

Jernbane

NR. 6 - 2007

magasinet



Vil overta stasjonene og terminalene

Jernbaneverket (JBV) bygger og fornyer en rekke holdeplasser og stasjoner, som her på Haugenstua. Nå sier jernbanedirektør Steinar Killi klart ifra: - JBV bør overta eierskapet til alle stasjoner og godsterminaler.

SIDE 2-19



Jernbaneverket

Konkurransenøytrale stasjoner og terminaler

Vi venter på en avklaring av eierskapet til stasjoner og terminaler. Og mens tiden går og nye togselskaper kommer til, blir det klarere og klarere at eierskapet til disse sentrale delene av jernbanens infrastruktur ikke kan være forankret hos ett av togselskapene, slik tilfellet er med NSB i dag. Eierskapet må utøves av en eier som oppfattes som konkurransenøytral.



I dag eier NSB de fleste stasjonene, men det er Jernbaneverket som har det økonomiske ansvaret ved at vi leier stasjonsarealene tilbake fra NSB. De nye stasjonene som bygges etter 1996, både eier og drifter vi. Tilsvarende deling er det på godsterminalene. NSB eier mesteparten av arealene, men leier dem bort til CargoNet AS.

På den måten har vi i dag en «teigblanding og et økonomisk samrøre» som gir uklare ansvarsforhold og et dårlig grunnlag for å tjene den samlede jernbanetrafikken på en god måte.

I 2001 inngikk NSB og Jernbaneverket en intensjonsavtale om at Jernbaneverket skulle overta eierskapet til stasjonene mot en økonomisk godtgjørelse. Samferdselsdepartementet behandlet ikke denne saken, men nedsatte en arbeidsgruppe til å utrede eierskapet etter at Stortinget stilte spørsmål om saken. Arbeidsformen i arbeidsgruppen gjorde at Jernbaneverket valgte å summere opp sitt syn i to særmerknader i stedet for å argumentere mot hvert enkelt resonnement i rapporten.

Til tross for den, etter vår mening, noe skjeve framstilling i rapporten, er det gledelig å se at nesten alle høringsinstansene, fra Forsyningsdepartementet og Konkurransetilsynet til næringslivets transportkjøpere, andre togselskap og fylkeskommunene slutter seg til Jernbaneverkets mindretallsmerknad om at Jernbaneverket bør overta eierskapet. Begrunnelsene spenner fra hensynet til konkurranselikhhet til understrekning av behovet for statlig samordning ved bygging av kollektivterminaler. Statens Jernbanetilsyn peker på Jernbaneverkets sikkerhets- og beredskapsansvar på stasjonene og mener at dagens ansvarsforhold og leverandørstyring er komplisert.

Vi har også gitt en grundig høringsuttalelse. Der påpeker vi også ting vi mener er feil i rapporten, for eksempel påstanden om at Jernbaneverket ikke har kontakt med de reisende. Det er jo i første rekke vi som er til stede på stasjonene, og som også har driftsansvar! Og der vi trenger ytterligere kompetanse, kan vi jo kjøpe den på samme måte som NSB i dag benytter datterselskapet Rom Eiendom AS og andre til dette.

For øvrig vil utviklingen av stasjoner og holdeplasser i åra framover i første rekke bestå av milliardinvesteringer for å legge til rette for universell tilgjengelighet. Også på godsterminalene står vi overfor investeringer i hundremillionersklassen. Er det Staten ved Jernbaneverket eller NSB som skal planlegge og finansiere disse investeringene?

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



34 Sjefen

Hennes tidligere leder sier: «Jeg var lederen hennes. Men Britt Tove var sjefen».

Stasjoner:

Milliard-opprustning av stasjoner	4
Ny grønn holdeplass	6
En topp moderne stasjon	8
Flere store stasjonsprosjekter	11
Vakker og funksjonell	12
- Et enormt potensial	14
Voss stasjon må vente	15
- Jernbaneverket bør eie	16
Smånytt innenriks	20
Kår Norges fineste stasjon	22
Forbrødring i OL-byen	24



38

Katedral

Etter storflommen i Dresden for fem år siden har gammel prakt gjenoppstått - i kombinasjon med moderne funksjonalitet.



24

«The best ...»

Tore Hemo og hans stab fikk toppkarakter for håndball-VM på Lillehammer: «The best USIC-games ever...»

22

Norges fineste?

«Grefsen stasjon er den fineste. Den har så fine tårn,» mener en kjent jernbemann. Hva mener du???



Min arbeidsdag:
Blekkspruten på Alnabru
Sagt om jernbanen

28
29

Månedens gjest:
Samferdselsministeren
Smånytt innenriks
Møte med: Hun er sjefen
Pådriver skifter spor
En katedral for tog
Mitt jernbanebilde
Smånytt utenriks
På skrått bakfra

30
32
34
37
38
44
46
48

Jernbane

NR. 6 - 2007

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland

REDAKTØR

Svein Erik Bakken

REDAKSJONSSJEF

Tore Holtet

FOTOKORREKTUR

Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

Harry Korslund

Arvid Bårdstu

Egil Nyhus

Ellen Svendsvoll

Inge Hjertaas

FORSIDE-FOTO: Tore Holtet

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Svein Erik Bakken

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 51 56

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

Redaksjonen avsluttet 29. juni 2007.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Oppslag: 5.800

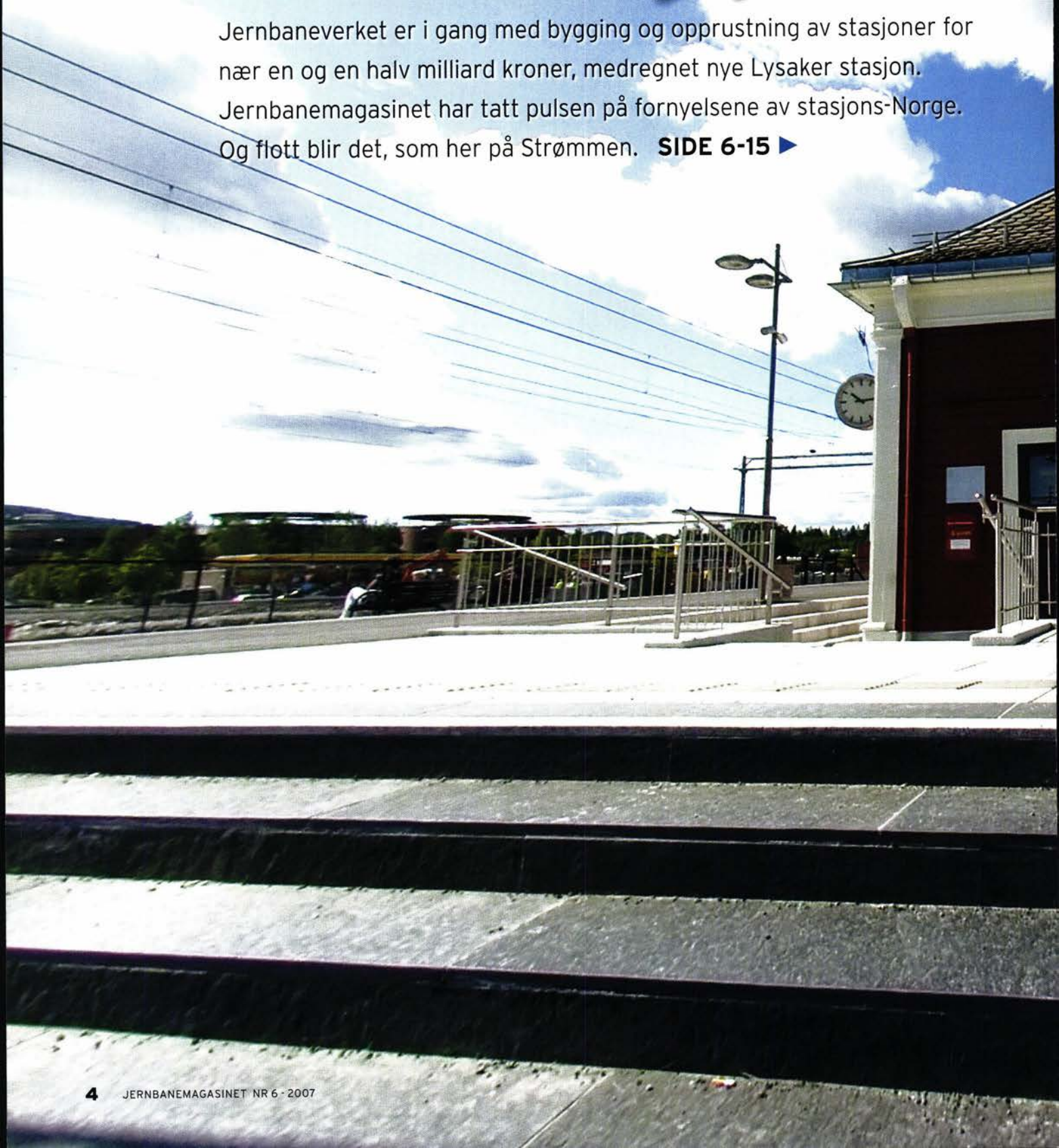
Layout: Aktuell, Oslo

Trykk: Gan Grafisk, Oslo

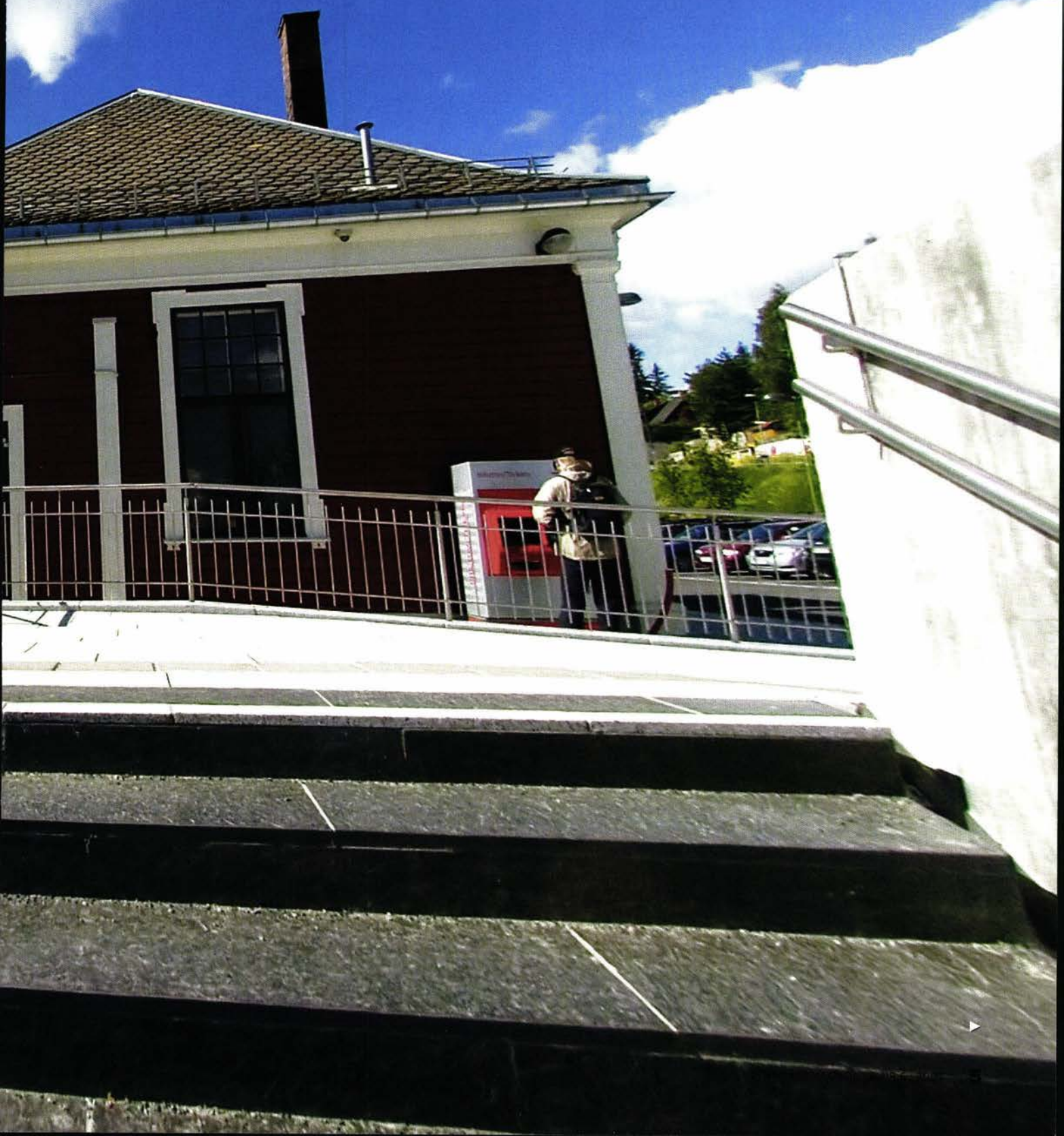
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

Milliard-opprust

Jernbaneverket er i gang med bygging og opprustning av stasjoner for nær en og en halv milliard kroner, medregnet nye Lysaker stasjon. Jernbanemagasinet har tatt pulsen på fornyelsene av stasjons-Norge. Og flott blir det, som her på Strømmen. **SIDE 6-15** ►



ning av stasjoner



Ny grønn holdeplass

HAUGENSTUA: I disse dager framstår en av Norges største holdeplasser som helt ny: En sikker og moderne plattform med nye atkomstveier tas i bruk på Haugenstua, som daglig brukes av 2000-3000 togpassasjerer.

