

Jernbane

NR. 5 - 2007

magasinet



Mangelvare

Øyvind Prestby (t.v.) og Geir Pynten tok sluttpakke for rundt to år siden, men er nå glade for å være tilbake i Jernbaneverket. Og de trengs. Mangel på fagfolk forsinker utbyggingsprosjekter og kan ramme vedlikeholdet på jernbanen.

SIDE 4-13



Jernbaneverket



Velkommen til Jernbaneverket

Det syder av aktivitet på jernbanen for tiden. Både gods- og persontrafikken er i stadig vekst, og i Jernbaneverket er vi i full sving med store investerings- og vedlikeholdsprosjekter. Samtidig er arbeidsmarkedet stramt, og vi ser at jernbanefolk er attraktive for jobber utenfor jernbanebedriftene.

Utfordringen for oss i Jernbaneverket er både å holde på viktig kompetanse og å legge til rette for nyrekruttering. Jernbaneverket er en høyteknologisk virksomhet med mange interessante arbeidsoppgaver. Det kan vi bli enda flinkere til å profilere.

Nedbemanningen som den forrige regjeringen påla oss for et par år siden, skapte mye uro internt. Og usikkerheten om framtida er nok fortsatt til stede hos enkelte. Jeg er imidlertid overbevist om at vi har bidratt til å dempe denne usikkerheten nå som organiseringen av driftsapparatet er på plass. Men det er fortsatt en viktig lederoppgave å motivere og legge til rette for godt samspill i den nye organisasjonsmodellen.

I denne utgaven har Jernbanemagasinet fulgt opp en del av dem som forlot Jernbaneverket som en følge av prosessen for to år siden. Det er mange forskjellige erfaringer og synspunkter som kommer fram. En tendens er imidlertid klar: Stadig flere søker seg nå tilbake til stillinger i Jernbaneverket. Det er godt å registrere og et tegn på at Jernbaneverket er en attraktiv arbeidsplass med spennende arbeidsoppgaver.

Steinar Killi

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



36 Drømmen

Han tok sluttpakke, fulgte drømmene sine og ble hotelleier på Sri Lanka. Og det angret han ikke på.



10 Har troen

- Nå er det viktig at de ansatte merker at vi har tro på dem, sier driftssjef Bjørn Hillestad i Region Øst (t.v.).

To år etter:

Mangel på fagfolk forsinker prosjekter	4
Sluttet - og kom tilbake	6
- Nå er trygghet viktig	10
- Vil gjerne tilbake	11
Gjør suksess med Norsk Jernbanedrift	12
- Angret ikke et sekund...	13

Smånytt innenriks	14
Oppsynsmenn endelig i mål	16

Min arbeidsdag:	
Frustrert oppsynsmann	18

Sagt om jernbanen	19
-------------------	----



22

Lønnsomt nav

Trafikken i gods-navet Alnabru sprenger alle prognoser. Selv om prislappen på den nye terminalen tredobles, blir den ekstremt lønnsom.



28

Radarpar

Radarparet Beate Isetorp og Henning Bråtebæk forvalter en hovednøkkel til Jernbaneverkets suksess eller fiasko.

32

Søpla skal bort

Tendensen til forsøpling langs jernbanesporet i og rundt hovedstaden skal snus. Nå er til og med kontorister beordret ut.



Smånytt innenriks	20
Alnabru:	
Meget lønnsomt tross prishopp	22
Samhandling på Alnabru	24
Månedens gjest:	
Klima for jernbane	26
Møte med:	
Navets voktere	28
«Det er førsteinntrykket som teller ...»	32
Helge oppfylte sin drøm	36
Den nye turistbanen	39
Mitt jernbanebilde:	
Sveising	40
Smånytt utenriks	42
På skrått bakfra	44

Jernbane

magasinet

NR. 5 - 2007

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland

REDAKTØR

Svein Erik Bakken

REDAKSJONSSJEF

Tore Holtet

FOTOJOURNALIST:

Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymark

Harry Korslund

Arvid Bårdstu

Jon Iver Grue

Egil Nyhus

Arne Danielsen

Sindre Ånonsen

Inge Hjertaas

FORSIDE-FOTO: Jon Iver Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Svein Erik Bakken

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 51 56

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

Redaksjonen avsluttet 1. juni 2007.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 5.800

Layout: Aktuell, Oslo

Trykk: Gan Grafisk, Oslo

Mangel på fagfolk forsinker prosjekter

På kort sikt mangler Jernbaneverket fagfolk. Det gjør at en del utbyggingsprosjekter blir forsinket, og at vedlikeholdsaktiviteter kan bli skadelidende. Jernbaneverket vil snarest iverksette tiltak for spesielt å rekruttere fagpersoner med elektroutdanning.

Tekst: TORE HOLTET

Dette opplyser Jernbaneverkets infrastrukturdirektør Jon Frøisland til Jernbanemagasinet.

Avskalling

– Vi opplever for tiden et press på våre ressurser, spesielt innen fagområdet signal/tele, og det bekymrer oss, erkjenner Frøisland.

– Vi ser tendenser til avskalling flere steder. Ti har sluttet i Gudbrandsdalen. Fire har nettopp sagt opp i Trondheim og to på Grong. Disse stillingene vil bli lyst ut. I tillegg hører vi at det er uro på gang andre

steder, og dette kommer på toppen av at vi allerede har bundet opp en god del ressurser til dokumentasjonsarbeid et års tid framover.

– Det er heller ingen tvil om at vi har behov for å styrke ingeniør- og teknikerkompetansen. Dette til sammen gjør at vi kan måtte utsette noen av utbyggingsprosjektene. På litt lengre sikt ser imidlertid situasjonen lysere ut, opplyser infrastrukturdirektøren.

En rekke mottiltak

– Hvilke mottiltak setter Jernbaneverket i verk?

– Jeg opplever at bildet er sam-

mensatt, og det kreves tiltak på flere hold. Det handler om bedre utrustning både hva angår biler og utstyr for øvrig, avlønning og arbeidsmiljø generelt. Vi har nettopp vedtatt nye retningslinjer for bilbruk. Flere vil få PC-er og andre tekniske hjelpemidler på selve arbeidsstedet. Dette vil bli igangsatt fortløpende, og retningslinjene er utarbeidet.

– Hva med lønn?

– Vi kan ikke være lønnsledende, og konkurransen med private er ikke lett. Imidlertid vil vi komme med utspill som vi ønsker å gå i dialog med personalorganisasjonene om, forteller Frøisland og varsler økt satsing på lederutvikling og opplæring.

– For tiden pågår sluttdelen av organisasjonsarbeidet innen Drift og banesjefenes organisasjoner. Når arbeidssesongen er slutt, ønsker vi å tilby lederutviklingskurs og andre kompetansehevende kurs. Jeg har også bedt om at en egen leder-samling i Drift ut på høsten. På denne måten håper vi å gi den enkelte ballast og påfyll, slik at vår nye organisasjon får et godt grunnlag for en god start.

Stabil styrke

Etter at den nåværende regjeringen stoppet full bortsetting av drifts- og vedlikeholdsoppgaver, har Jernbaneverket i dag rundt 960 driftsansatte.

– Dette er en størrelse vi kan og bør leve med, konstaterer sjefen for

jernbanens infrastruktur. – Innenfor linjen ligger vi kanskje i overkant i forhold til våre budsjetter og de styringssignaler vi har fått fra departementet om konkurranseutsetting. Innen elektrofagene har vi som nevnt behov for en mindre oppbygging. I sum har vi en stabil arbeidsstyrke totalt.

Ro i systemene

– Har du forståelse for at en del driftsansatte har gått lei?

– Jeg har forståelse for at mange har opplevd det som uryddig og kanskje litt utrygt å tilhøre Jernbaneverket de siste åra. Nå håper jeg vi har fått en driftsmodell som vi kan leve med en god del år framover, og at vi får ro i systemene våre og på den måten får vist hva vi virkelig duger til. Det er nødvendig for vår egen selvtillit og ikke minst overfor de krav våre eiere setter.

– Er jernbanen i dag en attraktiv arbeidsplass?

– Jeg tror den medvinden som jernbanen opplever, vil kunne gi oss en bra drahjelp i åra framover. Persontrafikken øker. Godstrafikken øker. Vi øker oppetiden på våre anlegg og punktligheten går igjen oppover. Hvis det i tillegg satses på jernbanen, slik det er uttrykt fra ulike politiske hold, har jeg god tro på at vi vil bli sett på som en god arbeidsplass – også blant de mest attraktive fagfolk.

Den høye gjennomsnittsalderen på jernbanen nødvendiggjør likevel et omfattende rekrutteringspro-



«Jeg opplever at bildet er sammensatt, og det kreves

tiltak på flere hold.»

JON FRØISLAND
INFRASTRUKTURDIREKTØR



NYE SIGNALER: Jernbaneverket opplever tendenser til avskalling i signalmiljøet og vil sette i verk en rekke mottiltak for å rekruttere nye fagpersoner.

ARKIVFOTO

gram og økt inntak av lærlinger.

Ikke selvhjulpne

– Kommer Jernbaneverket i framtida til å være prisgitt eksterne leverandører av tjenester, også i forhold til drifts- og vedlikeholdsarbeider?

– Vi vil ikke være selvhjulpne.

Også i åra framover kommer vi til å ha en ikke ubetydelig grad av konkurranseutsetting, fastslår direktøren som er sjef for de fleste av Jernbaneverkets ansatte.

– Men, legger han til: – Vi vil ha tilstrekkelig med egne folk slik at vi sikrer kvalitet og sikkerhet på jern-

banenettet, og at vi i tillegg sikrer den nødvendige kompetansen innenfor jernbanefagene også i fremtiden, konkluderer infrastrukturdirektør Jon Frøisland.

tore.holtet@jbv.no



Sluttet - og k

LILLESTRØM: Graset er ikke alltid grønnere på den andre siden av gjerdet. Øyvind Prestby tok sluttpakke, mens Geir Pynten hoppet på et fristende tilbud fra det private næringslivet. Nå er begge tilbake i Jernbaneverket, fordi de savnet kollegene og det gode jernbanemiljøet på Lillestrøm.



GLADE: Øyvind Prestby (til venstre) tok sluttpakke, mens Geir Pynten hoppet på et spennende tilbud fra det private næringslivet. Nå er de glade for å være tilbake i Jernbaneverket.

om tilbake

Tekst og foto: JON IVER GRUE

I 2005 sluttet om lag 350 personer i driftsapparatet som følge av vedtaket om å konkurransesatte hele jernbanens produksjonsapparat. Knappe to år senere er et titalls av dem allerede tilbake på sporet.

– Folk som syter etter å ha jobbet 10-20 år i Jernbaneverket, bør prøve noe annet, for de vet ikke hvor godt de har det. Selv om mye av den gamle jernbanekulturen er borte, savnet jeg virkelig det gode arbeidsmiljøet og tilhørigheten til jernbanen, sier Geir Pynten.

Førstemann

Øyvind Prestby forsvant til Baneservice, der han fikk jobb med å kjøre skiftmaskin på strekningen Berg-Halden-Kornsjø. Han trivdes godt i jobben, men ble lei av pendlingen og likte ikke å være borte hele uka.

«Jeg har virkelig savnet det gode miljøet og tilhørigheten til jernbanen»

GEIR PYNTEN



► – Selv om jeg hadde fri annenhver uke, var det så mye å gjøre mens jeg var hjemme at det endte med at jeg ikke fikk gjort noen ting, flirer han. KL-montøren hadde 12 år i Jernbaneverket og var blant fem av totalt 12 ansatte ved avdelingen på Lillestrøm som benyttet seg av sluttpakketilbudet i forbindelse med turbulensen rundt privatiseringen av jernbanen i 2004 og 2005.

Førstemann

– Alle på drift og vedlikehold fikk beskjed om at vi ville miste jobben og ble oppfordret til å se oss om etter noe annet. Etter møter på møter var vi frustrerte og leie alle mann. Jeg var førstemann som søkte om sluttpakke sommeren 2005. Med ett års lønn regnet jeg med at jeg hadde tid til å finne meg noe annet og fikk etter hvert tilbudet fra Baneservice, forteller han. I januar var han tilbake i sin gamle stilling i Jernbaneverket, etter at tidligere kolleger tipset om at det ville bli utlyst ledige stillinger.

Sluttpakker

– Den forrige regjeringen var den direkte årsaken til privatiseringen, men jeg tror ledelsen i Jernbaneverket begynte i helt feil ende med å kvitte seg med folk før nye var på plass. Jeg kjenner ikke grunnlaget som dannet strategien til jernbandedirektør Steinar Killi & co, men skulle gjerne sett oversikten over disponible mannskaper. Det var jo mangelen på folk som gjorde at sluttpakkene til slutt ble stoppet. Da hadde om lag 300 ansatte på landsbasis sluttet, mens den totale nedbemanningen skulle ha vært på cirka 1.000 mann, sier Prestby.

Fra gata

Pynten tror ikke det kom tydelig nok fram i prosessen med nedbemanning at de ansatte som for-

svant hadde årelang kompetanse som var nokså kompleks.

– Vedlikeholdet på baneanlegget skal rulle og gå likevel, og det ble for mye å gjøre for dem som ble igjen. Det resulterte i rovdrift og sjukemeldinger. Ulykkene skjøt i været, noe som ofte er konsekvensen av at folk blir presset. Det er ikke bare å ta en mann fra gata og si «skru på den bryteren der». Det trengs et års opplæring før arbeidsmaskinene kan kjøres ut også, påpeker han.

Forlokkende

Pynten har vært ansatt i Jernbaneverket siden 1981 og hadde jobbet både som oppsynsmann og produksjonsplanlegger, da han i 2001 fikk tilbud fra firmaet Aerogly Services om å være med på et spennende prosjekt om avisning av fly på Gardermoen. Tilbudet var så forlokkende at han sa opp da han ikke fikk permisjon. I stille perioder hendte det at han ble han leid inn av Jernbaneverket på konsulentbasis, men sto på bar bakke da avtalen til Aerogly Services løp ut etter fem år.

– Etterpå jobbet jeg en noen måneder i Forsvaret. Så fikk jeg jobb som key account i en jernvareforretning på Jessheim der jeg jobbet med storkontrakter opp mot kommune og stat. Det passet meg så bra at jeg la Jernbaneverket på is helt til de måtte ha inn folk igjen. Den 1. desember begynte jeg som fagarbeider på strømforsyningen på Lillestrøm. Det har vært en liten omorganisering siden jeg sluttet, og produksjonsområdet er mer tilsluttet forvaltningen igjen, sier han.

Mye pes og jag

I dag er han glad for erfaringen han fikk med årene i det private næringslivet.

– Jeg har hatt noen runder der jeg både har jobbet for meg selv og

«Selv om jeg hadde fri annenhver uke, var det så mye å gjøre...»

