriksen har bakgrunn som konserndirektør med ansvar for økonomi, finans, regnskap, personal, IT og DSBs internasjonale forretninger, en stilling han har hatt siden 2002.

Da styret satte i gang med å lete etter en administrerende direktør, var det med tanke på de utfordringene DSB står overfor, med en mulig omdannelse til AS og privatisering.

Fra eget hus

Prosessen med å søke etter en permanent

administrerende direktør omfattet flere eksterne kandidater. Men til slutt endte styret opp med han de hadde:

- Sett i lys av den innsats Søren har gjort det siste halve året, vil han være i stand til å løfte de store utfordringene DSB står overfor i forbindelse med privatisering, kommende konkurranse og forbedring av kundetilfredsheten, sa styreformann Mogens Granborg da han presenterte den nye sjefen.

Tøffe år

DSB har hatt det tøft i de siste årene. Dårlig kvalitet på infrastrukturen har medført dårlig punktlighet. I tillegg har leveransene av de nye IC4-togene fra italienske Ansaldo-Breda, det samme selskapet som leverte lokaltog av type 72 til NSB, vært et eneste langt mareritt. Nå i vår har DSB fått tilatelse til prøvekjøring uten passasjerer på åpen bane. Kanskje kan toget benyttes i trafikk fra i sommer av. ■



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 55 242
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



FRA DEN BAKVENDTE JERNBANEGÅRD

Den norske jernbanehistorien inneholder en del særegenheter. En av de særeste er striden om sporvidden.

Allerede i 1857 dukket diskusjonen om et smalere spor opp for første gang. Bakgrunnen var selvsagt økonomisk. Et smalere spor krevde mindre grunnarbeid og kunne enklere tilpasses landskapet, blant annet med krappere kurver enn normalsporet tillot, hevdet den norske ingeniøren Carl Abraham Pihl. Det var han som lanserte forslaget om en sporvidde på tre fot og 6 tommer eller 1067 millimeter. Hans forslag gikk gjennom i Stortinget, og de to banestrekningene Hamar-Grundsetbanen og Størenbanen var de første av mange med «det pihlske smalspor».

Kampen ble ført på møter og i avisene, og ordbruken var sterk. Fra normalsporleiren ble det påstått at «utenlandske ingeniører ville komme, ikke på studiereise, men på lysttur for å se på virvaret. Vi ville få den mest kuriøse, kompliserte og bakvendte jernbanegård i verden!»

Men med Stortingets vedtak i 1898 om Bergensbanen med



normalspor slo denne sporvidden for alvor igjennom som norsk jernbanestandard.

Blandingen av sporvidder fikk mange og langvarige ulemper. Vestfoldbanen fikk først normalspor i 1949. Og likevel: Når vi ser hvor langt inne bevilgninger til jern-

baner sitter i dag, kan det stilles spørsmål om ikke smalsporet tross alt førte til at vi fikk mer jernbane enn vi ville hatt om alt skulle bygges med normalspor fra starten av.

REIDAR SH

STOLTHET OG FORDOMMER

De fleste forbinder trolig overskriften med tittelen på den velkjente romanen som Jane Austen utga i 1813. Her skal det imidlertid ikke handle om vanskelige kjærlighetsvilkår på tvers av klasseskiller i England på 1800-tallet, men om fremstøt for å rekruttere flere flinke folk.

Jernbaneverket har et stort behov for å rekruttere nye medarbeidere innenfor en lang rekke fagfelt. Økt politisk vilje til å satse på jernbanen har bidratt til å for-

sterke dette behovet. Samtidig går anleggsbransjen i Norge så det griner. Dermed hardner kampen om de kloke hodene til. Vi merker det godt i møtet med studentene på NTNU og andre læresteder som utdanner folk med akkurat den tekniske kompetansen vi er på jakt etter.

Det er også i disse møtene vi ofte opplever den snedige kombinasjonen av stolthet og fordommer. For naturligvis er vi stolte av bedriften vår. Det skulle ellers bare

mangle. Jernbaneverket er tross alt en moderne, fremtidsrettet og høyteknologisk bedrift. Det er det imidlertid ikke alle studentene som er klar over.

Det må vi ta på alvor, og det gjør vi best gjennom å vise oss frem med jevne mellomrom. For hvis ingen er i tvil om hvem vi er og hva vi har å tilby, vil heller ingen møte oss med feilaktige fordommer tuftet på tynt grunnlag.

HARRY K