Tekst og foto: TORE HOLTET

Selv om Haugenstua troner foran de fleste jernbanestasjoner hva passasjertrafikk angår og er på listen over landets 20 største stasjoner, har beboerne i Groruddalen vært avspist med trange kår – i bokstavelig forstand. Togpassasjerer som kommer fra Oslo, har i all slags vær og føre måttet stue seg sammen på en smal treplattform for deretter å gå i kø gjennom et lite hull av en passasje ut av jernbanens område.

Nå kan de samme passasjerene gå av toget på en 220 meter lang og luftig betongplattform og fordele seg på tre forskjellige utganger.

Fornøyde naboer

– Dette prosjektet har hatt en trang fødsel. Beboerne fikk visst det første signalet om en forbedring allerede i 1974, forteller prosjektleder Knut Brattvang, som har hatt et godt forhold til naboene helt fra det første spade-stikket ble tatt 18. september i fjor.

– Vi har jobbet i spesielt krevende omgivelser, nær et trangbebodd boligområde og to barnehager.

Naboene er blitt informert underveis, og nå ser de at anleggsarbeidene gir resultater. I tillegg til at vi bygger sikker og tidsmessig plattform for trafikken fra Oslo bygger

vi også ny atkomst til plattformen motsatt vei, slik at hele holdeplassen tilpasses funksjonshemmede. Videre gjøres den ene anleggsveien om til atkomstvei, den andre vil inngå i et turveisystem i Groruddalen. Også det øvrige veisystemet bygges om, administrert av oss på Oslo kommunes budsjett, forklarer Brattvang.

Sikkert

Sikkerhet har vært et gjennomgangstema når det gjelder Haugenstua. Den gamle treplattformen lå i en S-kurve, noe som er fjernt fra dagens sikkerhetskrav. Den var dessuten så trang at det er registrert flere nesten-hendelser gjennom varslingsystemet Synergi.

Ombyggingen har også vært gjenstand for mye korrespondanse med Statens Jernbanetilsyn. Det ga ett års utsettelse med resultat at hovedplanen ble gjennomført uten endring.

Prisøkning

En del ekstra kostnader er også kommet til underveis. Blant annet viste det seg at kontaktledningsanlegget måtte bygges om. Dette sammen med den generelle prisøkningen i bygge- og anleggsbransjen gjør at totalentreprisen til slutt kom på 32 millioner kroner, mens det opprinnelige anslaget lød på 17 millioner kroner.

Til sammen har om lag 20 personer vært sysselsatt gjennom store deler av byggeperioden. Hæhre Entreprenør AS har hatt det meste av jobben, og Rambøll i Drammen

har vært rådgiver for grunnarbeidet.

KL Sørvis har tatt seg av opprustningen av kjøreledningsnett med Elektro Consult Team i Drammen som rådgiver.

På høyde med tida

Etter ombyggingen framstår Haugenstua som en innbydende holdeplass med store grøntarealer. Syklistene er også tilgodesett med parkeringsplasser inne på området.

– Designmessig er vi på høyde med tida, og denne utbyggingen er en del av et visuelt løft for hele Groruddalen, forteller prosjektleder Knut Brattvang.

Den nye plattformen for trafikken fra Oslo ble tatt i bruk 20. juni, og atkomsten til plattformen mot Oslo åpnes 5. juli.

I andre byggetrinn skal også den sistnevnte plattformen oppgraderes. Den er bred nok, men ikke av samme standard som den nye. Etter ombyggingen vil den få en egen sikkerhetssone, samt bedre belysning.

I tredje byggetrinn skal det bygges bro over kryssingssporene som en del av kommunens sykkelveinett.

Når de gjenstående arbeidene skal gjennomføres, er ikke fastsatt.

PÅ HØYDE: – Designmessig er vi på høyde med tida, og denne utbyggingen er en del av et visuelt løft for hele Groruddalen, forteller prosjektleder Knut Brattvang.

«Vi har jobbet i spesielt krevende omgivelser, nær et trangbebodd boligområde»

KNUT BRATTVANG
PROSJEKTLEDER I JBV UTBYGGING

«Hele holdeplassen tilpasses funksjonshemmede»





En topp moderne st



stasjon



SKUER: Prosjektleder Jan Nordli og byggeleder Bjørn Sandvik skuer over en «ny» stasjon til drøyt 130 millioner kroner.

FOTO: ARVID BÅRDSTU

Strømmen stasjon er en av de eldste i landet. Nå vil den snart også framstå som en av de mest moderne - som kollektivterminal for et område i sterk vekst. Etter planen skal alt sammen stå klart i løpet av oktober.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Foto: ØYSTEIN GRUE

Arbeidene med å rehabilitere Strømmen stasjon er et spleiselag mellom Statens vegvesen, som har hovedkontrakten inklusive sporarbeidene, og Jernbaneverket.

Prosjektet er en del av Oslo-pakke 2.

Kollektivterminal

De totale investeringskostnadene er på 58,5 millioner kroner for Jernbaneverket og 74 millioner for Statens vegvesen og vil gi en kollektivterminal som effektivt skal betjene både tog, buss og drosje.

Hele stasjonsområdet oppgraderes til dagens standard.

- Det innebærer blant annet at vi har lagt teleslynge på plattformene, har satt opp master med to høytalere i hver mast på en slik måte at lyden ikke skal spre seg til nabolaget og belyst hele området med moderne og miljøvennlig belysning (induksjon). I kulverten

planlegges et pulserende fargespill for å forhindre tagging og øvrig hærverk, forteller prosjektleder Jarl Nordli. Han og byggeleder Bjørn Sandvik har hatt en meget utfordrende jobb på Strømmen.

Smakfullt

Anleggsarbeidene ved Strømmen stasjon har vært delt i to faser. Først ble stasjonssiden oppgradert, blant annet med ny og høyere hovedplattform. Det er bygd nye trapper, nye atkomstveier med ramper for funksjonshemmede og lagt til rette for sykkelparkering. Gang-arealer i lys granitt og trapper og ramper med mørk Otta-skifer gir et smakfullt inntrykk.

I trapper og ramper legges det varmekabler. Eksisterende gangkultvert beholdes i noe kortere utgave og skal oppgraderes med ny belysning og varmekabler i dekket. Ved bussterminalen og plattform 3 bygges et leskur. På motsatt side er det ikke planlagt leskur, men her legges det opp til at stasjon- ▶

bygningens venterom åpnes for publikum hele året.

Nå pågår arbeidene i fase 2 på østsiden. Her skal det også bygges hovedplattform mot et nytt spor 3 og opparbeides oppstillingsplasser for busser og drosjeholdeplass.

Det startet i 1852

- Strekningen Christiania-Strømmen ble tatt i bruk allerede to år før Hovedbanen ble åpnet i sin helhet i 1854.
- Fra Strømmen ble den første industrijernbanen i Norge tatt i bruk i 1853. Den første tiden ble hest brukt som trekraft for jernbanevognene.
- Den store trelastvirksomheten i Sagdalen hadde behov for å skifte ut hesten med jernhesten fortest mulig. Etterspørselen etter trelast var så stor at selv 2000 hester i «rute» med plank etter Strømsveien ble for lite.
- Ut av trelasthandelen etablerte familien Ihlen jernbaneverkstedet Strømmens Værksted i 1873. Det ble senere overtatt av NEBB, ABB, AdTranz og Bombardier – og nå har Olav Thon kjøpt tomte og lokalene, som er nabo til hans gigantiske Strømmen Storsenter.

Omfattende

– Arbeidet er blitt mer omfattende enn det vi trodde da vi startet. Blant annet er det anlagt et helt nytt industrispør for Bombardier. Dette sporet skal også elektrifiseres i en lengde på 120 meter. Vi har foretatt ombygging av KL-anlegget. Det skal legges inn fire nye sporveksler, og vi foretar en omfattende ombygging av signalanlegget, forteller byggeleder Bjørn Sandvik.

Etter ombyggingen får Strømmen stasjon tre spor. Spor 1 og 3 går mot plattform mens spor 2 vil bli et spor for gjennomkjøring.

«Levende plan»

Arbeidene ved Strømmen stasjon ble satt i gang i oktober 2005. Men hovedplanen ble ikke godkjent før i juni 2006. Sagt på en annen måte: Det har kommet inn en del nytt etter at byggearbeidene startet.

I oktober skal Strømmen stasjon stå ferdig og vil bli innviet som seg hør og bør med pomp og prakt - og sannsynligvis med masse folk. Interessen fra lokalsamfunnet er nemlig meget stor for dette prosjektet. Ikke minst har Strømmen Vel

med lederen Steinar Bunæs i spisen fulgt planene og byggingen nøye, med stort og ekte engasjement. Dette er noe Strømmensamfunnet med sine knappe 10 000 innbyggere ønsker sterkt.

Moderne

Det de får er en moderne terminal for kollektivreisende. Innen nyåpningen vil også ROM Eiendom pusse opp fasaden på stasjonsbygningen, som er vernet sammen med priveten. Det sistnevnte huset har ingen funksjon lenger i dag. Og kanskje vil også NSB øke frekvensen på lokaltogene som fortsatt benytter Hovedbanen fra Lillestrøm gjennom Groruddalen til Oslo. I dag er det gjennomsnittlig 1600 som benytter toget til og fra Strømmen hver dag. Til tross for 11 stopp mellom Lillestrøm og Oslo er gjennomsnittshastigheten 47 km/t. Lokaltoget på Hovedbanen bruker fire minutter mellom Strømmen og Lillestrøm og 23 minutter på de 18 kilometerne mellom Oslo S og Strømmen.



Flere store stasjonsprosjekter

I tillegg til milliardutbyggingen av nye Lysaker stasjon skjer det en rekke større og mindre ombygginger og oppgraderinger av stasjoner og holdeplasser i Oslo og omegn.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

De to største er oppgraderingen av stasjonshallen til spor én og to på Nationaltheatret stasjon og ombyggingen av Ski stasjon.

Oppgradering

Ved Nationaltheatret stasjon skal det både skje en generell oppgradering av stasjonshallen og en brannteknisk oppgradering, samt utskifting av rulletrappene. Målet er å tilfredsstille det sikkerhetsnivå som ble forutsatt ved åpning av den nye stasjonshallen.

Prosjektet skal videre bidra til å effektivisere driften ved at ny og gammel stasjonshall får felles styring. Det er avsatt penger til prosjektet i årets budsjett, og stasjonen forutsettes ferdigstilt i 2008. Samlet pris er på 78 millioner kroner.

Ombygging

Ifølge Handlingsprogrammet for perioden 2006-2015 skal byggetrinn én på ombygging av Ski stasjon gi fire spor til plattform mot dagens tre, og det blir en ny gangforbindelse i undergang fra innfartsparkeringen. Det skal også etableres en ny bussterminal/utvidelse på østsiden av stasjonen.

For tiden vurderes det løsninger som vil få et mindre omfang. Oppstart av forberedende byggearbeider er planlagt i 2007/2008.

Flytogtiltak

Drammen stasjon skal oppgraderes for å kunne ta imot Flytoget fra juni 2008. Flytoget vil gi om lag 120 nye togbevegelser i døgnet. Økningen krever tilpassinger av sporforbindelsene og blant annet



SAMME: Mellomplattformene på Drammen stasjon er allerede bygd om. Nå står hovedplattformen for tur.

FOTO: RUNE FOLKEDAL, DRAMMENS TIDENDE

sikringsanlegget. Samlet kostnad er beregnet til om lag 25 millioner kroner.

På stasjonen ble mellomplattformene i 2003 og 2004 bygget om og plattformtakene skiftet ut. Nå skal hovedplattform oppgraderes slik at den får samme utforming og standard. Tiltaket koster om lag ti mil-

lioner kroner og er planlagt ferdig i år.

Videre vil det i år bli planlagt opprusting og ombygging av følgende stasjoner på Østlandet: Holmlia, Grefsen, Bryn, Alna, Nydalen, Frogner, Fetsund, Hokksund og Sørumsand. (Se egen sak om Haugenstua og Strømmen stasjon.)