ØYVIND PRESTBY

for andre. Det var et pes og et jag og helt annerledes enn jeg trodde. Her har vi turnuser og strukturerte arbeidsformer som gjør det mye lettere å planlegge. Oppdragene i det private næringslivet ligger ikke rett utenfor stuedøra akkurat, og en må regne med å jobbe og reise mye. Jeg opplever også at det er mye større takhøyde i Jernbaneverket. I det private går folk på tå hev for ikke å si noe de helst ikke burde ha sagt, samtidig som det er veldig mye «kompiskjøring» og annet rart. I private bedrifter som er i en konkurranseutsatt bransje, blir det fort korte linjer for å passe på sin egen avdeling. Jeg har selv sett kolleger slite fordi de blir veldig usikre på hvem de kunne snakke med. Og selv om lønnsavtalene kan være hinsidige, er det nesten ikke én som har lik lønn, sier han.

Verken Geir Pynten eller Øyvind Prestby har noen bastante formening om det var riktig å sette jernbanen ut på anbud.

– Ledelsen i Jernbaneverket får ta den konklusjonen selv. Men sånn samfunnet har utviklet seg i retning av stadig mer konkurranseutsetting og EU-tilpasninger, måtte det før eller siden skje endringer, mener de.

Nedbemanningen

- Den 7. desember 2004 vedtok Stortinget å konkurranseutsette Jernbaneverkets produktionsapparat. Om lag 1000 årsverk skulle fjernes i løpet av fem år.
- Som et resultat av dette ble det i 2005 gjennomført en omfattende nedbemanning. På kort tid sluttet om lag 350 driftansatte, og mange av dem forsvant helt ut av jernbanen.
- På høsten samme år stanset den rødgrønne regjeringen konkurranseutsettingen.
- Et og et halvt år senere søker flere seg tilbake til Jernbaneverket. I skrivende stund er et titalls mennesker tilbake på sporet.





GOD TONE: Driftssjef Bjørn Hillestad (t.v.) har en god tone med sine ansatte, her representert ved anleggsleder Yngve Ottesen (i midten) og elektrotekniker Bård Granum.

- Nå er trygghet viktig

- Jernbaneverket er en god arbeidsplass, men utrygghet går ut over rekrutteringen. Nå er det viktig at de ansatte merker at vi har tro på dem. Det er også av stor betydning for å få inn yngre folk, ikke minst lærlinger, sier driftssjef Bjørn Hillestad i Region Øst.

Tekst: JON IVER GRUE
Foto: ØYSTEIN GRUE

Region Øst er den største driftsenheten i Jernbaneverket og ble hardest rammet da Stortinget vedtok å privatisere produksjonsapparatet. Av rundt 1.000 opprinnelig ansatte er det i dag igjen vel 520 driftsansatte i denne regionen.

Om lag 200 ansatte tok slutt-pakke. De fleste som forsvant ut døra med lukrative sluttvederlag, var yngre ansatte innen fagområdene strømforsyning og bane. Resten av nedbemanningen skjedde ved at mange gikk over i nye stillinger som oppsynsmenn hos banesjefene og til andre avdelinger i Jernbaneverket. Bare de ansatte på signal og tele ble fredet.

Mistet flinke folk

- For oss var det en veldig tøff

periode, både psykisk og fysisk. Vi mistet nok flere flinke folk med spisskompetanse enn vi hadde tenkt. Selv om vi har prøvd å støtte opp med det vi har, er det klart at vi har vært nødt til å leie tilbake noe av kompetansen. Fordi vi ikke har nok ressurser å sette inn, er vi ikke så robuste ved store feil som før, sier Hillestad og poengterer:

- Når vi først nedbemanner så raskt som det vi gjorde, mister folk troen på oss. Det må være trygt for at folk skal være her. Samtidig må vi få til nok trøkk. Ellers begynner ansatte å gå lei, og da mister vi også folk.

- *Har nedbemanningen gått på bekostning av sikkerheten til de ansatte?*

- En arbeidsundersøkelse ga indikasjoner på det, men det vil jeg helst ikke spekulere i, sier Hillestad. Derimot tilbakeviser han

påstander om at sjukefraværet skjøt i været.

- Vi trodde det ville gå til himmels, men det har det ikke gjort.

Lys i tunnelen

Et lite lys i tunnelen er det at Jernbaneverket har åpnet for å fylle opp med tidligere ansatte der de trengs. Mange som forsvant, har signalisert at de ønsker seg tilbake, og anslagsvis 8-10 personer er allerede på plass.

- Det tror jeg har å gjøre med at Jernbaneverket er en god arbeidsplass, og at de ansatte hadde det ganske greit mens de var her. Når Jernbaneverket fortsatt skal ha en produksjonsavdeling, har folk lyst til å være med på det. Et annet forhold er at enkelte ikke har så lett for å få tilsvarende arbeid der de er bosatt, sier Hillestad.

- Vil gjerne tilbake

HAMAR: - Jeg kunne tenkt meg noe i Jernbaneverket på Hamar. Når en har passert 50 år, blir det ikke lettere å pendle, sier Terje Edvardsen.

Tekst og foto: JON IVER GRUE

Han hadde jobbet 29 år som fagarbeider i jernbanen da han tok sluttpakke og begynte i Betonmast.

- Vi fikk høre at Jernbaneverket Drift skulle utvikles innen 2007. Da ville jeg stå uten jobb i en alder av 52 år. Det er ikke bare å slå av en bryter etter så mange år på samme arbeidsplass, og jeg var fryktelig usikker på hva jeg skulle gjøre. Da jeg søkte jobb som oppsynsmann i forvaltningen, som jeg ikke fikk, tok jeg etter mye om og men beslutningen om å slutte. På forhånd hadde jeg forhørt meg hos et

par jernbaneentreprenører og fikk jobb i Betonmast Bane. Det var de som virket mest seriøse, sier Edvardsen. Som en av dem med lengst ansiennitet ser han i ettertid at han kunne fortsatt der han var.

- Men jeg har lært veldig mye med å være borte fra jernbanen. Det går litt fortere i svingene i det private næringslivet, smiler to barnsforen.

Bor i campingvogn

Med to års lønn fra Jernbaneverket innrømmer han at han tross alt kom godt ut av det. Jobben i Betonmast er allsidig og variert. Han har prøvd alt fra å være sikkerhets-

mann til Robelfører og har vært med på det meste innen bygg, anlegg og jernbanedrift. Nå jobber han med entreprisen for trikkespor på Jernbanetorget og Lilleaker i Oslo.

- I tillegg til den slitsomme pendlingen får jeg ikke fulgt opp datteren min på 11 år. Derfor kunne jeg tenkt meg noe på hjem-plassen. Helst som fagarbeider på bane, ettersom det er det jeg har drevet med i alle år, sier han. Det meste av uka bor han i campingvogn på Lillestrøm, side om side med i alt 20-30 andre campingvogner som huser «anleggs-sluskene» i Betonmast.



IKKE BARE ... : - Det er ikke bare å slå av en bryter etter å ha jobbet så mange år på samme arbeidsplass, sier Terje Edvardsen.

Gjør suksess med Norsk Jernbanedrift

- Vi har hatt en voldsom vekst, sier Per Liane. Sammen med Ernst Terje Jakobsen sluttet han i Jernbaneverket og gjør nå stor suksess med Norsk Jernbanedrift AS som har 49 ansatte.

Tekst: JON IVER GRUE

- Da vi stiftet selskapet i mars 2005, var vi 12 ansatte. Vi var alle eiere, med Ernst Terje og meg som hovedaksjonærer. Resten ble spredd på ti tidligere fagarbeidere i Jernbaneverket, sier Liane.

Lei av omorganiseringer

De to bedriftsgründerne jobbet som henholdsvis prosjektingeniør og produksjonsleder på Drift i Porsgrunn/Larvik da de fikk beskjed om at Jernbaneverket skulle nedbemannes med om lag 1.000 ansatte.

- Helt siden starten i 1992 hadde vi vært gjennom mange omorganiseringer. Vi hadde ikke for tilpasset oss den nye organisasjonen og kommet på rett kjøll før noe nytt ble trødd nedover hodene våre. Ettersom Ernst Terje og jeg hadde et nært samarbeid i flere år og var grundig lei de stadige tilpasningene, tenkte vi at det var like greit å skape noe eget. Tankevirksomheten resulterte i at vi lagde ferdige planer for å dokumenterte det vi hadde tenkt oss, forteller Per Liane.

- Samtidig kjørte Jernbaneverket egne etableringskurs med sterk oppfølging av den statlige etaten Bedin i Brønnøysund. Hvis vi kunne fortsette med det samme som før, så hvorfor ikke?

Totalleverandør

I dag er Norsk Jernbanedrift totalleverandør på bygging og vedlikehold av jernbanens infrastruktur: spor, kontaktledning og signal, samt prosjektering av signalanlegg.



JERNBANEGRÜNDERE: Per Liane (t.v.) og Ernst Terje Jakobsen kjempet med nebb og klør mot nedbemanning og konkurranseutsetting. Nå leder de en privat jernbanebedrift med 49 ansatte.

FOTO: TORE HOLTET

Oppdragsgiverne er store entreprenørfirmaer som jobber opp mot Jernbaneverket. Blant annet har selskapet levert sikkerhetsvakter og ledere for el-sikkerhet til flere entreprenører, som Mesta, Baneservice, Jernbaneservice og Betonmast. Norsk Jernbanedrift har også hatt bistand fra de samme entreprenørene på egne prosjekter, i tillegg til at selskapet har hatt Banedanmark som underentreprenør på Ganddal godsterminal.

Nøye med kontroll

- Helt fra starten har vi vært nøye med å ha kontroll på det vi har å utføre. Vi deltar i anbudsrunder på

lik linje med konkurrentene og bemanner ut fra oppdragsmengden, fortsetter jernbanegründeren og tilføyer: - Hvis andre får anbudet, er det alltid noen som trenger hjelp.

Selv om han kjempet med nebb og klør mot nedbemanningen i Jernbaneverket, er han fornøyd med situasjonen slik den ble.

- Situasjonen i dag er helt super. Da vi startet Norsk Jernbanedrift, hadde vi en klar forestilling om hvor mange vi kunne bli, men hadde ikke regnet med at det skulle gå så raskt. Foreløpig er det ikke satt noen grenser for den videre veksten, sier Per Liane.

- Angrer ikke et sekund ...

Da Morten Smidesang (47) tok sluttpakke i Jernbaneverket på Hamar, hadde han bestemt seg for at det var et endelig farvel med jernbanen. I dag er han sikkerhetsmann som selvstendig næringsdrivende.

Tekst: JON IVER GRUE

- Nedbemanningen i Jernbaneverket var helt tragisk, men jeg angrer ikke et sekund på at jeg sluttet. Det er et altfor tungrodd system. Der hvor jeg er nå, jobber alle fra toppen og ned. Det er en helt annen giv, sier Smidesang.

- Blir ikke igjen folk

Han tegner et dystert bilde av Jernbaneverket, hvis ikke ledelsen tar grep for å erstatte alle folkene som forsvant.

- Det var unge folk med god kompetanse og fremtidsstro som sluttet først. Nå er gjennomsnittsalderen i Jernbaneverket over 50 år. Det skulle ha vært gjort noe for lengst, men det virker det ikke som ledelsen har skjønt.

Om sju-åtte år er det ikke igjen folk noen steder. Det tar tross alt fire år å lære opp godkjente bane-montører, pluss alle kursene, sier Smidesang. Selv hadde han vært i NSB-systemet siden 1981 og i Jernbaneverket fra 1997, da nedbemanningen ble et faktum. Han brukte ikke lang tid på å bestemme seg og var den første på Hamar som gikk av med sluttpakke våren 2005.

Flyttet på gårdsbruk

- Tilbudet passet bra med flytting fra Hamar til gårdsbruket mellom Tretten og Fåvang, som jeg har overtatt og pusset opp, sier han. Jobben som sikkerhetsmann innebærer mye reising, hovedsakelig til Kongsvinger, Bergen, Oslo og Vestfoldbanen. Det kan han leve med, selv om det betyr godt over 200 reisedøgn i året.

- Bortsett fra ferien i fjor har jeg nesten bare vært på farten, men så



REISER OG BYGGER: Han er reisende sikkerhetsmann og bygger eneboliger og hytter når han er hjemme.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

lenge jeg er hjemme 14 dager i måneden føler jeg ikke at jeg forsaker noe, sier Smidesang. Han har etter hvert fått 14-15 tilbud om fast jobb fra entreprenørselskapene han jobber for, men trives best med å være sin egen herre.

- Planen er å bygge tre-fem

eneboliger i året på Kvitfjell, i tillegg til flere utleiehytter. Lønna i Jernbaneverket må i hvert fall betydelig opp hvis jeg skal komme tilbake, fastslår Morten Smidesang.

Se også side 36

Spor blir gangvei

Det tidligere jernbanesporer fra Skoppum stasjon til Horten er vedtatt nedlagt. Samferdselsdepartementet overgir den sju kilometer lange traseen vederlagsfritt til Horten kommune slik at den kan tas i bruk som gang- og sykkelvei. I tillegg til at linja kan gjenbrukes som etterspurt gang- og sykkelvei, frigis samtidig store arealer ved dypvannskaia i Horten og ved Skoppum stasjon, der det kan bli parkeringsplasser for flere biler. Det siste persontog på strekningen gikk i 1967, det siste godstoget i 2002.

Sydentur med tog

NSB og Star Tour har slått sine pjalter sammen for å tilby tog- og solelskende nordmenn et alternativ til fly i sommer. NSB pakker turene og Star Tour distribuerer. Reismålene ligger sør i Europa. De som blir med, får bistand fra en egen togvert mellom Malmø og München, og de slipper å bekymre seg for transport fra stasjonen til hotellet. Det er ordnet. For øvrig foregår reisen som gruppereise i helt ordinære, rutegående tog. Denne sommeren er det planlagt fem slike turer. Senere kan det bli flere. Star Tour og NSB mener at et tilbud om storbyferie med tog kan være svært aktuelt.

Proppfulle tog

Stadig flere tar toget gjennom Østfold. NSB mangler togsett til å dekke den store utfarten på Østfoldbanen fra Oslo på fredager.

- Dette er en vekst vi ikke hadde forutsett, sier strekningsansvarlig Terje Andersen på Østfoldbanen til NRK Østfold.

Den sterke trafikkveksten på Østfoldbanen i første kvartal har fortsatt utover våren. Så langt i 2007 har trafikken på Østfoldbanen økt med 13 prosent, mens trafikken videre til Göteborg har økt med hele 22 prosent.

- Det blir en logistikkutfordring for oss. Vi må bare lede kundene til tog med kapasitet. Vi har greid å øke kapasiteten, men trykket er stort, sier strekningsansvarlig Terje Andersen.



SISTE STOPP I 1978: Siste gang det stoppet tog her på Råstad stasjon, var i 1978. Nå vil fylkestinget i Vestfold forskuttere penger slik at flypassasjerer nesten kan reise med tog til og fra Sandefjord Lufthavn.

FOTO: OLAF AKSELSEN

En «ny» flytogstasjon

Fylkestinget i Vestfold har med stort flertall vedtatt å forskuttere 7 millioner kroner for å få oppgradert Råstad stasjon på Vestfoldbanen slik at togene igjen kan stoppe på denne stasjonen. Sist var i 1978.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Fylkestingsrepresentant Ivar Ramberg (SV) har i lengre tid arbeidet iherdig for å få til en bedre løsning for en togforbindelse til flyplassen på Torp. Da saken kom opp i fylkestinget i Vestfold i mai, hadde han klart å få et bredt flertall for dette. Det betyr at Vestfold fylke vil forskuttere 7 millioner kroner til å oppgradere perrongen på Råstad (mot at de får igjen pengene innen 2012). De forutsetter da at dette arbeidet skal bli gjort i år slik at togene kan stoppe allerede på nyåret 2008. Dessuten ber de regionrådet for Buskerud, Vestfold og Telemark om å bevilge penger til en ny veiatskomst til stasjonen.

Midlertidig

De fleste som vil bruke tog til og fra Torp,

av fylkesrådmannen i Vestfold anslått til 50 000-100 000 passasjerer årlig, antas å komme nordfra. I dag er nærmeste stasjon nordfra Stokke. Derfra er korteste vei til Torp sju kilometer. Fra Råstad stasjon er det bare et par kilometer til flyplassen. Fylkestinget håper en løsning med togstopp på Råstad for flypassasjerer bare skal være en midlertidig løsning. Visjonen deres er at et nytt dobbeltspor vil bli framført i en trasé som kommer kloss opp til sørenden av flyplassen, og at en ny stasjon kan legges der.

Samtidig oppfordrer de Sandefjord Lufthavn AS til å flytte terminalbygningen dit slik at flypassasjerer i framtida bare skal kunne spasere fra toget og inn til skrankene.

Olsenbanden neste?

Vektarane på Lillestrøm stasjon oppdaga at heisen mellom spor seks og sju stod, og gikk for å sjekke. Det syntes seg at heisen hadde stoppa mellom kulverten og perrongen, men vektarane klarte ikkje å fire heisen manuelt fordi dørene hadde gått i vranglås. Då måtte brannvesenet tilkallast.

Dei klarte å opne heisdøra og fant attpåil to unge menn inne i heisen. Desse to var det som hadde sparka og herja slik med dørene at dei til slutt stengte seg sjølve inne. Han som hadde ein plan om å gjere dette, kan kanskje ta over etter Egon Olsen?



STOR TOGINTERESSE: Togleder Berit Jelstad fant tonen sammen med 7.-klassingene fra Sør-Odal, anført av togentusiast og klasselærer Kajo Thonander (med bart).

Jernbane på timeplanen

Besøket hos togleder Berit Jelstad på togledersentralen ti etasjer over sporene på Oslo S ble en verdig avslutning på et jernbaneprosjekt som har gått over ett og et halvt år for åtte 7.-klassinger ved Disi skole i Sør Odal.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

I 6. klasse hadde elevene et prosjekt om tog og jernbanehistorie, og elevene bygget en flott modell i H0-skala med modelltog som klasselærer Kajo Thonander hadde hentet frem.

Jernbanehistorie

Parallelt med modelljernbanebyggingen ble det jobbet med historisk materiale og kunnskap om jernbanen i Norge innenfor flere fag: norsk, geografi, naturfag og forming.

Med stor iver og mange timer på fritiden fikk Märklin-utgaver av Di3-lokomotiv, godstog og arbeidstog skinner å kjøre på.

Lokal og nasjonal jernbanehistorie ble i løpet av høsten og vinteren tema for vegg-

aviser og foredrag for andre klasser på barneskolen. Noen elever oppsøkte tidligere jernbanearbeidere for å få førstehånds beretninger om virkelig gamle dager rundt Disenå stasjon på Kongsvingerbanen. På «Togets dag» besøkte noen av elevene Jernbanemuseet på Hamar.

«Toggal»

På spørsmål om elevene vil anbefale andre 6.-klasser å gjennomføre et tilsvarende prosjekt tok de kun ett eneste forbehold: - Hvis klassen har en like «toggal» lærer som Kajo Thonander, er det bare å sette i gang!

Tor Pålerud, tillitsvalgt i Jernbaneverket, berømmes for hjelp og støtte i løpet av prosjektet. Uten han som døråpner hadde det neppe blitt besøk hos togledelsen i Oslo. ■

Flere godstog

Ved ruteskifte 17. juni blir det størst forandringer i godstrafikken. Også persontrafikken øker, og det blir trangt om plassen inn og ut fra de store byene.

Godstrafikken øker kraftig og CargoNet setter inn flere tog på alle sine hovedstrekninger i Sør-Norge. Mellom Alnabru og Bergen settes et sjuende daglige togpar inn etter 17. juni, og et åttende kan bli satt inn i løpet av høsten. Det betyr seksten heltog med containere og trailere i døgnet mellom landets to største byer. Også til Stavanger og Trondheim setter CargoNet inn et nytt togpar i løpet av sensommeren eller høsten. CargoNet vil også kjøre en rekke tømmertog, biltog og industri-tog.

I tillegg til at CargoNet kjører enda flere tog, blir det også stadig flere andre togselskaper å se på norske spor. Et av dem er Nya Inlandsgods AB som kjører kjører tog fra Sverige til Moss.

Flere nattog og sykkelto

I sommersesongen fram til 23. september kjøres det daglig et ekstra fjerntog mellom Oslo og Bergen, de såkalte sykkeltoene.

Videre kjøres det nattog hver natt fra Oslo til Malmø og Stockholm via Göteborg. Ellers i året går det nattog til Stockholm natt til fredag og mandag. Flytoget utvider 10 minuttersfrekvensen med ett togpar på kveldstid. På grunn av byggingen av nye Lysaker stasjon stenges Drammenbanen fra 21. juli til og med 29. juli. Togrutene legges om to ganger i året, med et hovedtermiskifte i januar og et deltermiskifte i juni. Kilde: www.jernbaneverket.no

CargoNet tapte

Peterson Linerboard har skrevet ein 5-årsavtale med Inlandsgods AB om frakt av tømmer til fabrikken i Moss. Avtalen med det vesle, svenske selskapet er på 40-50 millionar kroner - eller halvparten av det CargoNet, som til no har hatt transporten, ville ha.

Oppsynsmenn endelig i mål

I alt 88 oppsynsmenn er overført fra banesjefene til de regionale driftsenhetene, og om lag 100 blir igjen hos banesjefene. De skal gi banesjefenes organisasjoner de jernbanefaglige ressursene de har behov for.

Tekst: SINDRE ÅNONSEN

Da Stortinget for to og et halvt år siden vedtok å konkurranseutsette

«Jeg håper at modellen som nå er utviklet vil



vedvare en god stund»

ANNE SKOMLI
REGIONDIREKTØR

av den rødgrønne regjeringen, og banesjefenes apparat måtte igjen bygges ned.

Spørsmålet om hvilke oppsynsmenn som skulle overføres til Drift, og hvilke som skulle bli værende hos banesjefene, har vært gjennom en omfattende prosess siden Jernbaneverket besluttet å videreutvikle det gamle JBV Drift til en mer prosjektrettet og fleksibel driftsorganisasjon under regiondirektørene.

hele driftsapparatet, ble banesjefenes organisasjoner styrket for å føre kontroll og oppsyn med eksterne entreprenører. Senere ble konkurranseutsettingen stoppet

Vanskelige vurderinger

– For at vi skulle komme frem til et best mulig resultat, måtte vi se på hva slags oppgaver den enkelte hadde hos banesjefene. Som utgangspunkt har vi hatt at de som utførte kontroll- og visitasjonsoppgaver hos banesjefene, skulle overføres til Drift, sier Frøisland, som ikke legger skjul på at det var en rekke forhold som gjorde disse vurderingene vanskelige.

– Blant annet var det noen oppsynsmenn som hadde fått andre oppgaver i tillegg til dem de opprinnelig var tiltenkt hos banesjefene, og enkelte oppsynsmenn fungerte i andre stillinger. Behovene for å lage slike ordninger kan ha være helt på sin plass, men har gitt oss noen utfordringer med hvem som skulle overføres til de regionale driftsenhetene, opplyser Frøisland.

Ryddig prosess

Banesjef Olaf Nordbø, med ansvar



for Sørlands- og Arendalsbanen i region Vest, beskriver prosessen rundt overføringen som ryddig, men sier den har tatt for lang tid. – Det er aldri noen fordel at folk blir gående på vent for lenge, sier han.

– *Hvordan er situasjonen etter at overføringen er gjennomført?*

– Vi sitter igjen med et lite utepapparat. I utgangspunktet trenger en banesjef et godt kontrollapparat. Derfor blir det nå uhyre viktig at arbeidslederne i de regionale driftsenhetene får all den støtten de trenger og hjelp til å definere i klartekst hva arbeidsoppgavene deres skal være, sier Nordbø, som understreker viktigheten av en tett og god dialog mellom driftssjefene og banesjefene.

Jobber for enhetsfølelse

Regiondirektør i region Nord, Anne Skomli, sier at det jobbes aktivt for å skape en enhetskultur på tvers av hvor folk er plassert.



PÅ SPORET: Jernbaneverket har nå avklart hvor de 188 oppsynsmennene hører hjemme. Hensikten med omorganiseringen er å heve kvaliteten på jernbanenettet.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

– Banesjefene har nå et mindre kontrollapparat. Hvordan skal dere forsikre dere om at jobben ute i sporet blir godt nok ivaretatt?

– Nå skal de som har drevet med kontroller hos banesjefene, også drive med kontroll i Drift. Jeg har stor tro på driftsavtalen der banesjefene legger inn bestilling på tjenester av Drift. Den handler forenklet sett om hva og hvordan.

– Hvordan har dere opplevd prosessen rundt overføringen?

– Jeg tror du finner hele spekteret av reaksjoner. Det er i hvert fall vår erfaring i de samtale vi har hatt med hver enkelt medarbeider. Samtaler der faglig leder, driftsleder og noen ganger også banesjefen har deltatt, opplyser Skolmli, som ellers legger til at det jobbes med å samlokalisere folk fra Drift og banesjefenes stab der dette er mulig. Hun håper nå at modellen som er utviklet vil vedvare en god

stund. – Det trenger vi, og så skal vi satse alt på å levere det produktet våre eiere krever av oss, sier Anne Skolmli.

Ros til prosjektledelsen

Infrastrukturdirektør Jon Frøisland mener prosessen i forkant av overføringen har vært god og roser dem som har vært involvert i prosjektet «Organisering av drift og vedlikehold» for å ha funnet gode svar på vanskelige spørsmål.

– Det har vært jobbet effektivt, samtidig som alle berørte parter har fått komme med sine betraktninger rundt den prosessen vi har gjennomført, sier han.

Det har vært gjennomført sentrale drøftinger om overføringen av oppsynsmenn med representanter for personalorganisasjonene, og han beskriver dialogen med dem som god og konstruktiv.

Demonstrere

I sentrale forhandlinger er også lønnsbetingelser drøftet da personalorganisasjonene reiste spørsmål om utjevning av lønnsforskjeller ved overføringen av oppsynsmenn fra banesjefene til de regionale driftsenhetene.

– Også i dette spørsmålet er vi kommet til enighet, sier Frøisland, som nå ser frem til at Jernbaneverkets samlede driftsapparat kan fokusere på kvaliteten på drifts- og vedlikeholdsleveransene.

– Her har vi nok av utfordringer, men nå har vi alle muligheter til å demonstrere at Jernbaneverket både har kompetansen og evnen til å levere resultater i henhold til de nye krav om kvalitet og produktivitet som myndighetene og samfunnet stiller til oss, avrunder Jon Frøisland.

sindre.anonsen@jbv.no



– LØFT BLIKKET

DRIVSTUA: Han er tredje generasjon som satset alt på jernbanen. Med godt over 20 års fartstid er Aage Solberg overrasket over hvor liten betydning jernbaneerfaring og lokal-kunnskap synes å ha fått.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

«Det er jernbane jeg og kollegene mine kan»

– Når stadig flere oppgaver skal konkurranseutsettes, hvilken tenkning er det da rundt jernbane-kompetansen? spør oppsynsmannen oss

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Aage solberg

TITTEL: Oppsynsmann

ARBEIDSSTED: Linjen Heimdal - Ulsberg

STARTET SOM: Lærling i 1983.

BOR: Garli, mellom Støren og Oppdal

mens vi kjører nordover fra Kongsvoll.

– Jeg tror ikke vi er ferdig med omorganisering av driftsoppgavene i Jernbaneverket med dette. Derfor er jeg på utkikk etter jobb, åpner Aage Solberg. Robelfører Øyvind Veskje skotter bort på oppsynsmannen og bekrefter at Aage ikke er alene om å streve med liten fremtidstro i den jobben han fremfor alt kan.

Jernbanemagasinet møter den om-omorganiserte oppsynsmannen under en årlig tunnelinspeksjon i en av tunnelene mellom Trondheim og Dombås på Dovrebanen.

– Etter å ha vært kasteball gjennom flere runder i driftsapparatet

har jeg mistet fremtidstroen. Jeg har til gode å møte en driftsleder, driftssjef eller regiondirektør som kan si noe oppløftende om utsiktene fremover, sukker han.

Nøye gjennomsokt

Etter at et sørgående godstog har hastet forbi i hovedsporet på Kongsvoll stasjon, får vi grønt nordover. Det er 16. mai. Karene har som mål å gjøre seg ferdige med steinrensk og kontroll av noen steinblokker som må sikres med sikringsbolter før de kan kuse nordover til Oppdal og ta kvelden.

Etter en vinter med mye frostsprengning vet Aage Solberg hva han skal se etter. Hver fjellskjæring



SAVNER: Aage Solberg savner arbeidsledere som lofter blikket.

Som oppsynsmann er han ansvarlig for sikkerheten til lokførere og passasjerer.

Vinterstid, fra november og ut april, visiteres tunnelstrekningen én til tre ganger i uken for is.

Uklarhet

– Er det sammenheng mellom oppgavene du tidligere hadde i JBV Drift, oppgavene du i en kort periode hadde hos banesjefen og nå skal tilbake til i JBV Drift?

– Både ja og nei. Etter min og mange kollegers oppfatning har den siste runden med tilbakeføring fra banesjefens stab tilbake til JBV Drift bidratt til større klarhet om hvem som skal gjøre hva og hvordan ressurser og kompetanse best utnyttes.

– Opplever du det vanskelig å komme tilbake til «fotfolket» i Drift etter en periode høyere oppe i Jernbaneverket, hos Banesjefen?

– Det er klart vi får kommentarer. Men her i Trøndelag har vi ikke hatt problemer med å slippe inn på kantina, slik vi hører at konfliktene har toppet seg i driftsmiljøet andre steder i landet.