Vakker og funks

NY OG OPPVARMET: Ordfører Inge Myrvoll i Rana kommune er både stolt over en meget flott undergang og den vakre o

MO I RANA: - Fra før har vi en vakker stasjonsbygning. Nå får vi også en funksjonell, fullverdig og moderne stasjon når nye spor og ny mellomplattform er på plass, sier en fornøyd ordfører i Rana kommune, Inge Myrvoll.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

Ja, den tidligere kjente samferdselspolitikeren fra Sosialistisk Venstreparti (SV) med tre perioder på Stortinget og i samferdselskomiteen bak seg synes den samiskinspirerte stasjonsbygningen er så fin at han brukte den som modell for et av sine tradisjonelle pepperkakehus.

Stolt

- Ikke nok med det, jeg har faktisk også bilde av det pepperkakehuset. Så stolt er jeg både av stasjonen vår og pepperkakehuset, forteller den mangeårige jernbanetalsmannen og ler godt av seg sjøl.

- I tillegg til at stasjonen vår er vakker, er både bussterminalen og

taxiholdeplassen plassert ved siden av stasjonen og utgjør dermed et funksjonelt kollektivsystem, opplyser ordføreren.

For dårlig

- Den 5. oktober i år skal ny mellomplattform og et nytt, tredje, såkalt buttspor være klar til å tas i bruk om alt går etter planen, opplyser prosjektleder Folmer Plambeck Nielsen i Jernbaneverket (JBV).

Dansken som har gjort nordmann av seg, kan se tilbake på ti år i JBV og over 20 år i Statens vegvesen. Plambeck Nielsen håper at de slipper flere overraskelser. Men sikker er han ikke, for registreringen som er gjort ute på stasjonen og dokumentasjonene som er sam-

let i hovedplanen er alt for dårlig og mangelfull.

- Som en følge av det har det dukket opp en del uforutsette ting. For eksempel viste det seg at grunnfjellet lå en meter høyere enn forutsatt. Det var heller ikke foretatt grunnundersøkelser eller miljøtekniske undersøkelser med hensyn til forurensing av grunnen. Begge deler har gitt overraskelser og det koster tid og penger, sier Nielsen.

Forebygge

- En annen utfordring vi står overfor er hvor grensesnittet for prosjektet skal ligge. Skal vi for eksempel skifte ut gamle sviller når det i hovedplanen er forutsatt at vi kun skal skifte ut skinnene. Etter min mening må vi



Opprustedede stasjonen i Mo i Rana.



NY OG OPPVARMET: Den nye moderne mellomplattformen som bygges i Mo i Rana, blir snø- og isfri takket være fjernvarme.

tenke helhetlig på hva som er riktig for JBV og ta de grepene som skal dekke merkostnaden.

– Slike utfordringer og uforutsette ting kan forebygges ved å kvalitetssikre hovedplanene bedre, noe vi i dag har som satsingsområde i Regionale prosjekter i Utbygging, opplyser prosjektlederen.

Snø og isfri

Den nye mellomplattformen på 130 meter vil bli snø og isfri takket være kommunal fjernvarme, som Rana har mer enn nok av. Dessverre reker ikke de 32 millioner kronene som prosjektet er tildelt til å legge fjernvarme under hovedplattformen.

Både den nye og dagens hovedplattform vil bli tilknyttet den flotte undergangen som Rana kommune, med tilskudd fra Jernbaneverket, bygde for en del år siden.

Moderne

Spor to skal også brukes som skiftespor for godsterminalen, som



«Grunnfjellet lå en meter høyere enn forutsatt og overraskelser koster tid og penger»

FOLMER PLAMBECK NIELSEN,
PROSJEKTLEDER JBV

ligger noen hundre meter vest for stasjonen. En godsterminal som ordfører Myrvoll karakteriserer som moderne og funksjonell.

– Godsterminalen ligger sentralt mot havneområdet, tett ved E6 og med vintersikker vei over til Sverige. Den 1. juli i år ble veien over grensen åpnet som prøvestrekning for lange vogntog, opplyser ordføreren, som er glad for at diskusjonen om framtidig lokalisering av godsterminalen for Helgeland foreløpig konkluderer med Mo i Rana som

det rette stedet.

– At Kystverket foreslår at Mo i Rana skal være en av 15 stamnett-havner i Norge, der kriteriene blant annet har vært tett avstand mellom vei, bane og havn, taler også til fordel for oss, mener Myrvoll.

Utnyttet potensial

Myrvoll tror at Nordlandsbanen vil spille en større og større rolle på godssiden i framtiden.

– Potensialet på gods er på langt nær utnyttet. Det gjelder både på industrigods og frakt av fersk fisk. Det vi sliter med, er sprengt kapasitet og alt for mange strekninger med saktekjøringer. Både kapasiteten og hastigheten vil bli en god del bedre når fjernstyringen av banen er på plass. Men skal Nordlandsbanen kunne fungere fullt og helt som en moderne jernbane, må det settes inn mer penger på vedlikehold, avslutter ordfører Inge Myrvoll.

- Et enormt potensial



NY MELLOMPLATTFORM: Jernbaneverket er nå godt i gang med byggetrinn tre som omfatter ny mellomplattform med rampe og trapp ned til undergangen.

TRONDHEIM: - Når utbyggingen av Heimdal er ferdig i september i år, vil det være en stasjon med et enormt potensial som Jernbaneverket kan være godt kjent av, sier prosjektleder Nils Moen i JBV Utbygging.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

Alt i forbindelse med VM på ski i Trondheim i 1997 ble første skritt i utviklingen av Heimdal stasjon tatt. En ny og stor parkeringsplass kom raskt på plass.

Neste skritt var bygging av en ny kommunal undergang, som stod ferdig i år 2000.

I fjor høst ble hovedplattformen og spor én oppgradert og tatt i bruk, men fortsatt var Heimdal stasjon en av de trangeste flaske-

halsene på jernbanen i Trøndelag.

Økt kapasitet

- Nå er vi godt i gang med byggetrinn tre som omfatter ny mellomplattform med rampe og trapp ned til undergangen. Den nye mellomplatt-

formen med ståltak er bygd på samme lest som Marienborg holdeplass, men er noe modifisert og foredlet.

– Videre får vi tre gjennomgående spor med plattform, pluss et nytt fjerde såkalt buttspor. Resultatet vil bli en mer moderne stasjon og økt kapasitet, fortsetter Moen.

– Det siste – spor fire – kan eventuelt også gjøres om til et gjennomgående spor. Videre er det planer om forlengelse av spor tre sørover, som ny ankomst til Hegstadmoen godsterminal – tidligere Linjegods. Dette tiltaket har vi fått oppstartsmidler til i år, men er noe forsinket på grunn av manglende avklaringer vedrørende riving av eksisterende overgangsbru sør på stasjonsområdet. Vi håper å få det nye godssporet på plass i løpet av neste år, og dermed legge til rette også for økt kapasitet på godssiden og nye godstog.

Ta vare på de reisende

Samlet pris på ny hovedplattform, ny mellomplattform og nye spor, er om lag 43 millioner kroner.

– Sett på bakgrunn av hvilket stort potensial som Heimdal har, mener jeg dette er en god investering, sier prosjektlederen.

– *Hva har vært den største utfordringen?*

– Det har vært å bygge ut en stasjon med full trafikk og i tillegg ta vare på de reisende slik at de fortsetter å bruke toget også i anleggsperioden.

– *Er dere i rute i tid og med penger?*

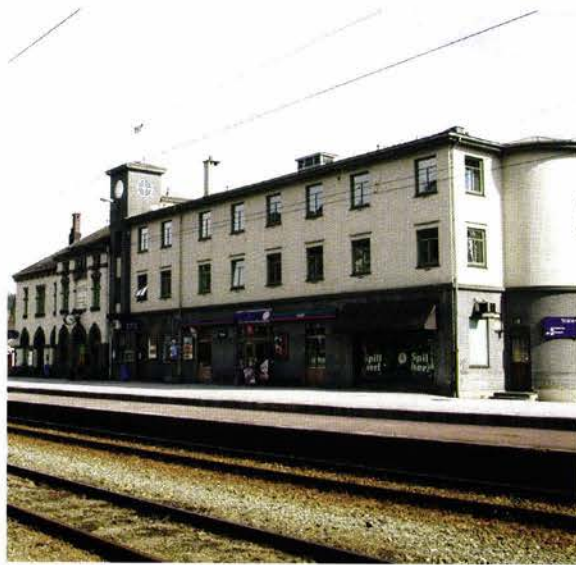
– Vi skulle vært ferdig i første halvdel av juli i år. Nå er målet i løpet av september. Når det gjelder prisen, så sliter vi som alle andre med å holde budsjettetramma. Vi har nå brukt opp reservene og håper på å unngå flere overraskelser, avslutter prosjektleder Nils Moen.



«Resultatet vil bli en mer moderne stasjon og økt

kapasitet»

NILS MOEN,
PROSJEKTLEDER JBV



FLYTTE SPOR: Ett av sporene på Voss stasjon må fjernes for å gi plass til en mellomplattform som tilfredsstiller sikkerhetskravene.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Voss må vente

Ombyggingen av Voss stasjon blir mer omfattende enn først antatt. Dermed ser det ut til at byggingen tidligst kan komme i gang neste år.

Voss stasjon har stor trafikk. Like fullt må togpassasjerene krysse sporene for å komme til og fra mellomplattform. For å få til en planfri løsning skal det bygges en betongundergang mellom plattformene. Men jobben stopper ikke der: For å tilfredsstille sikkerhetskravene må eksisterende hovedplattform heves. I tillegg må det bygges helt ny mellomplattform.

Prisen for arbeidene var opprinnelig satt til 30 millioner kroner, men det vil ikke holde. Derfor kommer ikke anleggsarbeidet i gang i høst, som forutsatt.

Prosjektchef Arne B Lund i Infrastruktur Utbygging Region Vest forklarer:

– Vi må fjerne ett av sporene for å gjøre mellomplattformen bred nok etter sikkerhetskravene. Når vi skal flytte på spor, må vi inn i sikringsanlegget og gjøre tilpasninger. Dermed blir dette en mer omfattende jobb enn det man la opp til i hovedplanen, der det ble forutsatt at mellomplattformen var bred nok.

Både usikkerhetsanalyse og risikoanalyse for Voss-prosjektet er gjennomført. Nå skal disse først godkjennes, og prosjektet skal vurderes i forhold til budsjettet.

– Vi kommer forhåpentligvis i gang neste år, opplyser prosjektchef Arne B. Lund.

- Jernbaneve



VELKOMMEN: *Etatsdirektor Stein O. Nes mener Jernbaneverket bør overta eierskapet for å kunne utvikle stasjonene ut fra samfunnsøkonomiske hensyn og hilse de reisende velkommen til egne stasjoner.*

rket bør eie

- Av hensyn til like konkurransevilkår og samfunnsøkonomi mener vi at tiden nå er inne til at Jernbaneverket (JBV) overtar eierskapet til alle stasjoner og godsterminaler, sier etatsdirektør Stein O. Nes og viser til at JBV har bred ryggdekning for dette.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN
Foto: ØYSTEIN GRUE

Jernbaneverket er statens forvalter av infrastrukturen, men eier i dag kun noen få av landets stasjoner og godsterminaler.

Bred ryggdekning

- Det er ikke vanlig at JBV toner flagg i politiske saker. Hvorfor gjør dere det nå i en så stor politisk sak?

- Stasjoner og godsterminaler er en viktig del av jernbaneinfrastrukturen, som jo er vårt kjerneområde. Om vi ikke skulle mene noe om dette, ville vi rett og slett ikke gjøre jobben vår. Hva vi mener, har dessuten kommet klart fram tidligere.

- Det er videre gledelig at vårt syn har fått bred støtte i høringen om eierskapet til stasjoner og terminaler, understreker etatsdirektør Stein O. Nes i Jernbaneverket - en av jernbanedirektørens nærmeste medarbeidere og med lang fartstid i jernbanesektoren.

Feil dørvoktere

- Hva er galt med dagens modell?

- Det er to hovedgrunner til at dagens eierforhold bør endres.

- For det første er det i dag etablert konkurranse på det norske jernbanenettet, særlig for godstransport. Da kan det ikke være slik at et av togselskapene er dørvokter på stasjoner og godsterminaler.