– For en som gjennom mer enn 20 år har vært genuint opptatt av jernbane, savner jeg å møte en arbeidsleder som er i stand til å løfte blikket og fortelle oss hvordan utsiktene fremover oppfattes – og ikke minst kan motivere oss som opplever at vi står mer og mer alene i pukken. Da jeg var inne til siste helsesjekk hos bedriftslegen, la han vekt på at god informasjon fra ledelsen var viktig for helsen... Vi savner god informasjon, oppsummerer Aage Solberg.

oyg@jbv.no

og tunnel blir nøye gjennomsokt med renskespett slik at lokførere og passasjerer kan føle seg trygge. Men inspeksjonene tar tid på en enkeltsporet jernbane med mye trafikk.

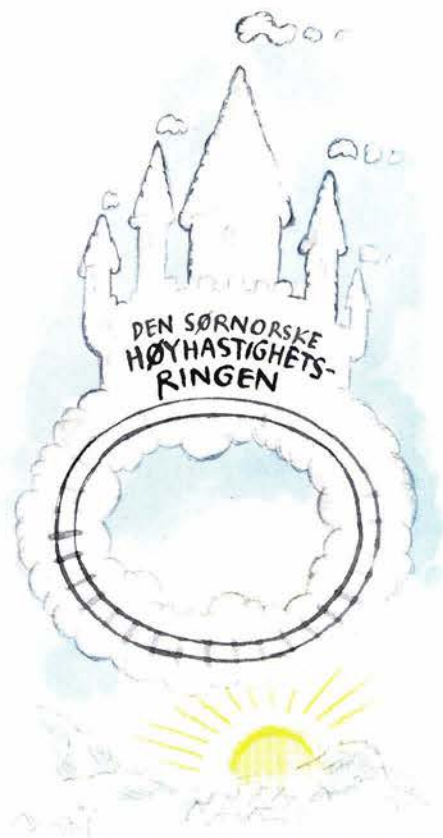
Ansvar for sikkerheten

– På med hansker og hjelm! Aage klatrer lettvent ned fra arbeidstoget og henter fram jordingsstang mens han snakker med vakthavende på elkraftscentralen som kobler ut kjørestrømmen på strekningen.

Omsider kan jobben i «renskubukken» begynne. En plattform som kan heves og senkes for å komme til i tunneltak og i fjellskjæringer utenfor tunnelmunningen, gjør det mulig å komme til med renskespettet.

– Fjellkvaliteten og rasproblemene i Drivdalen varierer fra tunnel til tunnel, forklarer Aage Solberg som har 28 tunneler å kontrollere mellom Trondheim og Dombås.

SAGT OM JERNBANEN



«Stortingsrepresentant og leder for Vestfold Høyre, Svein Flåtten, har aldri lagt to pinner i kors for å sikre Vestfold bedre togforbindelser.»

STEINAR GULLVÅG

Stortingsrepresentant (Ap), Vestfold

«Det viktigste argumentet for en høyhastighetsbane i Sør-Norge er ikke miljø. Det er distriktspolitikk.»

JON HAMRE

Den Sørnorske Høyhastighetsringen

«Jeg er begeistret for disse planene, og jeg deler den begeistringen med Vest-Agder Høyre. Nå må vi få dette prosjektet gjennom Stortinget så raskt som mulig.»

PETER GITMARK

Stortingsrepresentant (H), Vest-Agder

«Jeg foreslår at organene Høyhastighetsringen og Jernbaneforum Sør samordner sine prosjekter slik at vi kan overbevise Stortinget om at det er riktig å investere i jernbane her sør.»

THORE WESTERMOEN

Fylkesordfører (KrF), Vest-Agder

«Jeg er for at vi må få rustet opp jernbanen og at Sørlandsbanen må knyttes med Vestfoldbanen, men visjonene om Høyhastighetsringen som ble presentert her, er et luftslott.»

ROLF TERJE KLUNGLAND

Stortingsrepresentant (Ap), Rogaland

Spanande utstilling

Norsk jernbanemuseum på Hamar vil i sommar syne fram kva som kjem ut av eit langt livs lidenskap; nemleg samlinga av leiker frå to godt vaksne menn. Samstundes vil museet fortelje om saga til to norske leiketyprodusentar, TEKNO og Reidar W. Bakke. Utstillinga vart opna 20. mai og vil stå open heilt til 14. oktober. For dei mange leikande menneskja der ute, både vaksne og born, er det med andre ord rikeleg høve til å ta del i dei gode opplevingane på Hamar.

Avklåring frå Høgsterett

Ein ung mann som fekk beskjed om å gå av toget på neste stasjon, motsette seg det. Dei to konduktørane om bord tok då fysisk tak i mannen og ville kaste han av. Mannen motsette seg òg dette og tok spenntak ved døra. Ein togekspeditør kom til og trakk mannen ut etter jakkeslaga. No har Høgsterett sagt at togekspeditøren ikkje utførte ein tenestehandling då han «hjelpete til» med å kaste mannen av toget sjølv om han er offentleg tenestemann. Høgsterett slår fast at offentlege tenestemenn ikkje har lov til å nytte makt; det er det berre politiet som kan.

Sms-billett på trikken

Gråkallbanen har laga eit tilbod til sine kunder om å betale for billetten ved å nytte mobiltelefonen. Ordninga er todelt alt etter om ein vil opprette billett-konto som til dømes heile familien skal kunne nytte, eller for å betale for ein einskild billett. Ein kunde utan kontanter kan no sende ei tekstmelding til 2097 og syne svarmeldinga til trikkføraren. Når reisa er over, kan meldinga slettast. Ei einskild reise for ein vaksen med sms-billett er mykje billigare enn ein vanleg billett; 8 kroner for sms-billett mot 22 kroner elles.



LAVT TRUSSELNIVÅ: Alle steder der mange folk samles, kan være mulige terrormål. Men trusselnivået i Norge er nå vurdert som lavt.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Trygghetstiltak mot terror

Jernbaneverket har kommet godt i gang med flere tiltak for å sikre jernbanestasjonene mot terrorangrep. Tiltakene gjennomføres etter at Forsvarets Forskningsinstitutt har vurdert stasjonenes sårbarhet og hvordan de kan trygges.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM

Alle steder der mange mennesker er samlet, kan tenkes å være et mål for folk som ønsker å drive terror.

- Dette gjelder selvfølgelig også jernbanestasjoner. Vi ønsket derfor å få en faglig vurdering som beskriver situasjonen, og som kommer med anbefalinger til hva vi kan gjøre for å sikre oss best mulig. Denne vurderingen er overlevert Jernbaneverket og ROM Eiendom, opplyser Jernbaneverkets infrastruktur-direktør, Jon Frøisland.

En rekke tiltak er allerede igangsatt. For Oslo S er det eksempelvis etablert et lokalt beredskapsutvalg med ansvar for tryggingstiltak på stasjonen.

Lavt trusselnivå

- Vi samler nå erfaringer derfra med tanke på å overføre dette til andre stasjoner. Bakgrunnsmateriale er allerede fordelt til Jernbaneverkets regioner, og tiltakene som er satt i verk, er drøftet med togselskapene, opplyser Frøisland.

Jernbaneverket eier i dag alle nye stasjoner, det vil si de som er bygd etter 1996. På de øvrige stasjonene leier JBV publikumsarealene av ROM Eiendom AS, som er et selskap i NSB-konsernet.

Det er Politiets sikkerhetstjeneste som står for vurderinger av trusselnivået i Norge. PST har siden juni i fjor ansett dette som lavt.



MYKJE STREV: Etter mykje strev og hardt arbeid kunne togvognene løftes på sporet.

FOTO: ARNE HOFSETH / BERGENS TIDENDE

Komplisert berging

Å få berga dei to vognene frå toget som spora av etter eit snøras på Bergensbanen i vinter, vart eit komplisert arbeid. Men til slutt kunne vognene køyrast vekk takk vere nitid planlegging og høg kompetanse på bergingsarbeid.

Tekst: INGE HJERTAAS

Det var i februar at eit tog frå Bergen til Oslo køyrde inn i eit snøras ved Kleven, mellom Myrdal og Hallingskeid midt oppe på den tøffaste strekinga av Bergensbanen og spora av. Toget vart kappa, og to av dei fire vognene vart liggande igjen i snøen. Det var desse to vognene som skulle heisast opp på skjenene att.

NSB har oppretta eit eige selskap til slike føremål, NSB Berging og beredskap. Dei hadde ansvaret for bergingsaksjonen. I tillegg var det leigd inn to store mobilkranar, som kvar kunne løfte 200 tonn, og det var med mannskap frå Jernbaneverket. Til saman 21 personar skulle måle krefter mot dei avspora vognene i helga 5.-6. mai.

Lang operasjon

Den eine krana var allereie på plass då operasjonen skulle starte, medan den andre måte framførast frå Hallingskeid og riggast med motvektar før løfta kunne starte. Samstundes var andre i ferd med å dele dei to vognene frå kvarandre – ein operasjon som var meir komplisert enn rekna med. Kvar av dei to vognene vog meir enn 50 tonn, så det var ikkje småtter dei arbeidde med.

Men etter mykje strev og hardt arbeid kom den første vogna opp like før midnatt laurdag medan den andre var berga i 05.30-tida om sundagsmorgonen.

Sjølv om operasjonen tok lengre tid enn føresetnaden var, var begge vognene på plass på Myrdal tidleg søndag morgon, og trafikken på Bergensbanen kunne gå som planlagd. ■

Park and ride

I Asker blir en prøveordning med felles parkerings- og togbillett prøvd ut for å se om det kan friste noen til å sette fra seg bilen der i stedet for å kjøre inn i byen. Billetten vil koste 140 kroner, som vil være 60 kroner billigere enn prisen på de to billettene hver for seg. Før avkjøringen til Asker vil det dessuten komme opp et informasjonsskilt som viser antatt kjøretid med bil inn til Oslo og en opplysning om hvor mange ledige plasser det er i p-huset på Asker stasjon. Hvis dette blir vellykket, kan det bli aktuelt å gjøre det samme i Sandvika, Ski, Lillestrøm og Kolbotn.

Forbannet på Akershus

Norske Skog (børsverdi 17 milliarder kr) og Telenor (børsverdi 199 milliarder) har etablert seg med hovedkontor på Fornebu etter forsikringer om at det skulle etableres en god, skinnegående kollektivløsning dit. Nå ser det ut som om denne er skutt ut i det blå. Det reagerer konsernsjefene Rynning-Tønnesen og Baksaas kraftig på. I et felles utspill til fylkesordfører Hildur Horn Øien ber de om at fylkeskommunen «tar de nødvendige grep for å sikre en førsteklasses løsning på kollektivtrafikken til og fra Fornebu». Med førsteklasses løsning mener de to primært en svevebane fra Lysaker stasjon.

Kommunen betaler

Jernbaneverket og Røklund kommune i Nordland er enige om å fordele kostnadene med overgang og krysningsspor på Røklund.

Kommunen betaler 1,75 millioner kroner for å få bukt med den ulovlige kryssingen som skjer mellom boligfeltet og det lokale Røklundssenteret, mens Jernbaneverkets andel av brukostnadene er 2,25 millioner.

Brua over jernbanesporene blir tre meter bred, blir bygd i stål og får en bæreevne slik at den kan brøytes med lett traktor på 7 tonn.

Meget lønnsomt tross prishopp

Til tross for at prisen på Alnabru godsterminal er tredoblet, er utvidelsen av «navet» i godstrafikken i Norge fortsatt et av de mest lønnsomme jernbaneprosjektene i moderne tid her til lands.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

I årets statsbudsjett er Alnabru godsterminal omtalt med et kostnadsoverslag på 219 millioner kroner. Nye utredninger som Jernbaneverket (JBV) gjorde i vår, viser at prosjektet vil koste om lag 685 millioner kroner.

Mangelfull kvalitetssikring

«Kvalitetssikringen av planene som var grunnlaget for det opprinnelige kostnadsoverslaget og informasjonen i St. prp.nr. 1 (2006-2007) (statsbudsjettet) var mangelfull», heter det i en ny stortingsproposisjon som samferdselsminister Liv Signe Navarsete og regjeringen nylig la fram for Stortinget.

– Er utvidelsen av Alnabru

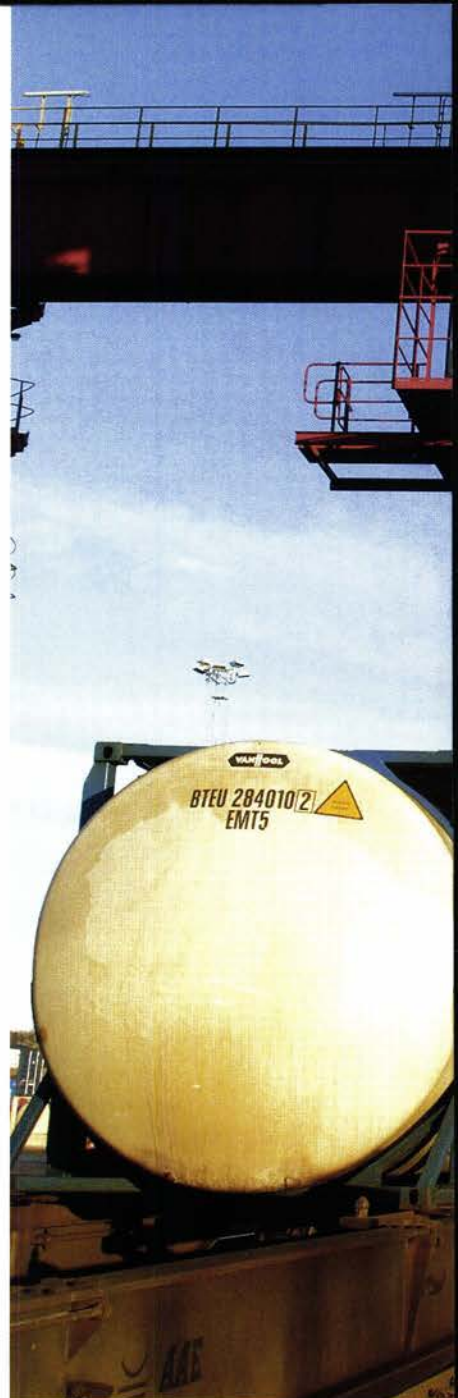
godsterminal fortsatt en meget lønnsom utbygging, utbyggingssjef Knut Jørgensen?

– Ja, ubetinget. Generelt sett er Alnabru fortsatt et av de mest lønnsomme jernbaneprosjektene i moderne tid. Nøyaktig hvor stor nytte-/kosteffekten blir, avhenger av i hvilken grad det gjøres tiltak på jernbanenettet for øvrig, slik at det blir plass på sporene til den økte kapasiteten.

For liten erfaring

– Hva er hovedårsakene til tredoblingen av prisen på to år?

– Jernbaneverket vurderte det som meget viktig å komme i gang raskt med å øke kapasiteten på Alnabru. Derfor ble det blant annet besluttet å slå sammen flere av



planleggingsfasene, samt å be om oppstartsbevilgning på et tidspunkt da planleggingen var kommet forholdsvis kort.

– Ettersom kunnskapen økte, oppsto en betydelig usikkerhet knyttet til grunnforhold, tilstand på eksisterende anlegg, forhold knyttet til anleggsgjennomføring og signalanlegg. Så selv om både norske og utenlandske rådgivere ble benyttet for å kvalitetssikre kostnadene, ble de kraftig undervurdert, opplyser Jørgensen.

Undervurdert

– I ettertid har det vist seg at mange elementer i byggeprosessen var undervurdert i kompleksitet og kostnad, utdyper Jørgensen og trekker fram følgende elementer:



FORDOBLING: Kapasiteten på «navet» i norsk godstransport på jernbane vil mer enn fordobles som følge av utvidelsen av godsterminalen på Alnabru Syd med 600.000 TEU i året.

FOTO: RUNE FOSSUM

– I byggetida må de eksisterende terminalene på Alnabru kunne driftes med samme kapasitet som i dag. Derfor må utbyggingen skje i faser, og det blir mer komplisert og dyrere enn først antatt.

– Videre har fundamentering og strømforsyning for containerkraner vært undervurdert. Etter at detaljkunnskapen om tilstanden til nåværende tre signalanlegg er økt, viser det seg at ombyggingskostnadene for disse har økt kraftig.

– Den økte kompleksiteten for hele prosjektet medfører økte kostnader til prosjektering og planlegging. I tillegg kommer generell

økning som følge av prisstigning, oppsummerer utbyggingssjefen i JBV Utbygging.

Flere års forsinkelse

– Når skulle terminalen opprinnelig stått ferdig?

– Til sommeren neste år.

– Når blir den ferdig nå?

– Hovedplanen for prosjektet ligger nå til godkjenning, og i neste omgang er målsettingen å ferdigstille en detaljplan i løpet av våren 2008. Med denne som grunnlag må prosjektet deretter gjennomgå en ekstern kvalitetssikring i regi av Finansdepartementet fordi pro-

sjektkostnaden nå overstiger 500 millioner kroner.

– Dette betyr byggestart tidligst i 2009. Tidligst mulig ferdigstillelse kan skje i 2010 for første byggetrinn og årsskiftet 2011/12 for hele godsterminalen, avslutter utbyggingssjef Knut Jørgensen.

«Generelt sett er Alnabru fortsatt et av de mest lønnsomme jernbanepro-sjektene i moderne tid»

KNUT JØRGENSEN, UTBYGGINGSSJEF JBV

svein.erik.bakken@jbv.no

Strakstiltak på Alnabru

- Gjennom bedre samhandling skal vi klare å håndtere den kraftige økningen i gods fra vei til jernbane, sier en offensiv terminalsjef Morten Knudsen på Alnabru. Navet i logistikk-håndteringen i Norge lider under plassmangel.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Det er nær unntakstilstand på Alnabru godsterminal. Situasjonen minner om Fornebu, hvor passasjerøkningen gikk gjennom taket

«Løsningen ligger i enda bedre samhandling mellom alle aktører på Alnabru»

MORTEN KNUDSEN,
TERMINALSJEF

lengre før Gardermoen sto klar til å overta. I perioden 2009 – 2012 skal Norges største godsterminal bygges om for å kunne håndtere dobbelt så mye gods som terminalen i dag turnerer.

«Er» i 2010

- Terminalen må være i full drift i hele anleggsperioden og må klare å håndtere vesentlig større godsmengder enn det som i dag regnes som maksimal kapasitet, fastslår terminalsjef Morten Knudsen i CargoNet. Han forklarer hvilke volum det er snakk om:

- Alnabruterminalen er i dag dobbelt så stor som Oslo havn. Bare i år øker antall TEU over Alnabruterminalen med ti prosent, fra 431 000 til 475 000. Prognosene fra 2002/2003 for godsmengde i år 2010 nås allerede i inneværende år!

- Løsningen på utfordringen vi står overfor, ligger i enda bedre samhandling mellom alle involverte aktører på Alnabru, og vi skal også greie å forbedre punktligheten, oppsummerer Knudsen.

Øke med 40 prosent

Manglende oppbevaringsplass inne på terminalen gjør voksesmertene på Alnabru ekstra følbare. Kun 25 prosent av enhetene som ankommer Alnabru, kan mellomlagres. Hele 75 prosent må lastes om direkte eller hentes på avtalt tid for å unngå forsinkelser.

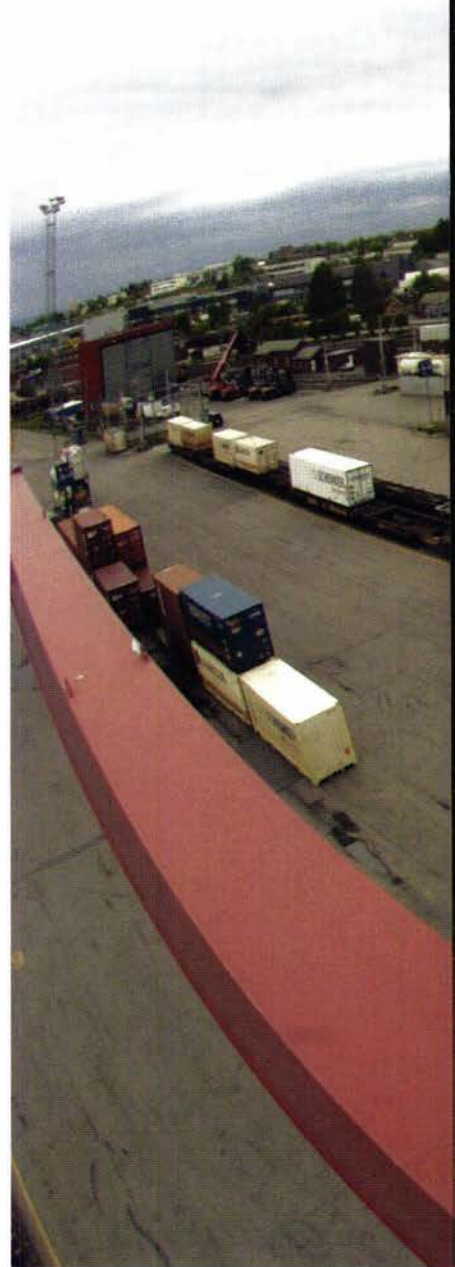
- De tall CargoNet og JBV har presentert om totalaktivitet og plassbehov på Alnabruterminalen,

har ikke vist et riktig bilde av omfanget. Derfor jobbes det intenst med dette nå, opplyser Knudsen.

- Erfaringen viser at det lett oppstår konflikter i materiellturnering inne på terminalen fordi vi har nådd taket i forhold til kapasitet i visse perioder på døgnet. Ved å utnytte døgnet bedre og fordele trafikken bedre kan vi neste år øke antall togpar som losses og lastes fra 23 i dag til 31. Det er nesten 40 prosent økning.

Strakstiltak

Både Jernbaneverket og CargoNet ser nå på midlertidige tiltak på dagens terminal for å avhjelpe kapasitetsproblemene fram til den terminalen står ferdig. Samferdsels-





GJENNOM TAKET: – Taket er nådd for hvor mye gods som kan håndteres på terminalen uten at det skaper store driftsproblemer, konstaterer terminalsjef på Alnabruterminalen, Morten Knudsen i CargoNet. Prognosene for godsmenge i år 2010 nås allerede i år, forteller han.

departementet legger opp til at bevilgningen på 80 millioner kroner for inneværende år kan brukes til slike midlertidige tiltak ved siden av planlegging og grunnverv m.m.

Jernbaneverkets trafikkdirektør Torry Kristiansen har nedsatt en arbeidsgruppe for å øke kapasiteten og forbedre punktligheten på Alnabru. Der deltar blant andre punktlighetsleder Per Magnus Heggland i Region Nord, der han daglig arbeider med kapasitetsproblemer fra Bodø i Nord til

Dombås i sør. Jernbaneverket er også representert med seksjonssjef Bjørn Johannessen i Drift og trafikk sjef Paal Arve Sirnes i Region Øst. For øvrig har arbeidsgruppen med representanter for SINTEF/NTNU, NSB og CargoNet.

Mer robust

I tett dialog med CargoNet har arbeidsgruppen allerede foreslått flere tiltak. Blant annet er det snakk om en mer robust bemanningsplan, bedre rutiner for visitasjon og vedlikehold og bedre sam-

handling mellom de ulike aktørene og faggruppene som er involvert i turnering av tog, lokomotiver og ulike kontrolloppgaver.

Videre legges det opp til bedre beredskap på infrastrukturen, særlig vinterstid, for å redusere stans over planovergang med bomanlegg inne på Alnabruterminalen. Veisalt fra lastebiler medfører ofte «belegg» slik at bomanlegg blir liggende nede og blokkerer omlastingen. Dette – og mye annet – skal nå forbedres.

oyg@jbv.no



TENKE NYTT: «Vi må tenke nytt om de lange strekningene. Idéen om en utbygging av høyfartsjernbane i Sør-Norge har fått overraskende bred politisk oppslutning i løpet av det siste året,» skriver månedens gjesteskribent.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Klima for jernba

Man kommer ikke utenom jernbanen dersom man vil redusere de enorme klimagassutslippene fra transportsektoren. Nå må politikerne tørre å tenke stort og prioritere toget.

Etter vårens tre nye rapporter fra FNs klimapanel er det forsvinnende få som fortsatt tviler på at klimaendringene er farlige, urett-

ferdige og allerede i gang.

Farlige fordi konsekvensene av små temperaturendringer blir enorme for alt fra havnivå til matproduksjon og spredning av sykdommer.

Urettferdige fordi det er de fattige landene som rammes hardest, mens det i stor grad er de rike landene som har sluppet ut klimagassene som skaper problemet.

Og sist men ikke minst – klimaendringene er allerede i gang. Temperaturen stiger allerede, og det haster med å redusere klimaforensningen.

Denne nye, sterke bevisstheten om at noe må gjøres har ført til endringer også av det politiske klimaet. Tiltak mot klimaendrin-

gene har vært en hovedsak på landsmøtene til alle politiske partier denne våren og ligger an til å bli enda viktigere i høstens valgkamp.

Største hodepinen

Den kanskje største hodepinen for politikere både i Norge og resten av verden er utslippene fra transportsektoren. Klimaforensningen fra oppvarming og energiproduksjon er relativt enkel å redusere, og norsk industri har faktisk redusert sine utslipp noe de siste årene. Men klimagassutslippene fra veitrafikk, fly og annen transport fortsetter å vokse kraftig.

Teknologiske løsninger som biodrivstoff og mer effektive biler dis-

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Bård Lahn
TITTEL: Leder, Natur og Ungdom





ne

kuterer heftig. Slike tiltak kan uten tvil redusere utslippene fra veitrafikken på kort sikt. Men det er grenser for hvor mye biodrivstoff vi klarer å produsere. Og dersom den totale biltrafikken fortsetter å vokse, vil ikke satsing på mer energi-effektive kjøretøy gjøre annet enn dempe veksten i utslippene. Det er åpenbart at det trengs mer strukturelle grep hvis utslippene fra transportsektoren skal kuttes kraftig nok.

Klimaet på sin side

Med andre ord: Jernbanen har klimaet på sin side. En overgang fra veitransport og luftfart til jernbane og annen kollektivtrafikk er helt nødvendig dersom vi skal klare

å redusere klimagassutslippene våre. Til og med FNs klimapanel peker på behovet for å flytte gods-transport bort fra veien. Når politikerne nå skal velge ut sine klimatil- tak, kommer de ikke utenom jern- banen.

Denne nye virkeligheten gjør det mulig å tenke større om jernbanens framtid. Det er ikke vanskelig å skjønne at magre budsjetter og mange års sulfetføring har satt sitt preg på ambisjonsnivået og plan- arbeidet i Jernbaneverket. Nå må ambisjonene opp. Vi må tenke stort om toget. Jeg har tre forslag:

Fullt utbygd dobbeltspor

For det første trenger vi en radikal forbedring av jernbanenettet mellom byene på Østlandet. Dersom en storsatsing på utbygging av banenettet i Intercity-triangelet kombineres med tiltak som vei- prising og parkeringsrestriksjoner i byene, er potensialet stort for å redusere den forurensende bil- trafikken mellom byene på Øst- landet.

Men da kan vi ikke fortsette å bygge en dobbeltsporparsell her og der uten en mer helhetlig plan. Ambisjonen må være fullt utbygd dobbeltspor fra Oslo til Skien, Lillehammer og Halden innen 2015.

Eneste muligheten

For det andre må vi tørre å tenke nytt om de lange strekningene. Idéen om en utbygging av høy- fartsjernbane i Sør-Norge har fått overraskende bred politisk opp-

slutning i løpet av det siste året.

Mange innser at høyfartstog kan være den eneste muligheten vi har til å redusere den raskt voksen- de og sterkt forurensende flytra- fikken mellom Oslo og Bergen/ Trondheim/Stavanger. Når det pågående utredningsarbeidet er fullført, må dette vurderes nøye.

Skinner før asfalt

For det tredje må skinner legges for asfalt. Altfor lenge har jernbanen vært avspist med småpenger, mens årlige veiinvesteringer har ligget på det mangedobbelte.

Det har ført til utbyg- ging av firefelts mot- orveier med høyere fart og kortere reisetid på nøyaktig de samme strekningene hvor jernbanen har sitt fortrinn.

I beste fall kommer dobbelt- sporet mange år seinere, når de potensielle togkundene for lengst er tapt bak et ratt. Hvis jernbanen vir- kelig skal prioriteres, må politiker- ne tørre å velge utbygging av vik- tige jernbanestrekninger før veien bygges ut på samme strekning.

Den store testen

Det er all grunn til å være opti- mistisk for jernbanen. Investering- bevilgningene økte kraftig i årets statsbudsjett. Hvis politikerne skal ta sine egne klimaambisjoner på alvor, bør bevilgningene fortsette å øke. Den store testen kommer i neste års statsbudsjett og Nasjonal transportplan.

«Skinner må legges før asfalt»

MØTE MED

Beate Isetorp (40), banesjef og Henning Bråtebæk (39), stasjon



Navets voktere

Ved årsskiftet ble det iverksatt et viktig organisatorisk grep for å styrke jernbanenavet i Norge. Fra da av er det radarparet Beate Isetorp og Henning Bråtebæk som i praksis forvalter en hovednøkkel til Jernbaneverkets suksess eller fiasko! ▶

og eiendomssjef - begge i Stor-Oslo



► **Tekst og foto:** ARNE DANIELSEN

«Skal Jernbaneverket lykkes, må trafikken i hovedstadsområdet lykkes»

BEATE ISETORP

«Navet», det er Oslo-området – knutepunktet som den øvrige jernbanetrafikken er fullstendig avhengig av. Et vel så betegnende navn kunne være «trakta», et trangt infarkt der over 800 togavganger skal presses gjennom hvert døgn. Det sier seg selv at når to tredjedeler av den samlede togtransporten i Norge er avhengig av Oslogryta, kan selv den minste driftsforstyrrelse få forsinkelsene til å forplante seg som en stabil veltende dominobrikker.