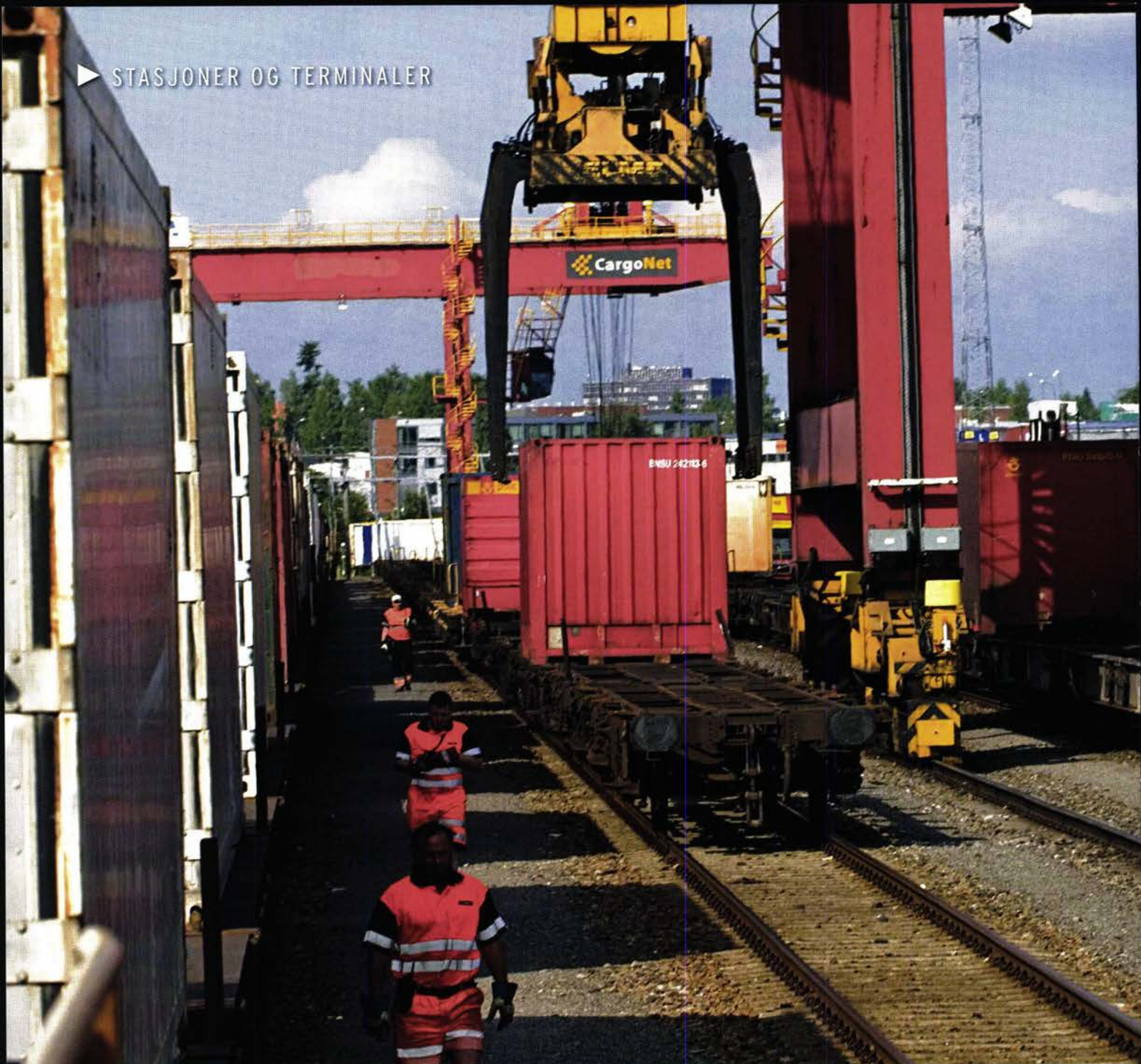
- Konkurranse er et av virkemidlene for å oppnå god samfunnsøkonomi. Forutsetningen er at det er reell konkurranse og ikke minst at det oppleves slik av alle aktørene. Da kan vi ikke ha det slik som vi i dag har det på godsterminalene, der bare ett av togselskapene kun tildeler restkapasitet - det vil si den kapasiteten de selv mener de ikke har behov for. Dette oppleves neppe som konkurranse- nøytralt av de andre selskapene.

Det haster

Nes viser til at funksjonen som operatør for godsterminalen på Ganddal, som Jernbaneverket bygger og eier, i disse dager er ute i konkurranse.

- Det er også Jernbaneverket som bygger og finansierer den vedtatte utbyggingen av godsterminal på ▶

» «Vi har bred ryggdekning når vi vil ha eierskapet til stasjoner og godsterminaler»



Alnabru. Framdriften her gjør at det haster med å overføre eierskapet til dagens godsterminaler, som eies av

NSB og leies ut til datterselskapet CargoNet, til Jernbaneverket. Dersom det ikke skjer, kan for eksempel resultatet bli to godsterminaler og to dørwoktere inne på Alnabruområdet – navet

i Jernbanegods-Norge. Det vil bli en urasjonell løsning som verken sikrer reell konkurranse eller en best mulig samfunnsøkonomisk transport.



«Det haster med å overføre eierskapet til dagens

godsterminaler»

STEIN O. NES,
ETATSDIREKTØR I JBV

Det viktigste verktøyet

– Den andre hovedgrunnen til at Jernbaneverket bør bli eier er at jernbane ikke kan drives bedriftsøkonomisk lønnsomt. Jernbaneverksamhet drives fordi det er politisk ønskelig og samfunnsøkonomisk rasjonelt. Stasjonene og godsterminalene er helt sentrale verktøyer for å kunne lykkes i målet om å få flere reisende og mer gods over fra vei til bane.

– Utviklingen av stasjonene og områdene rundt med god tilgjengelighet, grønne arealer, samordning mot buss og taxi og tilknytning til gater og veier, alt dette må ha et fundament i samfunnsøkonomisk teknisk.

– Jeg er helt overbevist om at det rent bedriftsøkonomisk aldri vil lønne seg å utvikle stasjonsområdene på en måte som bidrar til en mer miljøvennlig transport. Staten må uansett inn med finansiering, sier etatsdirektør Stein O. Nes.

Kompetanse

– Hva sier du til påstanden om at Jernbaneverket ikke har kompetanse til å drive stasjoner og godsterminaler?

– Stasjonene og godsterminalene skal utvikles med det siktemål å overføre mer transport til jernbane. Hvem har bedre forutsetninger for å bidra til dette en staten ved Jernbaneverket? Vi hører også fra tid til



TO DØRVOKTERE: - Vi må unngå å få to dørvoktere på Alnabruterminalen, sier etatsdirektør Stein O. Nes.

FOTO: RUNE FOSSUM

Eierskap til stasjoner

- I 1996 ble daværende NSB delt i et trafikkelskap (NSB BA) og en infrastrukturet (Jernbaneverket).
- NSB BA var på det tidspunktet det eneste togselskapet i Norge. Blant annet av finansielle grunner ble det bestemt at NSB skulle beholde eiendommene med stasjoner og godsterminaler.
- Samtidig ble det vedtatt at staten ved JBV skulle bygge, eie og drive de nye stasjonene og terminalene, og at JBV skulle leie det offentlige arealet på NSBs stasjoner.
- Stortinget har flere ganger bedt om å få utredet eierskapet til stasjoner og terminaler.
- I 2001 forhandlet NSB og JBV fram en intensjonsavtale om at JBV skulle overta stasjonene og godsterminalene mot en godtgjørelse til NSB. Avtalen ble oversendt Samferdselsdepartementet, men ble ikke behandlet.
- I 2006 utredet et utvalg bestående av representanter fra NSB AS, JBV, Finans- og Samferdselsdepartementet eierskapet som grunnlag for framlegg for Stortinget.
- Et flertall bestående av alle uten JBVs representanter gikk inn for at NSB skulle beholde stasjonene og godsterminalene, mens JBV som mindretall gikk inn for at de skulle overføres til JBV.
- Denne utredningen har nå vært ute på høring. De fleste høringsinstansene støtter mindretallet om at Jernbaneverket må overta eieransvaret. Dette gjelder blant andre Konkurransetilsynet, Flytoget as, Transportbrukernes Fellesorgan og Transportindustrienes Landsforening, som alle understreket hensynet til konkurransenøytralitet. Det gjelder også fylkeskommunene, Vegdirektoratet og sekretariatet for Oslopakke 2 der behovet for statlig samordning i utbygging av kollektivterminaler og hensynet til samfunnsikkerhet og beredskap vektlegges.
- Statens Jernbanetilsyn har merket seg at sikkerhetsmessige forhold ikke er vurdert verken for stasjoner eller terminaler og peker på Jernbaneverkets sikkerhets- og beredskapsansvar på stasjonene og at dagens ansvarsforhold og leverandørstyring er komplisert.

annen at vi er fjernt fra togpassasjerene. Dette er ikke riktig. Det er Jernbaneverket som disponerer publikumsområdene der passasjerene ferdes. For dette betaler vi leie til NSB AS. Når passasjerene har kommet vel om bord i togene, så forlater de oss og ivaretas av togselskapene. Slik er det og slik bør det være.

Attraktivt for reisende

– Når det gjelder utleie til kommersiell virksomhet på de større stasjonene, som serveringssteder og andre servicetilbud, vil Jernbaneverket som NSB i dag kunne kjøpe den bistand det er behov for. Men også her ønsker vi at de service-

virksomhetene som får leie arealene, har et tilbud som gjør toget enda mer attraktivt.

– I forbindelse med at NSB AS og Jernbaneverket i 2001 inngikk en intensjonsavtale om at Jernbaneverket skulle overta stasjonene, fikk Jernbaneverket gjennomført en ekstern utredning om organisering av arbeidet ved overtakelse av stasjonene. Denne utredningen vil vi bygge videre på dersom regjeringen og Stortinget vedtar at Jernbaneverket skal overta eierskapet, avslutter etatsdirektør Stein O. Nes.

(Jernbanemagasinet følger i neste utgave opp eierskapet til stasjoner og terminaler i Europa)

Fornyer lokaltog

NSB skal oppgradere 39 vogner av type 69C, bedre kjent som lokaltogene som i årevis har betjent østlandsområdet. Kontrakten for arbeidet er overlatt til Bombardier og skal utføres i deres verksteder på Strømmen. Kontrakten har en verdi på 22 millioner euro (ca. 182 millioner kroner). Oppgraderingen av de 13 togsettene innebærer at togene får nye seter, dører, informasjonssystem, klimaanlegg, toalett etc. Disse togsettene ble i sin tid bygd på nettopp Strømmen i perioden 1975-1977 og var tredje type i en serie fra A til D. Oppgraderingen vil starte i oktober i år og vare til våren 2009.

Stor interesse for godstog

Jernbaneverket har fått inn ønsker om til sammen elleve nye, daglige godstog i de nærmeste årene. På Sørlandsbanen er det ønsket åtte nye godstog mot dagens fem; på Bergensbanen foreligger det ønske om å kjøre elleve godstog mot dagens sju og på Dovrebanens søndre del er det ønske om å kjøre 14 godstog i døgnet mot dagens ti. Det blir til sammen elleve flere godstog enn i dag. Men fordi både terminal- og sporkapasitet er begrenset, er det mulig at det ikke blir plass til flere enn åtte av de elleve nye godstogene, sier etatsdirektør Svein Horrisland i Jernbaneverket til Dagsavisen.

Gjennom nåløyet

For første gang har Jernbaneverkets regnskap passert Riksrevisjonens nåløye uten vesentlige merknader. - Dette er en fjær i hatten for oss og betyr at et viktig mål er nådd, sier en fornøyd økonomidirektør Gunnar Markussen. - En viktig forutsetning for at vi nå har nådd dette målet, er etableringen av Fellestjenester, sier Markussen til Banenettet.



KOMBIBANETOG: Flere land, blant andre Tyskland, har tog som kan kjøres på to ulike banesystemer

Kombibaner er mulig

Jernbaneverket har utredet muligheten for å bruke deler av jernbanenettet til kombibanedrift. Strekningene som er blitt vurdert, er Hovedbanen fra Oslo til Lillestrøm og Jærbanen fra Stavanger til Egersund.

Tekst: ELLEN SVENDSVOLL

Kombibanetog er tog som kan kjøre på minst to ulike banesystemer, for eksempel både togsinner og trikkesinner. Kombibane passer for lengre lokalreiser mellom bysentrum og omkringliggende, tettbygde områder.

Fordelen

Fordelen med kombibaner er at jernbanens høye komfort og fremføringshastighet kan kombineres med trikkens fleksibilitet og nærhet til reisens start- og endepunkt. De reisende vil kunne transporteres fra bolig til arbeidssted uten å bytte transportmiddel.

Kombibaner krever heller ikke store etableringskostnader siden det er et hovedpoeng at de bare skal trenge supplerende infrastrukturtiltak.

Ja, men ...

Jernbaneverkets utredning konkluderer med at det er kapasitet til å bruke jernbanenettet på Hovedbanen og Jærbanen til kombibanedrift, men det vil ikke være mulig å kjøre kombibane helt inn til Oslo S.

Det finnes også noen begrensninger som det må tas hensyn til i et eventuelt videre arbeid, blant annet prioritering på banen i forhold til annen trafikk og forholdet mellom kombitogmateriell og utforming av stasjonsområdene for å tilfredsstille krav om universell tilgjengelighet.

Jernbaneverket har bedt Samferdselsdepartementet om å klargjøre hvilket ansvar det skal ha i en eventuell utvikling av kombibaner, blant annet i hvilken grad Jernbaneverket skal engasjere seg økonomisk.