Propp i midten

– Oslo utgjør en gedigen propp i midten. Skal Jernbaneverket lykkes, må derfor trafikken i hovedstadsområdet lykkes. Kommer først togene ut fra navet i rute, er som regel det verste unnagjort, da går resten ofte av seg sjøl.

Som banesjef for Stor-Oslo er det Beate Isetorp som har ansvaret for at denne gordiske knuten ikke ender i fullkommen backlash. Da banesjefområdet Stor-Oslo ble unnfanget, ble i tillegg til det eksisterende ansvaret for Hovedbanen og Gardermobanen også strekningene Lysaker-Asker-Spikkestad og Oslo-Ski overført. Det viste seg raskt at ansvarsområdet ble i største laget.

Delt i to

– Vi satte oss ned i fjor vinter, det var på den tiden da snøen lavet ned, og mye var vondt og vanskelig, for å diskutere hvordan vi skulle bedre hverdagskvaliteten i regionen. Det var da vi bestemte oss for å dele ansvaret for henholdsvis trafikk-avvikling og bygnings- og eiendomsmasse på to personer, forklarer Beate.

Inn som stasjons- og eiendomssjef hentet man fra årsskiftet bane-

sjefen på Østfold- og Kongsvingerbanen, Henning Bråtebæk. Det var ikke småtterier han skulle ta grep om.

– Selv om det er NSB som eier de fleste stasjonsbygningene i distriktet, har vi ansvar som leietakere for venterom med et samlet areal på 35 mål, der hver eneste krik og krok for eksempel skal rengjøres flere dager i uka, forteller Henning. – Vi har i tillegg 146 egne bygg som med alt fra leskur til bygget i Oslogate tilsvarer 30 mål. Dessuten forvalter vi cirka 3.500 parkeringsplasser.

Når får vi tisse?

Bråtebæk viser bilder av surrealistisk nedtaggede leskur på Drammenbanen. Den eneste lille ruta «kunstnerne» med en viss svart humor har latt være i fred, er oppslaget der Jernbaneverket garanterer for en ren og ryddig stasjon. Her skal alt vekk, dessuten skal alle vegene vokses sånn at taggingen bare kan spyles vekk etterpå.

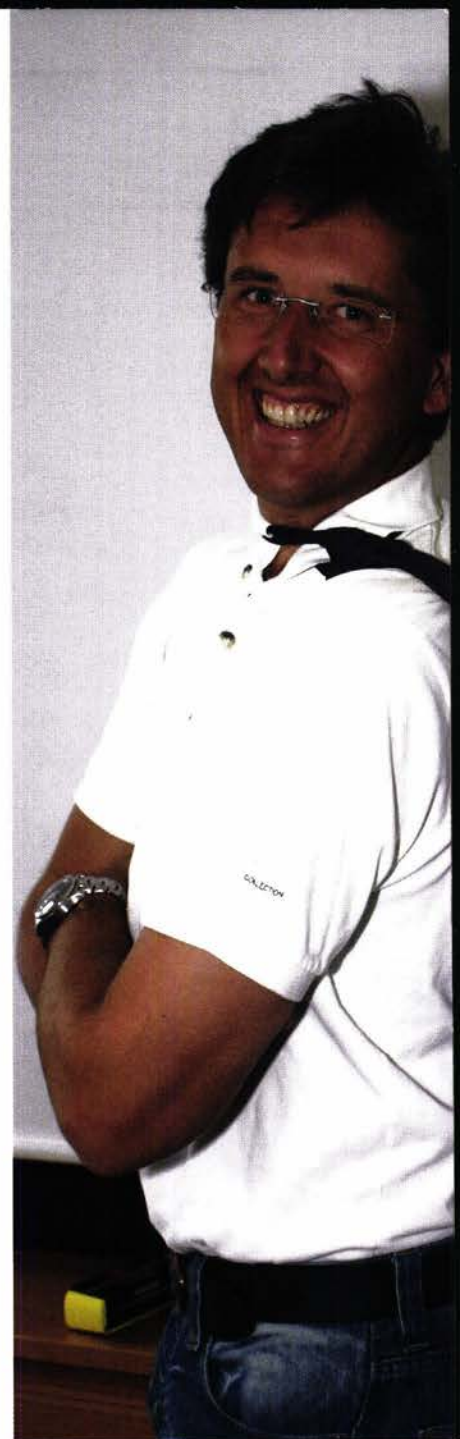
Han finner også fram Asker og Bærum Budstikke som med krigstyper slår fast at en ny do vil koste 1,2 millioner kroner. «Når får vi tisse på Sandvika stasjon?» Alt dette tas tak i nå, for en ny kost må raskt vise at han kan feie.

– Se, her har jeg funnet en brosjyre for en løvsuger. Den tenkte jeg å kjøpe for å se om den kan brukes til å suge opp sneiper med! På Oslo S står alle og røyker mens de venter på toget, og så knipser de sneipen ut i sporet. Det blir seende forj**** ut.

Flaskehalsenes mor

Beate Isetorp trenger på sin side ikke å tenke mer på grisete ansamlinger av sigarettstumper. Hun kan i stedet konsentrere seg om 800 sporveksler, 400 kilometer spor, to typer fjernstyring og flere ulike sikringsanlegg – samt selvfølgelig alle flaskehalsers mor, den krevende Oslotunnelen!

– Tunnelen er blant annet full av elektriske spenningsfelt, som har oppstått som en følge av at mye utstyr er jorda til skinnegangen. Frekvensforskjeller slår ut på det utroligste, blant annet på armeringen i tunnelveggen. Man kan knapt skru inn en skrue i veggen uten at



det oppstår problemer, og uten at man riktig vet hvorfor. For å få bukt med disse utslagene har vi nå tenkt å koble til en langsgående jordleder.

Klar for steaming

I tillegg varsler hun i de kommende tre til fire årene en heidundrende oppgradering av den dunkle hulen der skitt og lort og bremsestøv legger seg på skinneskjøtene og skaper forvirring blant sporfeltene.

– De virkelig store tiltakene er bytte av overbygning, revisjon av KL og på sikt montering av akseltellere, som vil fjerne problematikken rundt sporfelt og skjøter. Det sier seg sjøl at når enkelte sporveksler i tunnelen foretar rundt ett hundre tusen omlegginger i året, er hyppig og mye forebyggende ved-



PRETTY WOMAN: Inspirert av Julia Roberts og Richard Gere har Henning tatt på seg slips, et plagg han til daglig holder seg langt unna.

likehold alfa og omega for drifts-stabiliteten.

Må samarbeide

På denne måten har begge hendene fulle på hver sin kant, men selv om de har hvert sitt ansvarsområde, hvert sitt budsjett og hver sine medarbeidere, er de likevel avhengige av å kunne samarbeide.

– Vi har tette grensesnitt på alle fagområder og store gråsoner imellom. Derfor er det viktig å jenke det til og se stort på det og ikke bare snakke snevert om dine og mine penger og oppgaver, poengterer

Beate og Henning i kor.

– Hvis man hele tiden har kunden i fokus, går det bra. Som den dugnaden vi hadde langs sporene forleden. Her tok vi alt, for selv om det er kommunens blomsterbed som er stygt, går det likevel utover jernbanens omdømme, forklarer Henning.

Bedre med humor

– Så det hadde ikke vært noen særlig god situasjon om dere to ikke hadde tålt trynet på hverandre?

– Nei, da hadde det nok blitt vanskelig. Heldigvis er vi gode venner. Vi har arbeidet sammen lenge og sittet i samme ledergruppe i flere år. Dessuten er ingen av oss glade i å krangle. Vi er ganske løsningsorientert begge to.

De er jevngamle, er begge ingeniører og har fartstid som banesjefer. På fritida har de felles interesse av golf, dessuten har de begge utpreget og samme type humoristisk sans.

– Det er høyt under taket på ledermøtene, bedyrer Henning.

Flere jenter

Men der er også forskjeller. For mens Beate totalt mangler jernbaneaner og stammer fra den lett avdankede stasjonsbyen Skjeberg, vokste Henning opp i knutepunktet Hamar med en far som samlet i alt 47 års ansiennitet som konduktør. Dessuten: Beate er jo jente – noe Jernbaneverket ikke direkte myldrer av!

– Jo, det er lite jenter her, kun to av ti banesjefer i landet er kvinner. Selv om miljøet er reelt, synes jeg det er behov for flere av hunkjønn.

– *Kvinner kan kanskje bidra med større ordenssans enn menn?*

– Ja, for eksempel.

Typisk lagspill

– Jeg bruker mange timer på jobben. Man må ikke alltid være tilgjengelig, men det blir likevel til at man er det. Likevel er det viktig å understreke at de oppgavene vi holder på med ikke bare handler om oss to, presiserer Beate.

– Vi er kun en del av en helhet. Jeg har 35 kompetente medarbeidere i min avdeling, og Henning har seks. I tillegg er vi helt avhengige

av god innsats fra alle innen driftsapparatet for å oppnå de resultatene vi ønsker innen Stor-Oslo.

Global festing

I fjor arrangerte de to en forsinka innflyttingsfest på Stortorget, en spansk aften med tapas og salsa-kurs. Siden ble ballen sendt videre til en ny festkomité som fulgte opp med svensk kveld med köttbullar och potatismos. Nå ligger stafetten hos atter nye, som har bebudet at neste gang er det thai som gjelder!

– Det er viktig å skape et trivelig miljø ved siden av faglig ansvar og utfordringer, det er disse ingrediensene sammen som fører til at folk blir værende her, poengterer Henning.

Måles over langrenn

For det er ingen tvil om at begge er utålmodige så det holder og ønsker å oppnå resultater.

– Aller helst vil jeg at alle stasjonene skal være shipshape straks, men jeg har måttet innse at ting tar tid, sukker Henning. – Derfor må vi prioritere sånn at det nye holdes strøket, mens vi tar igjen etterslepet etter hvert.

– Det er klart at det ikke holder med kun ett skippertak i 2007. Skal vi klare å møte utfordringene, må det bevilges tilstrekkelig med penger til å skuffe på køl for å holde nivået på vedlikeholdet høyt i flere år framover, poengterer Beate.

Sjekker hverandre

Selvsagt klarer de heller ikke å la være å trigge hverandre.

– Jeg bor i Asker og er avhengig av at togene til Beate er i rute, flirer Henning.

– Jeg bor på Ljan og sjekker daglig om Henning har gjort jobben sin på stasjonen «min». Og her gjenstår det sant å si en del.

«Man kan knapt skru inn en skrue i veggen uten at det oppstår problemer»

BEATE ISETORP

«Hvis man hele tiden har kunden i fokus, går det bra»

HENNING BRÅTEBÆK



«Det er førsteinntrykket som teller, og målet er at stasjonene skal skinne»

HÅVARD SVENDSEN, OVERINGENIØR

SLEPENDEN: Med «stasjonsmester» Henning Bråtebæk i spissen sørget seks kontorister og tre driftsansatte for å rydde den ene stasjonen etter den andre. Tendensen til forsøpling langs jernbanesporet i og rundt hovedstaden skal snus.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

I løpet av to hektisk vårlige solskinnsdager ble stasjonene fra Oslo S til Ski på Østfoldbanen og mellom Asker og Spikkestad på Drammenbanen ryddet for søppel og de merkelige etterlatenskaper etter vinteren. Et gjenglemt skipar, en postkasse, to trafikkskilt og en kveil gule trekkerør, to tomme spraylakkbokser etter en taggegjøng, og en bunke med Asker og Bærum Budstikke fra februar ble fjernet slik at hestehov og hvitveis kunne titte frem.

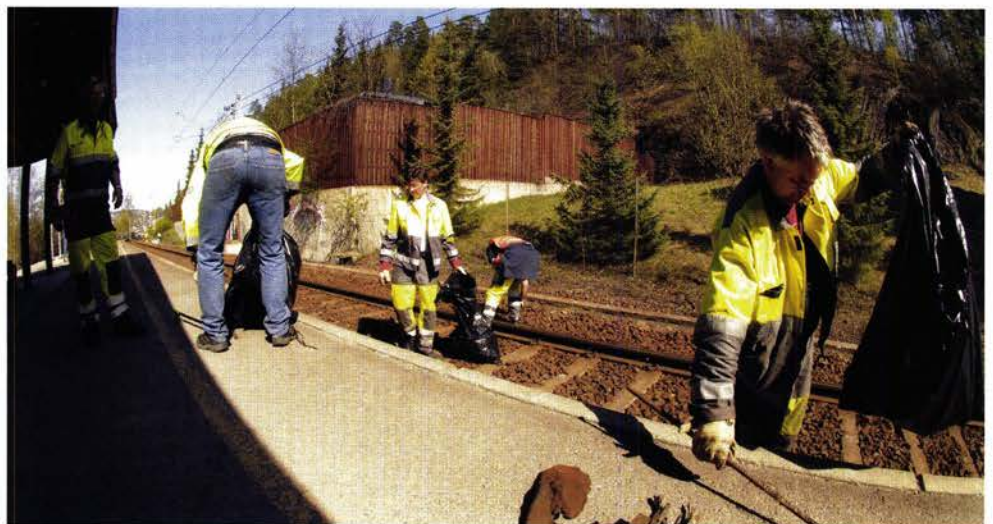
Jernbaneverkets nye avdeling «Stasjoner og eiendom, Stor-Oslo» er i ferd med å sette en ny standard.

Ny giv

– Virkelig vellykket, kommenterer overingeniør Håvard Svendsen, som er leder for stasjonsservice i Region Øst. Han er ute for andre dag på rad og opplever at tradisjonen med en vårlig «Rusken»-aksjon har fått en ny giv i Region Øst.

Siste torsdag i april sørget kontorister og driftsansatte i skjønn forening for at stasjonene mellom

RYDDEGUTTER: Håvard Svendsen (med plastsekk) var ikke vanskelig å be da Henning Bråtebæk ville ha en synlig ansiktsløftning på stasjonsanleggene i Oslos nærtrafikkområde sist i april.



BØY OG TØY: Kontoristene så raskt resultater av sitt arbeid – etter mange tøy- og bøy-øvelser.

Oslo og Ski ble ryddet i en fei. Dagen etter møtte Jernbanemagasinet «Rusken»-aksjonistene i gult og grått arbeidsantrekk på Slependen, anført av nyutnevnt stasjons- og eiendomssjef i Region Øst, Henning Bråtebæk.