**GLAD START:**

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete fikk kyndig veiledning av skytebas Olav Nøgva da hun fyrte av den første tunnel-salva.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Jubel for tunnelsalve

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete kunne slippe jubelen løs da hun hadde fyrte av den første salven på den nye jernbanetunnelen mellom Lysaker og Sandvika. Siste del av den store og viktige utbyggingen i Vestkorridoren har startet.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM

Ferdig utbygd vil den nye jernbanekorridoren vest for Oslo bidra enda mer til å redusere biltrafikken inn og ut av Oslo. Nye spor vest for Oslo vil også styrke person- og godstrafikken på lengre avstander og bidra til reduserte klimagassutslipp.

Ferdig i 2011

Det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika blir 6,7 kilometer

langt. 5,5 kilometer av strekningen skal gå i tunnel. Totalt vil det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika koste omlag 3,3 milliarder kroner (2008-kroner) og skal etter planen så ferdig i 2011.

Den nye parsellen er en del av dobbeltsporutbyggingen gjennom Asker og Bærum. I 2005 ble strekningen Sandvika - Asker åpnet for trafikk. I fjor startet utvidelsen av Lysaker stasjon fra to til fire spor, og nå er man i gang med nytt dobbelt-

spor mellom Lysaker og Sandvika. Når denne parsellen står ferdig i 2011, vil togene bli fordelt på fire spor mellom Lysaker og Asker.

Kortere reisetid

I dag er kapasiteten på den gamle Drammenbanen helt sprengt. Det fører til at toggangen rammes av punktlighetsproblemer. I tillegg er det i dag ikke mulig å utvide togtilbudet slik at flere kan reise kollektivt ut og inn av Oslo vestfra. ■

Tydelig nei til tyngre trailere

- Det er skuffende at samferdselsminister Liv Signe Navarsete har gitt etter for press fra næringslivet om å prøve ut opptil 25,25 meter lange og 60 tonn tunge vogntog i Norge, sier fagrådgiver Holger Schlaupitz i Norges Naturvernforbund.

Nyere studier som omhandler tyske forhold, viser at slike kjøretøy vil

føre til økte vegavgifter for samfunnet, flytting av godstrafikk fra jernbane til veg samt økt trafikksikkerhetsrisiko, fortsetter Schlaupitz.

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom går i en felles høringsuttalelse kraftig imot prøveordningen, men krever - dersom den likevel blir gjennomført - at vegstrekninger som i

stor grad går parallelt med jernbanen, tas ut av prøveordningen.

Organisasjonene forventer også at det etter prøveordningens opphør, gjennomføres en grundig konsekvensutredning som analyserer de langsiktige virkningene for klimagassutslipp og lokale og regionale miljøskader som følger av større og lengre vogntog.

Kår Norges

Fineste Stasjon

Norge har intet mindre enn 367 jernbanestasjoner og holdeplasser som per i dag har persontrafikk.

Mange av bygningene ble i sin tid tegnet av landets fremste arkitekter og framstår ennå som monumenter fra jernbanens storhetstid. Andre framhever seg som moderne kollektivknutepunkter, med alle nødvendige fasiliteter i stasjonens midte. Andre steder kan det være

enkle forhold, men med en beliggenhet som gjør at de likevel når opp i en konkurranse om din favoritt.

Hvilken stasjon mener du er Norges fineste?

Jernbanemagasinet og Banenetet vil i løpet av sommeren kåre

lesernes favorittstasjon. Til det trenger vi din hjelp. Send en mail med navn på «din» stasjon med en kort begrunnelse til:

jernbanemagasinet@jbv.no

Stemmer du på den mest populære stasjonen, blir du med i trekningen av en hotellweekend for to.

HVILKEN STASJON ER FINEST?



TRULS ERIK HEGRENÆS, tidligere regiondirektør i Jernbaneløst, Region Vest:

– Bø stasjon i Telemark framstår som en fin stasjon. Den er meget godt integrert i miljøet og den øvrige infrastruktur. Bygningen er stilig, godt vedlikeholdt, ren og pen. Tiltalende publikumsfasiliteter.



HAMAR



VERONICA VALDERHAUG, seksjonssjef i Jernbanelverket:

– Blant de stasjonene jeg kjenner til, er Hamar stasjon en av de fineste ut fra en helhetsvurdering. Med sine flotte fasader og park er stasjonen en god påminnelse om jernbanens storhetstid. Et stort spekter av funksjoner er knyttet til selve stasjonsbygningen, som er blitt jevnlig vedlikeholdt. Ikke minst er stasjonen tilrettelagt for funksjonshemmede.



LILLESTRØM



ARNE HABBERSTAD, tidligere trafikkdirektør i Jernbanelverket:

– Lillestrøm er den beste. Stasjonen er meget sentralt plassert, ny og moderne og tilgjengelig fra begge sider. Alle som skal på eller av toget, har tilgang til servicetilbudene. Dessuten er stasjonen oversiktlig og godt skiltet. Her er grei atkomst med heis og trapper til fine plattformer. Lett tilgang til buss, taxi og parkeringsplasser for biler og sykler gjør Lillestrøm til et komplett trafikknutepunkt.



ASKER



IRENE JOHANSEN, stortingsrepresentant (Ap) fra Østfold:

– Valget faller på Asker stasjon. Den har et moderne uttrykk og er godt tilrettelagt for passasjerene, også funksjonshemmede. For meg er det viktig å velge en stasjon som peker framover. For jeg tror jernbanen blir en enda viktigere transportform i framtida. Det er viktig å tenke helhet, og Asker stasjon fungerer godt som trafikknutepunkt.



GREFSEN



KJELL-ATLE BRUNBORG, leder i Norsk Jernbaneforbund:

– Som bergenser skulle jeg vel valgt en fin stasjon på Bergensbanen. Men, nei ... Som tillitsvalgt har jeg reist mye med tog, og etter min oppfatning er Grefsen stasjon den fineste. Den har så vakre tårn!

Forberødring i OL-byen

LILLEHAMMER: Selv om Norge havnet på jumboplass i en prestisjefyllt turnering mot verdens ledende håndballnasjoner, høstet Norsk Jernbane Idrettsforbund heder for et prikkfritt arrangement mens OL-ilden igjen var tent på Lillehammer. ►

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE





◀ **TENNING:** Norges kaptein Stig Kristiansen tenner OL-ilden.



SJU NASJONER: I alt sju nasjoner deltok under jernbanelturneringen i håndball i Håkonshall 4.-10. juni.



FORNØYD: USIG-delegat Joseph Zeder fra Sveits ga Tore Hemo og den lille norske arrangørstaben uforbeholden skryt.



VENNSKAP: Selv om kampene foregikk i fullt alvor, ble det knyttet vennskapsbånd mellom spillere som ikke forsto hverandres språk.



KAMPKLAR: Terje Abrahamsen på det norske laget varmer opp i Håkonshall for kampstart.

«Norge har gjort det spesielt godt i vinteridrettene...»

I syv dager i begynnelsen av juni var OL-byen fra 1994 og VM-håndballanlegget i Håkonshall fra 1999 arena for edel kappestrid mellom nasjonale bedriftsidrettslag.

Det 13. mesterskapet i håndball i regi av USIC (Union Sportive Internationale des Cheminots) ble preget av håndball på meget høyt nivå. De beste lagene som deltok på Lillehammer, kunne ha hevdet seg i

norsk elitedivisjonshåndball.

Russland endte opp som seierherre, fulgt av Frankrike, Polen, Sveits, Tyskland, Bulgaria, og Norge.

Edel kappestrid

– Idrett forbindes med konkurranse. Konkurranse er også et begrep som de europeiske jernbanene i større og større grad må forholde seg til, sa stabsdirektør og tidligere aktiv håndballspiller Ole M. Drangsholt i sin hilsen til spillerne. – Det er ikke bare på landeveien og

i luften jernbanen har konkurrenter. Vi må også forvente en sterk konkurranse jernbaneselskapene imellom, sa Drangsholt og oppfordret til å lære av idretten:

– Konkurranse skal være en edel kappestrid og bidra til utvikling og forbedringer.

OL-følelser

Mens det norske laget måtte tåle juling og røk ut tidlig i turneringen, fikk Norsk Jernbane Idrettsforbund – med organisasjonskomiteens Tore Hemo i spissen – uteluk-



gjenopplevde auraen fra Lillehammer-OL med jordkloden og fredsdueene. Dueene har i dag tilhold i OL-museet i Håkonshall.

- Historisk

– Idretten og vennskap som knyttes gjennom turneringene og de individuelle konkurransene i USIC, er viktige bindeledd over landegrensene og gjør at vi fortsatt snakker om «jernbanefamilien», sier Joseph Zeder til Jernbanemagasinet.

Selv om russere og tyskere, bulgarere og nordmenn, polakker og franskmenn ikke forstår hverandre når de møtes og kampene på banen preges av alvor og kampvilje, foregår spillet i beste sportsmannsånd, med dommere på internasjonalt nivå og fair play. I en slik ramme bygges vennskap over landegrensene og kulturer for resten av livet.

– Selv om Norge ligger langt mot nord og et bulgarsk lag brukte tre dager på toget hver vei, fikk spillere og støtteapparat en opplevelse fra et vakkert land, godt organisert og gjennomført på en idrettshistorisk arena og i en atmosfære som virkelig løftet dette mesterskapet, sa UIC-delegat Joseph Zeder.

Vinteridrett

– Norge har gjort det spesielt godt i vinteridrettene. Men vi hevder oss også godt i skyting og orientering, forteller leder i Norsk Jernbane Idrettsforbund (NJIF), Johnny Flatmo.

I øyeblikket deltar vi i følgende idrettsgrener: håndball, skyting, ski (langrenn), golf, orientering, fotball (egen innendørs-turnering), terrengløp, maraton, bowling, bordtennis og sjakk. Etter at NSB og Jernbaneverket ble delt og private jernbaneoperatører og entreprenører på vedlikehold har kommet til, har NJIF myket opp lovverket og kriteriene for å bli medlem og få delta i internasjonale mesterskap. I dag kan alle ansatte innen jernbanerelatert virksomhet bli medlemmer i NJIF.

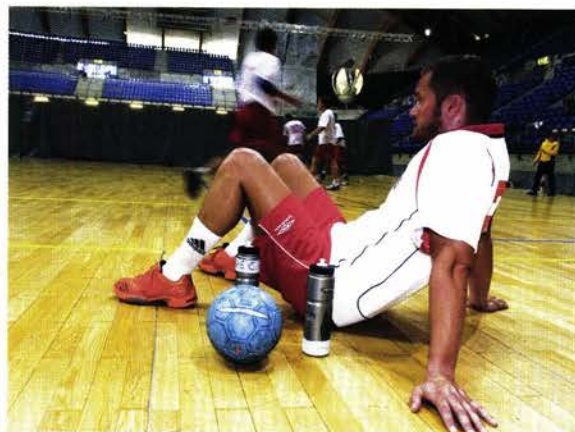
kende ros for et prikkfritt og innholdsrikt arrangement.

OL-ilden ble tent i Lysgårdsbakken; Lillehammer-ordfører Synnøve Brenden Klemetrud hilste velkommen og vettene danset i solsteken.

Mange av utøverne fikk igjen framkalt TV-bildene fra åpningen av vinterlekene i februar 1994.

Også USIC-delegat Joseph Zeder fra Sveits var begeistret og

« ... viktige bindeledd over landegrensene ... »



NEDE: Andre Forsmo er nede for telling. Det norske laget havnet på jumboplass.



GLAD JUMBO: Den norske laglederen Svein Roald Birkeland var i godt humor selv om laget hans havnet sist.

Dette er USIC

Union Sportive Internationale des Cheminots (USIC)

- USIC består i dag av 24 medlemsland
- India er eneste land utenfor Europa,
- USIC arrangerer 22 ulike mesterskap over en periode på fire år
- Norge deltar i 12 grener i USIC
- Flere land har trukket seg fra USIC som følge av privatisering av jernbanen; bl.a Sverige som kun er med i skandinaviske konkurranser.
- Danmark, Jugoslavia, Portugal og Øst Tyskland/DDR spilte tidligere i USIC håndballmesterskap.
- Norge kom med i håndball i 1995.

Resultatliste - Lillehammer

- | | | |
|--------------|-------------|----------|
| 1. Russland | 4. Sveits | 7. Norge |
| 2. Frankrike | 5. Tyskland | |
| 3. Polen | 6. Bulgaria | |

www.usic-sports.eu/index.php?id=6

Blekkspruten på Alnabru

ALNABRU/OSLO: Fingrene hans springer lekent over tastaturet på et pc-basert fjernstyringssystem mens telefonrøret betjenes på skulderen. Et spørsmål om en ruteordre fra CargoNet besvares. I neste sekund stilles signal på det gode, gamle stillverket.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

«Noen minutter for sent fra Alnabru kan resultere i et halvt døgnns forsinkelse fram til bestemmelsesstedet»

Blekkspruten Stein Vineshaugen har full kontroll, men jobben som trafikkstyrer på landets viktigste logistikktterminal blir ikke langdryg i dag heller. Utenfor kontrolltårnet på Alnabru er tre lange godstog i bevegelse i tre retninger. I løpet av et døgn skjer det rundt 700 togbevegelser innenfor hovedinnkjørsignalene i hver ende av det gigantiske skifteområdet.

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Stein Vineshaugen
TITTEL: Trafikkstyrer (togekspeditør; tpx)
ARBEIDSTED: Alnabru
STARTET SOM: Aspirant i NSB.
BOR: Nittedal



TURNUSARBEIDER: – Sommerstid er det ikke noe problem å jobbe skift med seks r

Med tre generasjoner av stillverk sørger togekspeditøren for god flyt i trafikken.

Innen den nye Alnabruterminalen står klar om fire-fem år, skal de gamle, manuelle sporvekslene fra tidenes morgen erstattes med moderne fjernstyring.

- Litt spesiell

Hovedforskjellen på å styre trafikken på Alnabru og en stor jernbanestasjon er at togekspeditøren på Alnabru har ansvaret for et stort antall «skiftebevegelser» (oppdeling av tog) i forbindelse med losing og lasting.

– Etter fullført togekspeditøruddanning på Norsk Jernbaneskole og en opplæringsperiode er det veldig greit å jobbe her, synes Stein Vineshaugen. Han har vært i trafikkjeneste i NSB og Jernbaneverket siden 1976 og på Alnabru siden 1993.

– Jeg begynte som aspirant i billettsalg på en middels stor stasjon og fikk erfaring både med

godstrafikk og passasjerer, forteller heidølen, som i oppveksten hadde Otta som nærmeste jernbanestasjon.

- Som i 1973

– Endringene i togekspeditørens arbeidsoppgaver har nok gjennomgått større endringer på en middels norsk jernbanestasjon i løpet av 25 år enn her på Alnabru, svarer Stein.

– På 70-tallet hadde alle stasjoner av noen størrelse egen gods ekspedisjon i tillegg til billettsalg. Til langt opp i 80-årene var det mulig å få sendt pakker og få utført tyngre transportoppdrag med jernbanen. Slik er det ikke lenger.

– I trafikkstyrerjobben holder vi oss strengt til sikkerhetsforskriften, og den er knapt endret siden 1973.

Trafikken øker mest

Stein Vineshaugen viser oss et flyfoto av hele Alnabruterminalen og forklarer virksomheten på slipp-



tevakter i måneden. Men i vinterhalvåret merkes det, sier Stein Vineshaugen.

stillverket og rangerbanegården. Vel fremme på containerterminalen og Alfasetterminalen skal lokomotiv frigjøres før det går til Grorud verksted for kontroll og klargjøring før neste tur. Fra trafikkstyrerplassen stiller trafikkstyrer signal for tog som skal ut på rute i fire forskjellige retninger.

I tillegg stiller han signal for intern trafikk på terminalområdet – på jernbanespråket omtalt som «lokal skifting».

– Mens oppmerksomheten gjerne er rettet mot trafikkøkningen på banestrekningene Oslo – Kristiansand, Oslo – Bergen og Oslo – Trondheim, skjer den største trafikkøkningen faktisk inne her på terminalen, fordi lossing og lasting av et godstog innebærer frakobling og tilkobling av lokomotiv og skiftelokomotiv i flere runder.

Punktlighet og snø

– Jobben min dreier seg først og fremst om å få togene ut fra Alnabru i rute. Noen minutters for-

sinkelse i forhold til oppsatt ruteplan kan resultere i at et godstog kommer et halvt døgn forsinket fram til bestemmelsesstedet. I motsatt fall ville all annen trafikk på strekningen blitt skadelidende.

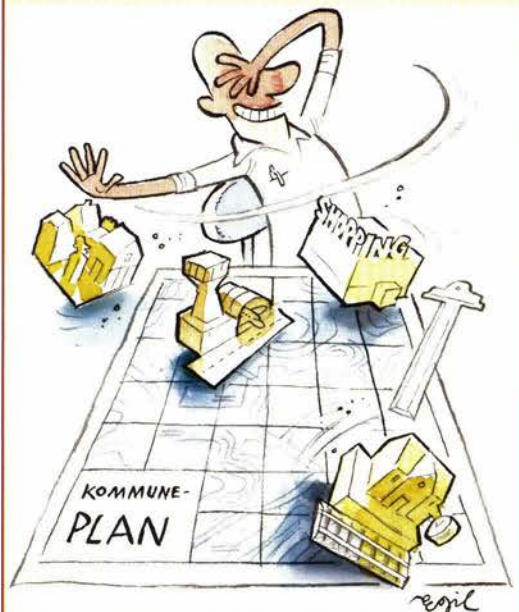
– Vi har perioder hvor det er temmelig hektisk, og hvor både overblikk og god planlegging er avgjørende sammen med god kommunikasjon – spesielt med temaleder på CargoNet-terminalen – hvor hovedtyngden av togproduksjonen foregår.

Inne på Alnabru snakker vi sammen på egen skifteradio og bruker ellers fasttelefon. Etter hvert kommer vel GSM-R også inn som kommunikasjonsmiddel.

Stein ser fram til moderniseringen av anlegget som særlig er utsatt under kraftig snøfall og i kalde perioder midtvinters. – Da er det ikke bestandig like morsomt å være terminalarbeider og trafikkstyrer...

oyg@jbv.no

SAGT OM JERNBANEN



«Hele Rygge ser ut som om det er laget etter innfallsmetoden; en jernbanestasjon her, en flyplass der, et kommunesentrum helt i randsonen og nå et gigantisk handelssenter helt på grensen til Moss.»

ERNST ROLF,

Redaktør Moss Dagblad

«Når en ser resultatet og konsekvensene er det lett å hevde at storsamfunnet har drevet en jernbanepolitikk som er helt på trynet - for å bruke et folkelig uttrykk - de siste ti-årene.»

LEDERARTIKKEL

Jarlsberg

«Hvis jeg skulle gjort dette om igjen, så ville jeg organisert Jernbaneverket slik vi gjorde med Statens vegvesen. Der gikk alle som utførte vedlikehold og driftsoppgaver over til det nye selskapet.»

TORILD SKOGSHOLM

Tidligere samferdselsminister

«Jeg mener at Norsk Bane er i ferd med å spore av høyhastighetstog-debatten ved å gå i mot den tyske konsulentgruppen VWI sine anbefalinger. Som nestleder for Jernbaneforum Midt-Norge støtter vi fylkesordfører Sandvik med flere sitt brev til samferdselsministeren som vektlegger konsulentgruppens anbefalinger.»

GEIR JARLE SIRÅS

Fylkestingsrepresentant (SV), Sør-Trøndelag

«Senterpartiets fylkesordfører kandidat Oddbjørn Vatne sender ut det han selv liker å kalle en «prøveballong» angående kutt av alle subsidier til persontrafikk på Raumabanen. Det er ingen overraskelse at politikere fra andre deler av fylket ikke setter pris på Raumabanen. Dette har de vist før.»

MARTE UTGÅRD MALONES

Leserskribent i Åndalsnes Avis



Nye muligheter fo

Det auka engasjementet for klima har løfta miljøvennleg jernbanetransport fram i det offentlege ordskiftet. Det gler meg. Styrking av godstransport på bane og eit nytt initiativ på turistmarknaden er blant dei sakene eg har arbeidd med i det siste, og som eg vil nytte høvet til å seie litt meir om.

Eg er glad for den positive utviklinga i godstrafikken og at Jernbaneløpet no har intensivert innsatsen for å auke kapasiteten på dei viktigaste strekningane etter at regjeringa auka løyvingane i budsjettet for 2007.

Auka godstransport

Både gods- og persontransport er viktig for næringslivet. Regjeringa er særleg oppteken av å leggje til rette for auka godstransport på jernbane. I 2007 er det sett av om lag 450 millionar kroner til tiltak og prosjekt med særleg nytte for godstransporten. Dette omfattar mellom anna løyvingar til ny godsterminal på Ganddal i Rogaland, ombygging av Alnabru, utbygging til dobbeltspor Bergen-Fløen, forlenging av eksisterande kryssingsspor og utbygging av nye kryssingsspor fleire stader.

Når den nye terminalen på Ganddal står ferdig ved årsskiftet, vil det være mogleg å sende eit godstog tur/retur frå Stavanger til Oslo i løpet av eitt døgn. Effektiviteten aukar vesentleg og kostnadene for næringslivet vil gå ned. I tillegg vil godstrafikken dra nytte av dei store investeringane i Vest-

korridoren, investeringane i GSM-R og i fjernstyring av Nordlandsbanen.

Sprengd

Alnabru er det nasjonale jernbaneknutepunktet for godstransport i Noreg, og kapasiteten er nå sprengd. Godstrafikken har auka frå 150 000 til om lag 500 000 containerar per år i løpet av dei siste ti åra. Modernisering og vidareutvikling av terminalen er viktig for å nå målet om meir gods frå veg til bane.

Den nye terminalen vil auke den samla kapasiteten til 1,1 millionar containerar per år. Fordi ombygginga av den nye terminalen vil trekkje noko ut i tid, vurderer Jernbaneløpet i samarbeid med CargoNet moglege tiltak på den eksisterande terminalen for å auke kapasiteten på kort sikt.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Liv Signe Navarsete
TITTEL: Samferdselsminister (SP)





r jernbana

Langsiktig godsstrategi

I første omgang vert det lagt vekt på tiltak som gjer det mogleg å køyre fleire godstog enn i dag. Anlegg som vert bygde ut, får ei dimensjonering som gjer at dei seinare kan inngå i eit trinn to med sikte på å kunne køyre lengre godstog.

Jernbaneverket er i gang med ein langsiktig godsstrategi som dei arbeider med parallelt med planlegging og utbygging av tiltak på kort sikt. Denne strategien vil Jernbaneverket gjere greie for i etatsens planforslag til NTP2010-2019, og eg ser fram til å sjå kva som kjem opp her.

Store ringverknader

Bergensbanen er gjennom mange år profilert som ei oppleving for sommarturistar. I tillegg er Flåmsbana, som ligg i min region, blitt eit viktig reiselivsprodukt for heile

Vestlandet. Sidan 1998 har Flåmsbana hatt eit meir reindyrka reiselivstilbod. Flåm Utvikling AS står for produktutvikling, medan NSB står for sjølve togdrifta. I dag er det berre vintertilbodet som er ein del av den statlege kjøpsavtala med NSB.

For kort tid sidan gav eg grønt lys til at NSB i samarbeid med Raumabanen utviklingsselskap kan gå vidare med å utvikle ein variant av Flåmsbanakonseptet på Raumabanen.

Saka er no til uttale hos lokale aktørar, men om alt går etter planen, skal det leggjast til rette for turisttrafikken, først og fremst på strekninga Åndalsnes- Bjorli. Det sterkt utvida turisttilbodet er planlagt starta opp sommaren 2008 og vil venteleg gi store ringverknader for reiselivsnæringa både i Oppland og Møre og Romsdal.

Ta vare på

Eksempelet med Raumabanen er både ein illustrasjon på potensialet for å sjå transporttilbod i samanheng med lokale reiselivstilbod og moglege konflikthar mellom dei som ønskjer å leggje til rette for turistverksemd og vanlege reisande.

Særlig der det offentlege kjøper transporttenester, til dømes frå Hurtigruta og NSB, er det viktig at omsynet til transportfunksjonen blir teke vare på. Dette er viktig både av omsyn til dei som nyttar tilbodet til transportformål, og for at dei offentlege løyvingane ikkje skal kome i konflikt med reglar for offentlege innkjøp.

«Eg er glad for den positive utviklinga i godstrafikken»

VIKTIG: Både gods- og persontransport er viktig for næringslivet, skriv samsferdselsminister Navarsete.

FOTO: RUNE FOSSUM

Farlig klining

Et kjærestepar sto og hygget seg midt på skinnegangen da toget kom inn på Snåsa stasjon klokken 00.30 ei natt til lørdag i juni. Politiet er ikke begeistret over denne typen sport.

- Dette er en sport vi liker dårlig. Det er ikke bare for toget å stoppe. Heldigvis gikk det bra, og ingen kom til skade denne gang, sier operasjonsleder Gunnar Solli ved Nord-Trøndelag politidistrikt til Trønder-Avisa. Det er en uttalelse Jernbanelverket støtter fullt ut.

Norges Vels medalje

Trafikkstyrerne Per Johnsplass (62) og Helge Nilsen (60) begge fra Bodø - er tildelt Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste. Helge Nilsen begynte allerede i april 1967 og har dermed passert 40 år. Per Johnsplass kom fra Tolga i Østerdalen til Bodø for å slite kongens klær. Siden ble det arbeid i Forsvaret og kone med lokal tilknytning. Til jernbanen kom han i januar 1971. Når Per pakker snippeska og takker for seg i slutten av måneden, har han vært jernbanemann i 36,5 år. De siste årene har han vært synergiekspert. Helge fortsetter på sin post ved Bodø stasjon.