Holdningene

– Jeg har stor tro på den nye organiseringen og vektleggingen av stasjonsdriften, sier Håvard Svendsen. Ressursbruken som skal til for å holde stasjoner og holdeplasser pene og ryddige i Oslo-området, varierer mye. På Oslo S må det plukkes søppel over et stort område én gang i uken i sommerhalvåret. På holdeplasser uten kiosk,

som på Slependen, er det knapt nødvendig å rydde utenfor plattform mellom våraksjonen i april-mai og løvfeieingen i september-oktober.

– Men det er nødvendig å jobbe med holdninger til forsøpling blant folk flest og i tillegg intensivere innsatsen for å få opp standarden på Jernbaneverkets stasjoner og holdeplasser, påpeker Håvard Svendsen. – Vi må kort og godt gjøre noe med holdningene, mener han.

«Det er godt å komme seg ut av kontoret for en dag eller to»

ERLAND MÜLLER
JURIST



GÅR FORAN: «Stasjonsmester» Henning Bråtebæk og hans nye stab ryddet plattform og spor og satte standarden for hvordan det skal se ut i sporene og på stasjonene.

► **- Nyttig og lærerikt**

– Det var faktisk lærerikt, og det gjør godt å komme seg ut av kontoret for en dag eller to, medgir Erland Müller, jurist og eiendomsforvalter i Bråtebæks stab. Erland har ansvar for stasjoner på Vestfoldbanen og Dovrebanen og er overbevist om at

nyorganiseringen med økt innsats på stasjonene har mye for seg.

– Om vi får til en smitteeffekt ut over Oslo-området, hvor ansiktsløftningen skal starte, vil resten av landet komme etter, håper han.

- Tolv minutter!

Sikkerhetsmann og oppsynsmann Tommy Kjensmo må stå i kontakt med togleder for å kunne slippe utålmodige ryddegutter ut i sporet for å fjerne søppel som vinden og

dragsuget etter toget har spredt langt av gårde langs sporet.

– Togleder gir oss tolv minutter til å rydde inngående spor etter at neste lokaltog har passert i retning Oslo! Er det oppfattet? roper Kjensmo.

– Oppfattet! lyder det rundt oss.

«Stasjonsmester» Henning Bråtebæk deler rundhåndet ut nye plastsekker. På plattformen står sekk etter sekk som er fylt opp med

«Poenget er at det skal se rent og pent ut»

HENNING BRÅTEBÆK
«STASJONSMESTER»



TOLV MINUTTER: – Togleder gir oss tolv minutter til å rydde inngående spor. Er det oppfattet?! Roper sikkerhetsmann Tommy Kjensmo til kontoristene i sporet.



AKSJON: Bjørge Karlsen (foran t.v.) fylte den ene soppsekkene etter den andre sammen med sin sjef Henning Bråtebæk. Bak: Erland Müller.

papir og plast. I løpet av en time ser omgivelsene rundt den karakteristiske holdeplassen strøket ut.

Rent og pent

– Er det riktig ressursbruk å sende kontorister ut i vårsola for å rydde i sporet?

– Ja, utvilsomt, mener Håvard Svendsen og får uforbeholden støtte fra Erland Müller.

– Med bare ett og et halvt års fartstid i Jernbaneverket, uten jern-

banebakgrunn, var det mye nyttig erfaring å ta med seg fra runden på stasjonene og parkeringsanleggene som ble ryddet, sier Erland Müller.

– Vi har en jobb å gjøre med å gjøre leietagere på stasjonene mer bevisst på ansvaret for å holde omgivelsene ryddige og rene, innskyter Håvard Svendsen.

– Så blir vi jo også bedre kjent med anleggene vi forvalter, tilføyer Erland Müller.

– Prioriteres stasjoner og stasjonsmiljøet høyt nok?

– Hva er høyt nok? Poenget er at det skal se rent og pent ut, svarer Henning Bråtebæk og feier all tvil om ambisjonene til side mens entusiastiske stasjonskamerater applauderer.

oyg@jbn.no



FULGTE DRØMMENE: Helge Källman har bygd opp Nor Lanka Hotel fra grunnen på Sri Lanka. Hotellet har ni dobbeltrom med dusj og kaldt og varmt vann, og er på til sammen cirka 900 kvadratmeter i tre etasjer.

○ HELGE OPPFYLTE PÅ SRI

- Hvis en aldri tar noen sjanser, kommer en ingen vei i livet, sier Helge Källman (50). Selv fulgte han drømmene sine med å ta sluttpakke etter 22 år i Jernbaneverket for å bli hotelleier på Sri Lanka.



SIN DRØM LANKA

Tekst: JON IVER GRUE
Foto: TERJE APENÆS

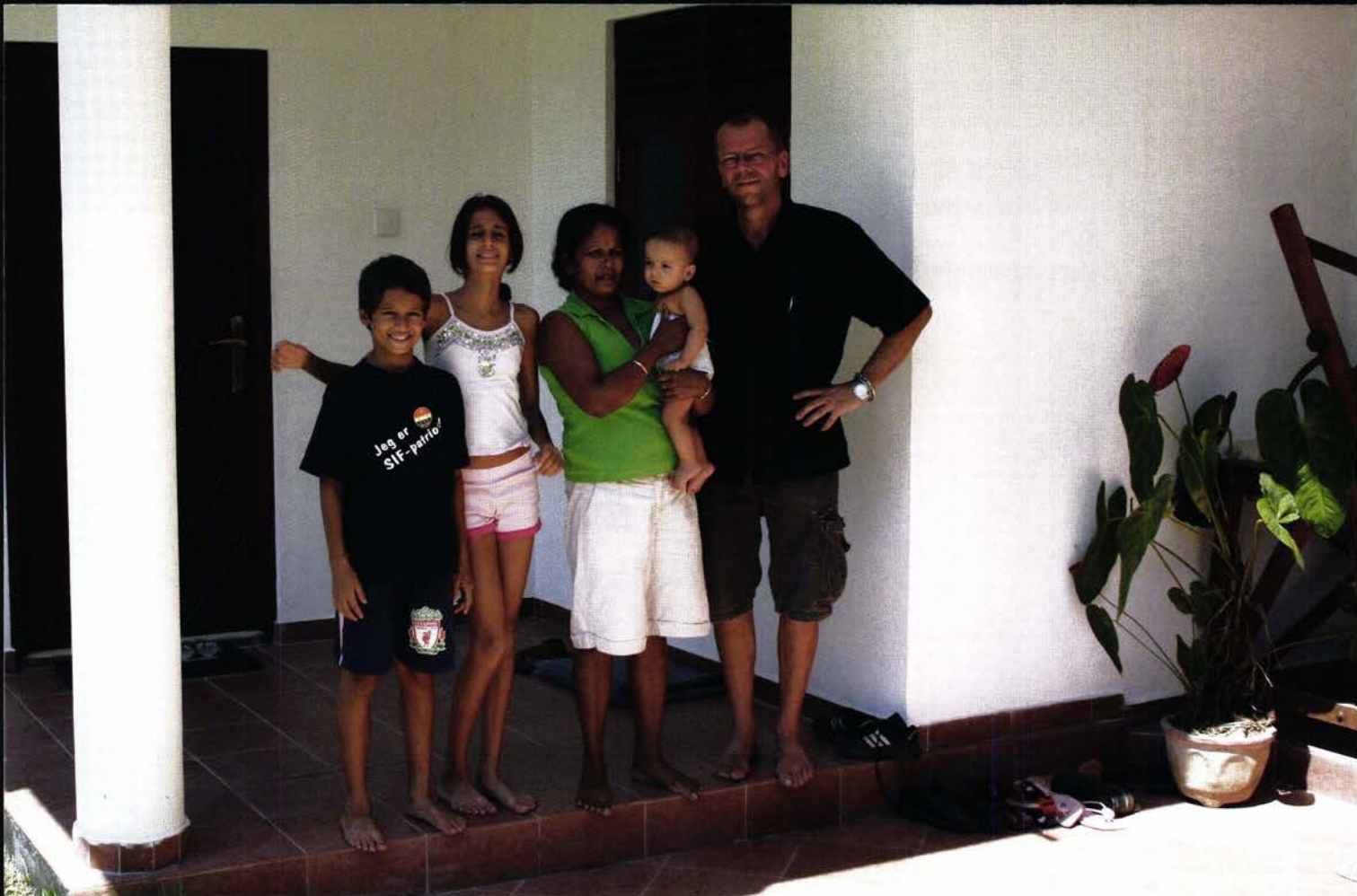
Helge Källman jobbet i staben hos banesjefen i Drammen da tilbudet om sluttpakke dukket opp rundt årsskiftet i 2004/2005. Ettersom det først og fremst gjaldt ansatte i produksjon, brukte han fire måneder med intens tankevirksomhet fram og tilbake før han i april for

to år siden tok den dristigste beslutningen i hele sitt liv.

Sluttpakken og en etablererstønad fra Jernbaneverket tilsvarte nesten tre årslønner til sammen. Dermed kunne han og kona Anoma, som er fra Sri Lanka, sette hotelldrømmen ut i livet.

- Hoppet utfor stupet
- Hele livet er fullt av tilfeldigheter.

En gjør sine valg etter hvert som en lever og treffer mennesker, og i mitt tilfelle var det særlig to ting som ble avgjørende. Det ene var muligheten for å få sluttpakke. Det andre at jeg hadde vært på Sri Lanka to ganger før og hadde kjøpt en tomt med tanke på å ha et feriehus. Når Anoma ville nedover for å hjelpe en yngre søster som fikk brystkreft, tok det ene det andre. Til slutt tok



FAMILIEN: Helge Källman med familien foran Nor Lanka Hotel på Sri Lanka. Fra venstre: Christopher (11), Natasha (13) og kona Anoma med sønnen Noah på åtte måneder.

jeg skrittet fullt ut og hoppet utfor stupet, sier han.

Vel vitende om at fallhøyden var stor, solgte han og kona alt de eide og hadde i Drammen og pakket flyttelasset i en 40 fot stor container. Samtidig sa han også fra seg retten til å få fullt opptjent tjenestepensjon i Jernbaneverket om 12 år.

Hotell til to millioner kroner

Totalt har Helge Källman investert to millioner norske kroner i hotellprosjektet på Sri Lanka. Grunnsteinen for Nor Lanka Hotel ble lagt den 9. september i 2005, og det sto ferdig ved nyttårs-skiftet i år.

Hotellet ligger i Unawatuna, helt på sørkysten av den tropiske øya. I det samme området driver familien til Anoma sitt eget guest house.

– Hotellet har ni lyse og trivelige dobbeltrom. Fire av rommene har air condition, mens alle er utstyrt med dusj og kaldt og varmt vann. Det er slett ingen selvfølge over alt på Sri Lanka. Dessuten er det bare hundre meter fra Unawatuna

Beach, som flere ganger er kåret til en av de beste strendene av såvel Lonely Planet reiseguide som Travel Channel, fortsetter han.

Krigsherjet land

Som en følge av borgerkrigen som har rast på Sri Lanka helt siden 1983, og eskaleringen den siste tiden er det for tiden lite turister. Källman og familien lever foreløpig på oppsparte midler.

– Vi merker lite eller ingenting til urolighetene så langt sør i landet, men håper selvfølgelig at de snart tar slutt. Da er jeg overbevist om at turiststrømmen tar seg opp, og at det blir mulig å leve av hotell-driften.

– Under tsunamien i 2005 slo det to og en halv meter høye bølger inn over stranda i Unawatuna, men det er lite sannsynlig at noe tilsvarende skjer igjen. Da er det mer skummelt at menneskene her er så fattige at de kan komme for å plyndre oss, skjønt jeg tror ikke vi trenger å frykte for det heller.

Verdenstoppen i korrupsjon

Da Källman traff trebarnsmoren Anoma i 2002, hadde hun bodd 17 år i Norge. Paret fikk sønnen Noah

i fjor sommer, og den tidligere jernbanemannen stortrives i rollen som nybakt pappa og hotelleier på Sri Lanka.

– Fordi det er mange som sitter og skal bestemme, er det mye korrupsjon og vanskelig å etablere seg på Sri Lanka. Faktisk er det bare i Sierra Leone det er vanskeligere. Jeg mangler fortsatt godkjenning fra Sri Lanken Tourist Board for å drive hotellet, men går det ikke an å leve av hotell-driften, kan vi jo flytte tilbake til Norge. Anoma har fortsatt permisjon fra stillingen sin i Drammen kommune, sier Källman.

Kommer ikke til å angre

Selv begynte han som banereparatør i jernbanen i 1983, før han tok elementærteknisk og teknisk fagskole. Etterpå jobbet han som avdelingsingeniør hos banesjefen Region Sør, der han blant annet var brannvernleder for Lieråsen tunnel.

– Uansett hvordan dette går, kommer jeg ikke til å angre på at jeg fulgte drømmene mine, avslutter Helge Källman.

«Uansett kommer jeg ikke til å angre på at jeg fulgte drømmene mine»



ATTRAKTIVT: Fra og med neste sommer blir det mulig å oppleve noen av Norges flotteste naturperler fra togvinduet - med guiding og stopp underveis.

FOTO: LEIF J. OLESTAD.

Den nye turistbanen

Raumabanen skal utvikles som turistbane. Fra og med neste sommer settes det opp turisttog med guiding gjennom noen av Norges mest kjente turistattraksjoner. Fra og med neste sommer settes det opp guiding gjennom Romsdalen - en av Norges mest kjente turistattraksjoner.

Tekst: TORE HOLTET

Unn deg en avkoblende ferie. Ta toget og nyt storslått, norsk natur gjennom togvinduet. Dette budskapet har vist seg å slå an. For flere og flere gjør akkurat det. De senere åra har turistene strømmet til både Bergensbanen og Flåmsbana. Og nå skal turistene lokkes til å oppleve Trollveggen og Romsdalshorn fra toget.

NSB går inn i Raumabanens utviklingsselskap og satser på moderne tog (type 93) med store vinduer som gir god utsikt til Romsdalen. Togene vil gå mellom Åndalsnes og Bjorli.

Storslått

Planene for å styrke turistsatsingen på Raumabanen ble nylig lagt fram i Samferdselsdepartementet.

– Jeg kommer fra et fylke som har sett hvilken betydning turist-

satsingen på Flåmsbana har, og jeg synes det er hyggelig å kunne være med som fødselshjelper for en turistsatsing også på Raumabanen, sier statsråd Liv Signe Navarsete, som tror Raumabanen kan bli et storslått turistprodukt.

Opprustning

Raumabanen har mer én gang vært truet med nedleggelse. Nå er det optimismen som rå. Jernbanelverket skal sørge for at stasjonsområdene får seg en overhaling, og ute på linja skal det byttes sviller og skinner. Det skal også fjernes vegetasjon.

– Åndalsnes er stedet som utmerker seg. Her må det gjøres flere ting før cruiseturistene myldrer tett på stasjonsområdet, sier banesjef Vidar Våltorp og minner om at det gror godt langs Raumabanen.

– Nå går vi i gang med vegeta-

sjonsrydding med tanke på turisttogene. Vi skal se hva vi kan gjøre med utsiktspunktene langs banen, blant annet til Killingen bru og Trollveggen, forteller Våltorp.