FOTO: ARVID BÅRDSTU



NY REKORD? I fjor sette Flåmsbana rekord med over 436 000 passasjerar. Blir rekorden slått enda ein gong?

FOTO: VISIT FLÅM/MORTEN RAKKE

Turistane strøymer til

Turistane strøymer til Flåmsbana. Dagleg kjem det turistar frå mange land som vil oppleva denne særmerkte banestrekninga. Fleire cruiseskip kvar dag, i tillegg til mange bussar, syter for at dei fleste toga er fulle.

Tekst: INGE HJERTAAS

Flåmsbana har hatt ein eventyrleg auke i passasjertala dei siste femten åra. Mange tar også turen «Norway in a nutshell», der dei får med seg ein tur på Bergensbanen via Myrdal, båttur på fjorden mellom Flåm og Gudvangen og buss via Stalheimskleiva i tillegg til Flåmsbana. Gudvangen ligg i sørenden av Nærøyfjorden som no er komen på UNESCOs verdsarvliste. Dette vil nok vera med på å trekkja nye turistar til Flåmsbana.

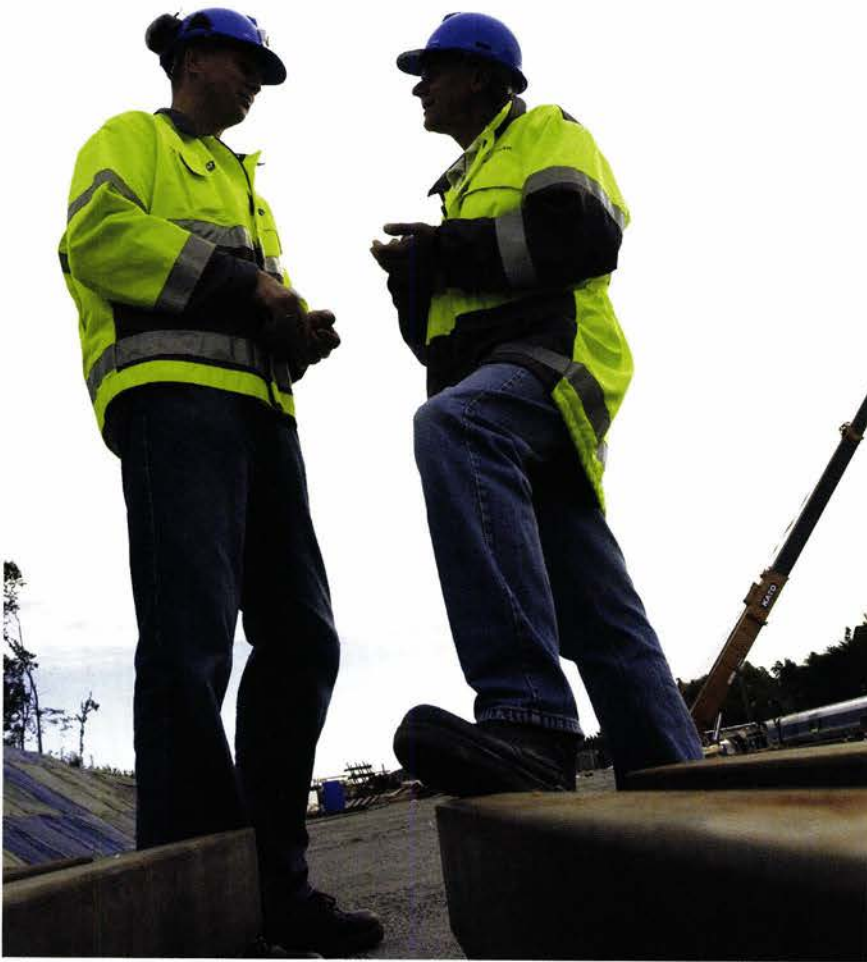
I år er det meldt 128 cruiseskip til Flåm, noko mindre enn i fjor, medan tilstrøyminga med bussar ser ut til å auka. Turistar frå Asia dominerer, men ein møter folk frå alle verdsdelar på Flåmsbana om sommaren.

Sprengt kapasitet

På Flåm er det mange tilbud til turistane: butikkar, serveringsstader og hotell, og vidare utbygging er i gang. Flåmsbanemuseet står også ferdig og er vel verd eit besøk.

Suksesshistoria gir også nye utfordringar. Kapasitetsgrensa er nådd i toppsesongen. Skål passasjertalet aukast monaleg, trengst det fleire kryssingsspor enn det eine på Berekvam midt på bana. Men nye kryssingsspor i dette terrenget vil vera både ei teknisk og økonomisk utfordring. Det er også behov for å auka plattformarealet på Flåm stasjon. I dag må passasjerane gjetast og slusast for å unngå det komplette kaos.

Når året er omme, vil det syne seg om rekorden frå i fjor på 536 693 passasjerar òg har vorte historie.



BLI BEDRE: Hvordan skal Jernbaneverket bygge en bedriftskultur for å bli enda bedre? Det er temaet på årets ledersamling.

Kultur blir ledertema

Kultur, verdier og atferd. Det blir hovedtema under den årlige ledersamlingen i Jernbaneverket (JBV), som arrangeres 22.- 23. august. Lederne utfordres til å rette oppmerksomheten mot egen bedriftskultur for å kunne levere et best mulig produkt.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM

Foto: OLE WALTER JACOBSEN

Jernbaneverket har i flere år nå hatt fokus på styringssystemer, prosesser og organisasjon.

- Dette er viktig, men i seg selv ikke tilstrekkelig til å skape de resultater vi og våre kunder ønsker, påpeker konstituert personal- og organisasjonsdirektør Erling Hogstad.

- Skal vi bli virkelig gode, må vi også ha en kultur for å være gode, framholder han, og utdyper: - Vi trenger et felles verdsett som støtter opp om at vi skal yte maksimalt og sette vår ære i å levere det kunder

og eier forventer.

- Jeg sier ikke at vi ikke har dette i dag, men vi trenger å tydeliggjøre og bli ytterligere bevisst på hvilke verdier som skal være styrende, og hvilken atferd vi ønsker. Det er gjennom de enkelte medarbeideres handlinger og atferd vi viser omgivelsene hva Jernbaneverket står for. Det er dette arbeidet vi ønsker å fokusere på årets ledersamling.

- Temaet er spennende, men dessverre blir det nødvendig å begrense deltakelsen noe i forhold til tidligere år, sier Erling Hogstad, som er ansvarlig for det faglige innholdet på ledersamlingen. ■

Mer på bane?

I Namsskogan kommune nord i Nord-Trøndelag ligger en av de tre største forekomstene i verden av granitten aplitt. Aplitt kan brukes i betong som ikke krymper eller gir sprekkdannelse, og som dessuten er miljøvennlig fordi den ikke trenger tilsetningsstoffer. Aplitt er derfor svært interessant for oljeindustrien, atomindustrien og alle som bygger bruer og tunneler.

Produksjonen av aplitt skal starte i løpet av sommeren og vil gi store mengder - så store at jernbanetransport kan være aktuelt til havn. Fra Namsskogan er det ca. 12 mil til både Namsos og Mosjøen som kan være aktuelle havner.

Bok om Dovrebanen

John Buseth har begynt på et bokprosjekt om Dovrebanen: «Hvem bodde hvor i brakker og boliger mellom Dombås og Oppdal i tiden 1920 til 1970».

- Jeg trenger mest mulig historie og bilder fra hele strekningen, sier Buseth, som selv er oppvokst på Dovrefjell.

John Buseth har e-postadresse: j-buseth@online.no og mobilnummer 901 52 989.

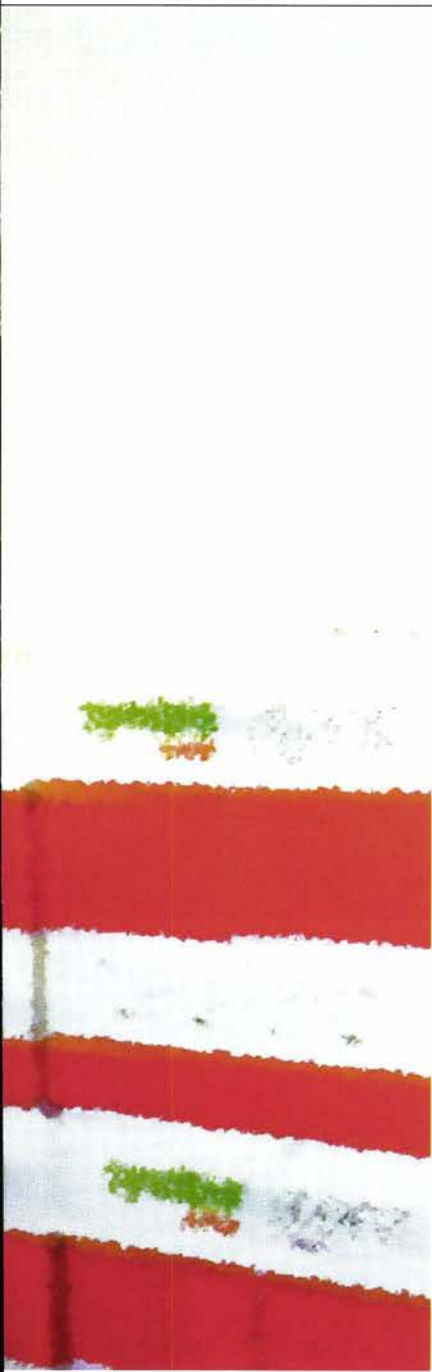
Ultral lyd-kontroll

Jernbaneverket (JBV) foretar i disse dager årets ultralydkontroll av skinnene. Slike kontroller utføres med fastlagte intervaller for å avdekke eventuelle svakheter i selve skinnene. I år foretas ultralydkontrollen med en ny type ultralydvogn som henges etter Jernbaneverkets store målevogn. Det gir Jernbaneverket større fleksibilitet, samtidig som hele opplegget blir noe rimeligere enn tidligere da JBV leide inn en selvgående vogn.



Hun er Sjefen

Britt Tove Berger, hovedkontorets strålende rekvisita- og kopieringssjef, tror ikke det papirløse byråkrati hører den nære virkelighet til. Kopioppdrag og forbruket av papir i Jernbaneverket øker jevnt og trutt. Tre generasjoner kopimaskiner er utslitt på ti år!



Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Jeg var lederen hennes. Men Britt Tove var sjefen, betror Stein Eriksen på Servicetorget oss underveis til intervjuavtalen med en av pionerene i norsk damefotball. Den sporty Blaker-jenta spilte nemlig aktiv jentefotball fra hun var 13 og forteller levende om prestisjefylte lokaloppgjør mot stjernene på Setskog/Høland. På den tiden spilte jo alle jentelag i samme divisjon.

– Jeg glemmer aldri da vi tapte ydmykende 0-20! Men så ble jo mange av Setskog/Høland-jentene norgesmestere få år senere, i 1992.

Som 41-åring var hun fornuftig nok til å legge fotballschoene på hylla og overlot til to voksne sønner, Kim og Trond, å følge opp familiens fotballtradisjoner.

Men jernbanen har hun vært trofast mot – i nesten 30 år.

«Rulla» i Lodalen

– Bestefar jobbet på jernbanen, og far var i trafikkjeneste i den tiden da NSB var jernbanen, forteller Britt Tove. Hun fikk sommerjobb på «rulla» i Lodalen som 17-åring i herlige 1978.

– Vi vaska laken fra sovevognene som kom inn fra alle kanter av landet. Jeg lærte raskt å håndtere de gamle, men effektive rullemaskinene og brette og klargjøre sengetøy som skulle være ferdige innen et visst klokkeslett.

Fra 1980 fikk hun fast ansettelse i NSB. To år senere ble hun tilbudt jobb på lager og stortrivdes i NSB til den totalt uventede nedbemanningen snudde verden på hodet etter vinter-OL på Lillehammer.

Mange jevnaldrende og yngre kolleger som hadde både 12 og 15 års ansiennitet, ble rammet.

Britt Tove var av de heldige som fikk ett års vikariat som resepsjonist i NSB Bane.

Da Jernbaneverket ble etablert 1. desember 1996, fikk hun fortsette i resepsjonsjobben. Hun har sluppet å søke jobber.

– Det har holdt med intervju, sier hun beskjedent og kan ikke få fullrost NSB og Jernbaneverket som arbeidsgivere – spesielt i perioden som småbarnsmamma med to aktive gutter.

Stå-på-dame

– Jeg trives best når jeg har noe å gjøre, medgir Britt Tove og bekrefter vårt opplagte inntrykk av ei stå-på-dame som tilsynelatende aldri blir overmannet av oppgaver.