Stopp og guiding

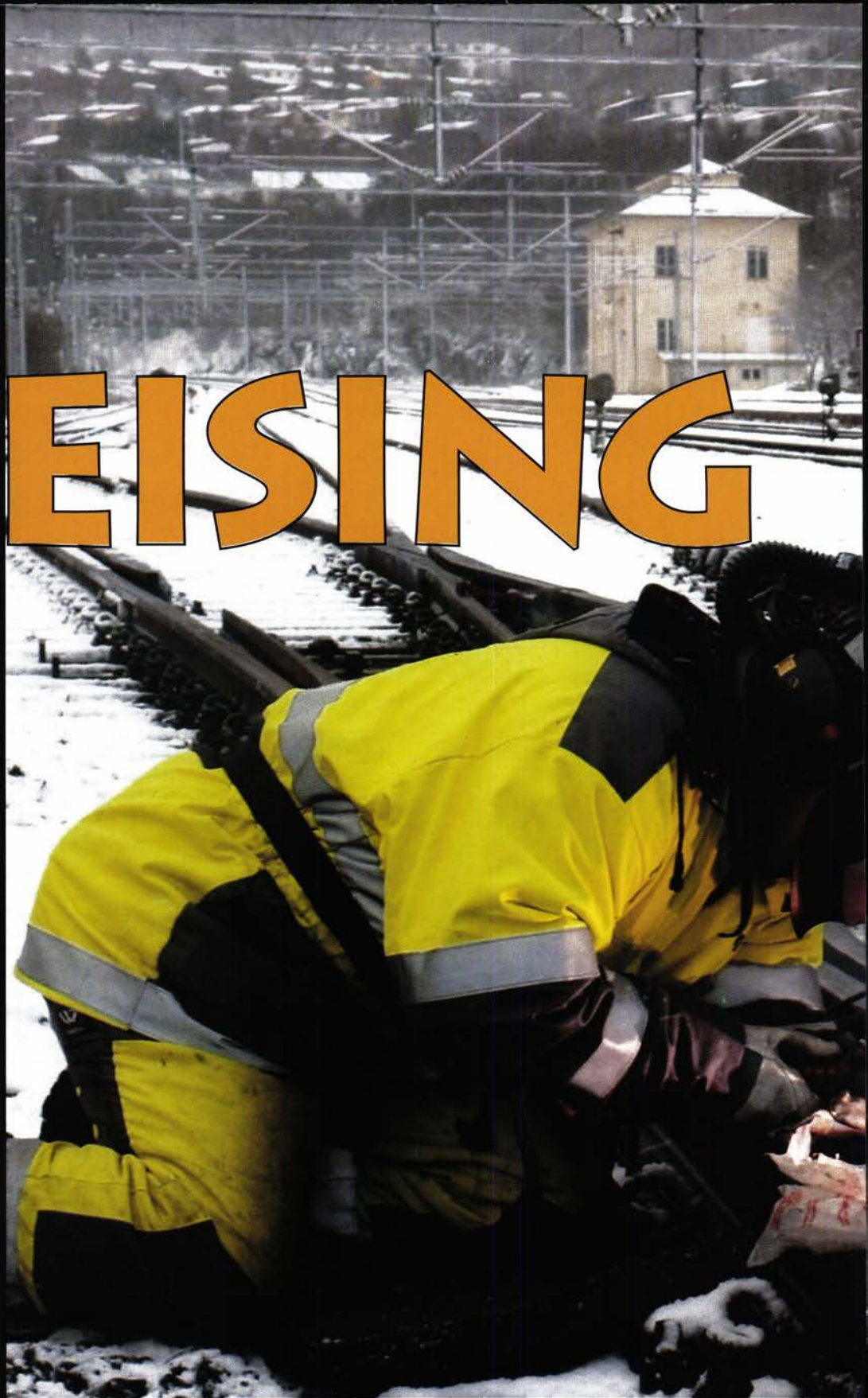
Turistsatsingen vil kreve langt større kapasitet enn dagens regiontog som går på strekningen har. Og togavgangene skal være åpne for alle – ikke bare som bestilte avganger for cruiseskipene som anløper Åndalsnes.

Togturen fra Åndalsnes til Bjorli vil ta en time med innlagte fotostopp og guiding underveis. Raumabanens Utviklingsselskap er inne i sin femte sesong. Også i år skal det kjøres veteranog for turister på Raumabanen, men fra neste år blir det altså en vesentlig større turistsatsing på Raumabanen.

tore.holtet@jbv.no

SV EISING

Dette miljøportrettet er fra Narvik stasjon. Fotografen har lagt vekt på å plassere sveiseren riktig i forgrunnen og få linjene i bildet til å harmonere. Bildet er tatt på forholdsvis lav tid - om lag 80. dels sekund - på frihand.



MITT JERNBANEKILDE

NAVN: Hans-Chr. Forsaa

TITTEL: Pensjonist, tidligere distriktsgartner på Ofotbanen

KAMERA: Nikon D70

BOR: Narvik





Vinn kamera

Jakt på DITT jernbanebilde og bli vinner av et flott digitalkamera!

Bildet sender du til Jernbanens Fotoklubb ved

Øyvind Bardalen på mailadressen:

oyvind.bardalen@nsb.no.

PS! Nøl ikke - ta med kamera neste gang du skal ut i Jernbane-Norge.

Rekord i Finland

I 2006 vart det sett passasjerrekord hjå VR i Finland med 65 millionar reisande. Så mange reiser har det aldri vore på eit år før.

Størst prosentvis auke var det i trafikken mellom Finland og Russland. Godstrafikken hadde og eit godt år i Finland i fjor med ein auke på sju prosent. Naturleg nok er det tømmertransport som utgjer dei store voluma i Finland. Dei første månadane i år syner trafikken derimot ein nedgong ettersom transporten av rundtømmer frå Russland har vorte halvert. VR hadde ein total omsetnad på noko over 10 milliardar kroner i fjor og fekk eit resultat på ein halv milliard kroner.

Etterlyser rallarar

Som i Noreg må og Sverige fylle på med ungdommar som vil lære seg jernbanefag. Banverket, i samarbeid med Jernbaneentreprenørane, har no gått saman om ein kampanje som skal vare heile sommaren. Bakgrunnen er at mange tilsette i bransjen vil bli pensjonistar dei næraste årene. Om det ikkje kjem unge, nye krefter til, kan det føre til ein kraftig auke i kostnadane ved jernbanebygging i Sverige. Der skal dei som kjent bygge for 100 milliardar kroner fram til 2015, og då trengst mange hender. Det som skal lokke svenske ungdommar til jernbanen, er utsiktene til ein sikker jobb med variert innhald og ein jobb til beste for miljøet.

Strategisk handel

Det nederlandske selskapet Strukton Railinfra, som i fjor kjøpte seg opp i Jernbaneservice AS, har no kjøpt eit tysk familieeigd selskap, Georg Reisse GmbH & Co KG. Dette selskapet har 170 tilsette og driv mellom anna med grunnarbeid og sporbygging. Strukton Railinfra har no om lag 3000 tilsette og driv verksemd i Belgia, Tyskland, Sverige, Danmark og Noreg i tillegg til Nederland. Dei hadde i fjor ein omsetnad på om lag fire milliardar kroner.

Transsibirisk luksus



120 000 KRONER: Det koster ein billett i denne kupeen.

FOTO: GW TRAVEL

Det private togselskapet GW Travel har kjøpt inn eit luksustog slik at passasjerar som vil ha det komfortabelt medan dei er på reise, òg skal kunne reise på den transsibiriske jernbana. Togentusiastane som fram til no har teke turen frå Moskva til Vladivostok eller Beijing, har vore nøydde

til å reise saman med vanlege folk. No kjem det eit tilbod til dei fine - som til dømes kan betale 120 000 kroner for turen i ein singlekupé. Toget, The Golden Eagle, har plass til 134 passasjerar og eit mannskap på 64. Fleire av de åtte avgangane som skal køyrast i år, er utselde. ■

Kontantar for seine tog

Dei danske statsbanane (DSB) har stor pågang frå kundar som vil ha kompensasjon for tog som er for seine. Dei første tre månadane i år har DSB gjeve kompensasjon til 20 000 passasjerar. Dei har betalt over ein million kroner i kontantar til reisande med tog som har vore meir enn ein halv time seine og gitt ut 4000 nye billettar. I regional- og fjerntrafikken har DSB i snitt gitt 75 kroner til kvar av dei vel 10 000 pendlarane som har meldt seg til ordninga. I Noreg hadde NSB ei slik ordning ein gong. Men ettersom det kosta meir å administrere ordninga enn beløpet som vart betalt ut, vart ordninga avvikla.

Billettaust på SJ-tog

Frå midten av mai har det vore mogleg å reise utan billett på alle SJ-tog i Sverige. SJ starta i fjor haust ei utprøving av systemet med billettlause reiser. Ettersom prøveperioden berre gav positive tilbakemeldingar, har dei no gjort tilbodet opent for alle. Billettlause reiser krev at reisa er kjøpt 24 timer før toget går. Når reisa er kjøpt, er «billetten» ei stadfesting som kunden har fått som sms-melding eller e-post. Om 10 prosent av alle dei som reiser med SJ-tog vel å reise billettlaust, vert det spara 10 000 tre som elles ville gått med til å lage papirbillettar.



TUNNEL UNDER: En ny jernbanetunnel under Hudsonelva vil doble togkapasiteten inn og ut av New York.

FOTO: SCANPIX

Jernbaneløft - i New York

Governør Jon Stevens Corzine i New Jersey vil ta en milliard dollar som er avsatt til bygging av motorvei, for å bruke dem på en ny jernbanetunnel med to løp under Hudsonelva til New York. Det er første gangen noe slikt skjer «over there».

De to tunneløpene, hver for enkeltsporet drift, er kostnadsberegnet til over sju milliarder dollar (50 milliarder kroner). Finansieringen av tunnelen begynner å ta så mye form at selskapet New Jersey Transit tar sikte på å starte byggingen i 2009. Da vil de i så fall være ferdig i 2016.

For miljø og økonomi

New Jersey Transit er det tredje største transportselskapet i USA. De drifter både 2 027 busser, 711 tog og 45 trikker og binder sammen New York, New Jersey og Philadelphia. Hele 233 millioner passasjerer sier litt om omfanget av virksomheten de driver.

Med tunnelen vil kapasiteten på pendlertogene inn og ut av New York bli doblet.

- Vi må få plass disse pengene til tunnelen fordi det er vesentlig for å få vekst i

økonomien, øke mobiliteten i samfunnet, redusere korktendensene, beskytte miljøet og øke livskvaliteten til innbyggerne, sa guvernør Corzine.

Litt her og litt der

Selv med en drøy milliard motorveidollars gjenstår det mye før prosjektet er fullfinansiert. Slik som i Norge ses det på ulike løsninger. Havnevesenet vil bidra med to milliarder dollar. Fond for luftkvalitet og Technology Trust Fund har også bekreftet bidrag. Med det er vel halvparten av pengene i boks. Resten er det opp til de føderale myndighetene å skaffe gjennom årlige bidrag. Det ser ut til å gå greit med begrunnelsene om at regionen fortsatt skal være konkurransedyktig, og at kollektivtrafikken skal bli et attraktivt alternativ til å kjøre bil.

Med The Trans-Hudson Tunnel øker kapasiteten fra 23 tog til 48 tog i timen. ■



Jernbaneverket

Sentralt

Informasjonsdirektør
Anne Marie Storli
Telf: 22 45 52 50/917 33 650
e-post: stam@jbv.no

Info Utbygging

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

Info Øst

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

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

Info Vest

Informasjonssjef Inge Hjertaas
Telf. 59 96 60 50/916 50 176
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 Bårdstu
Telf: 72 57 27 20/916 50 088
e-post: xbaar@jbv.no

Info Sørlandsbanen

Informasjonssjef Hennig Lode
Telf. 51 56 96 50/916 69 650
e-post: holde@jbv.no

PÅ SKRÅTT BAKFRA



IKKE BARE TOG

I dag strever mange bedrifter med å finne sin sjel – eller kjerneverdier – som det motemessig skal hete inntil engelskens core values erobrer også denne biten av språket vårt. Det spesialiseres og skilles ut delvirksomheter over en lav sko, og i den andre enden av denne utviklingsrekken står gjerne kunder som finner det stadig vanskeligere å ta seg frem til tilbudene. For å holde oss til vår egen virkelighet, så er det nok mange som fortsatt mener at for eksempel kjøp av togbilletter og ekspedering av reisegods kunne ha en meningsfylt sammenheng med en togreise, og at de tomme og stengte lokalene for slik virksomhet vi finner på mange jernbanestasjoner, kanskje ikke er det lureste som har skjedd?

Da var det i sannhet annerledes før! Overskriften denne gang er identisk med tittelen på en film fra 1970-årene som NSB laget for å trekke ungdom til en yrkeskarriere i statsbanene. Med Sverre Anker Ousdal som reisefører føres vi inn i bredden og mangfoldet



som kjennetegner jernbanen etter krigen.

I tillegg til de rene jernbanefag var alskens håndverkere som snekkere, salmakere, gartnere, elektrikere, rørleggere, malere og en rekke andre fagutøvere representert i tjenestegrupper og på lønningslistene. Halvt i spøk ble

det sagt at man bare manglet prester og tannleger. Det vil si at på jernbaneanleggene hadde det vært anleggsprester, så det var vel egentlig bare tannlegen som manglet...

REIDAR SH

NORGE - KJEMPERS FERIELAND

Det er ennå noen uker igjen, men det drar seg uvilkårlig mot sommerferie. Mange er godt i gang med å legge planer for en håndfull hektiske uker med avslapning for alt feriepengene er verdt.

Korridorpraten preges av tiltakende spenning og forventning, og de fleste gleder seg. Noen har planer om å svi nesetippen under fjernere himmelstrøk og snakker gjerne unaturlig høyt om det. Andre kikker beskjemet ned og mumler ett eller annet om at i år

blir det norgesferie.

–Men kjære dere, tenker jeg. Det er da ingenting å skjemmes over. Tvert imot. Vårt eget land kan måle seg med de fleste eksotiske reisemål rundt om i verden – et faktum det imidlertid er fort gjort å overse når man drømmer seg fra side til side i fargerike brosjyrer laget for å lokke oss langt av gårde.

Og stadig flere forsyner seg av de muligheter verden har å by på, og snart vet vi mer om Barcelona,

Bali og Brasil enn Balestrand, Bergen og Bodø. Jeg synes det er litt trist. Og hva er det nå Barcelona egentlig har å by på? Først og fremst La Sagrada Familia. Antoni Gaudis imponerende mesterverk av en halvferdig kirke – påbegynt i 1883, men altså på langt nær ferdigstilt. Maken til sendrektighet må du utaskjærs for oppleve. Alt annet finner du i Norge – ditt nærmeste ferieland.

HARRY K