I løpet av et halvtimes intervju på Britt Toves ryddige kontor ekspederer hun seks telefonsamtaler. Bestillinger på allverdens rekvisita noteres og ekspederes. Mens samtalen pågår, sjekker rekvisitasjefen på internett hva som kan leveres innen neste dag.

– Den klarer jeg ikke skaffe i dag. Men jeg må bestille noe annet fra den samme leverandøren, så du får den i morgen tidlig! Er det ok? Da sier vi det!

Pionér

Britt Tove forklarer hvordan hun med det nye IBX e-handelverktøyet kan sjekke om leve-

randørene som Jernbaneverket har inngått rammeavtale med, har varene som etterspørres, og hvilken leveringstid og pris som gjelder.

Det er nesten slutt på telefonbestilling. Selgerne har forstått at uten rammeavtale med kunden, internett og et velfungerende leveringsapparat er de ute av dansen.

Minutter etter at hun har lagt inn e-bestilling med koststed og leveringsadresse og navn på mottager, får hun en leveringsbekreftelse med seneste leveringstidspunkt som e-post.

– *Oppriktig talt, Britt Tove: Sparer Jernbaneverket noe på å være en pionér med e-handel?*

– Det er jeg slett ikke overbevist om ennå! Men som med alt som er nytt, blir det sikkert bedre etter hvert. I øyeblikket har systemet litt for mange barnesykdommer. Jeg tar ikke sjansen på helelektronisk bestilling og fakturering, så jeg kjører fortsatt med papirkopi – for sikkerhets skyld ...

1500 kaffeposer

– *Hvor mye kaffe går det med på Stortorvet i løpet av en måned?*

– Ganske nøyaktig 280 poser. Det blir 1500 kaffeposer i året på 450 ansatte – og en del besøkende.

– *Hva går det mest av?*

«Jeg er født nysgjerrig og lar meg ikke så lett stoppe!»



KOPIEVERANDØREN: Britt Tove Berger tror ikke det papirløse byråkrati hører den nære virkelighet til.

- – Blekk til hjemmeprintere! I forbindelse med siste omlegging og standardisering av IT-utstyr het det seg at vi skulle standardisere. Slik ble det ikke! Antall varianter av hjemmeprintere har definitivt økt.

Plastikk og elektronikk

Christoffer Schive stikker hodet innom: – Har du en minnepinne til meg, Britt Tove?

– Holder det med én gigabyte?

– Det er ypperlig størrelse til presentasjonene mine,

responderer teknisk sjef.

– CD- og DVD-plater erstattes nå av 1 gigabyte minnepinner, forklarer rekvisitasjefen mens hun fisker frem elektronikken som har lagringsplass til mange tusen tekst-sider eller hundrevis av fotos.

Tendensen blant brukerne er

klar: Yngre saksbehandlere jobber mer elektronisk og etterspør mindre papir, plastikkpresetasjoner og blekk enn den eldre garde som tviholder på håndfaste dokumenter og plastfoiler med dårlig fotokvalitet.

199 kopier i minuttet!

– Hvordan takler du bestillinger på dokumentkopiering som ikke sjelden skulle vært gjort for du får oppdraget?

– Det gjelder å ta det sporty! Med tre kopimaskiner som produserer henholdsvis 92 sort-hvittsider, 65 og 42 fargekopier i minuttet – om nødvendig med hulling eller stifting – kan tilsynelatende umulige oppgaver håndteres.

– Jeg er født nysgjerrig og lar meg ikke så lett stoppe – enten jeg skal lære meg funksjonene på nyeste nytt av kopieringmaskiner eller det er en leverandør som ikke kan levere det vi trenger der og da.

Men når ingeniørene på Stortorget utfordrer meg i den tekniske verden, gjør jeg det raskt klart at det er søsknene mine som ble ingeniører og ikke jeg!

– Du har hukommelse som få!

– Tja. Jo da. Jeg husker navn og ansikter bedre enn koststednummer, gliser Britt Tove og omtaler seg selv først og fremst som en praktiker.

– Jeg lærer lettest av å se på andre, slår hun fast mens NRK Reiseradioen spiller ABBA «I doo, I doo, I doo...»

Meg og min mann

– Hvordan jeg slapper best av?

– I ferien gleder mannen min, Kai, og jeg oss til gjensyn med Jernbaneverkets vokterbolig på Vålåsjo hvor vi tilbrakte noen ferier mens guttene var små. Bedre avkobling enn en tur med fiskestanga – gjerne sammen med ei av fiskevenninnene – kan ikke Britt Tove tenke seg.

oyg@jbv.no

«Det var søsknene mine som ble ingeniører og ikke jeg!»

Pådriverer skifter spor

Etatsdirektør for sikkerhet og virksomhetsutvikling i Jernbaneverket de siste sju årene, Ove Skovdahl, skifter spor. - Jeg føler nok at jeg har blitt hørt i sikkerhetsarbeidet, men at jeg også tidvis har hatt rollen som gledesdreper.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

- Jeg var nå kommet til et punkt i livet der jeg har lyst til å gjøre noe annet, sier Skovdahl, som har arbeidet i NSB og Jernbaneverket (JBV) i nær 22 år, bare avbrutt av tre år i et konsulentforma på 1990-tallet.

- Min nye arbeidsgiver er konsulentfirmaet Railconsult, så det blir nok fortsatt jernbane som vil bli jobben min, sier han.

Ulike oppfatninger

- Det har vært interessant å skulle være den som på en måte sitter «mellom» Jernbaneverket og Statens Jernbanetilsyn. Internt i Jernbaneverket har jeg nok blitt oppfattet som en pådriver i sikkerhetsarbeidet i retning av SJTs synspunkter, mens jeg i SJT sikkert har blitt oppfattet som den som holder igjen på de samme områdene, sier Ove Skovdahl.

- Det som nå er både viktig og gledelig for jernbanen og Jernbaneverket, er at dialogen med SJT det siste året er blitt vesentlig bedre. Det gjøres nå et stort og viktig arbeid i forbindelse med at Tilsynet skal sikkerhetsgodkjenne JBV, opplyser han.

Jernbanekulturen

- Jernbanekulturen er både en stor styrke og kan samtidig være en svakhet for oss, fortsetter Skovdahl.

- Det gode samholdet og den store lokalkunnskapen hos våre folk ute er selvfølgelig en enorm ressurs og styrke for Jernbaneverket. Samtidig er det vår store svakhet at så mye av kunnskapen bare er dokumentert i de enkelte ansattes hoder. Da blir det store huller når noen plutselig slutter og nye skal



SLUTTER: Sikkerhetsdirektør Ove Skovdahl forlater Jernbaneverket, men ikke jernbanen.

overta ansvaret. Her er det gjort mye godt arbeid de siste årene, men mye gjenstår fortsatt.

Jernbanemann

- Når jeg nå slutter i Jernbaneverket, kommer jeg til å melde meg inn Norsk Jernbaneklubb igjen, smiler han. Dermed røper han også følelser for at jernbanen som system er fascinerende for ham. I tillegg blir jernbanen sentral også i hans nye yrkesliv.

-Jeg kommer nok til å møte

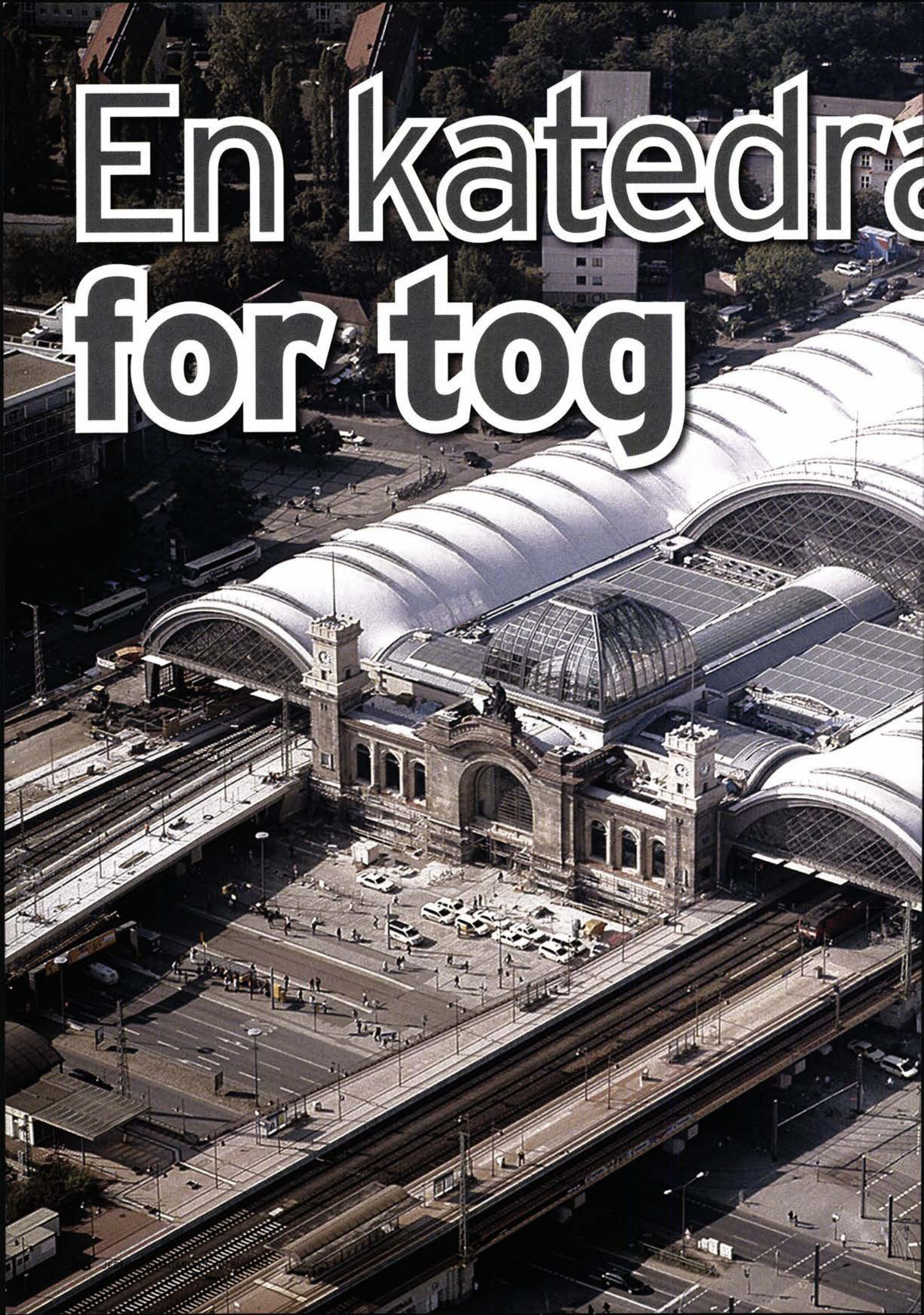
mange av dere i gangene fortsatt, sier Skovdahl, som legger til at forholdet til hans egne medarbeidere har vært flott.

- Vi har greid å bygge broer mellom fagområdene. Mennesket i organisasjonen er utrolig viktig, særlig i sikkerhetsarbeidet, avslutter Ove Skovdahl.

«Dialogen med Statens Jernbanetilsyn er det siste året blitt vesentlig bedre»

njal.svingheim@jbv.no

En katedra for tog



DRESDEN

al



COMPANY

Staying was fun!



FLOM: Slik så det ut for fem år siden under flommen. Vannet kom så fort at man ikke rakk å flytte togsettene som sto i stasjonen.

DRESDEN: For fem år siden sto hele Dresden Hauptbahnhof mer enn en meter under vann. Deutsche Bahn hadde da kommet langt i arbeidet med å restaurere bygningene og stasjonsområdet, som raskt ble påført svært store skader av hundreårsflommen. Nå har gammel prakt gjenoppstått - i kombinasjon med moderne funksjonalitet.



NIVÅFORSKJELL: Her ses tydelig nivåforskjellen mellom de gjennomgående sporene til venstre og buttsporene i midten.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Store og gamle jernbanestasjoner er som regel monumentale bygninger rundt om i hele verden. Bygningene gir identitet til byer og tettsteder og jo større en by er, jo større og mer monumental er gjerne jernbanestasjonen.

I Norge har vi ikke så mange virkelig store stasjoner, men de vi har

her i landet, er også godt kjente bygninger som gir identitet. Oslo S (Oslo Ø), Bergen, Trondheim, Hamar og Kristiansand er bare noen eksempler. Nedover i Europa er eksemplene selvsagt flere, men noen står også der i en særstilling. Et av dem er hovedstasjonen i Dresden.

Ruinhaug i 1945

Dresden er en Europas gamle kultur-

byer og hadde en rekke praktfulle bygninger. Helt siden 1839 har byen hatt jernbanestasjon. Da åpnet linjen mellom Dresden og Leipzig. Den nye stasjonen ble åpnet i 1898, og byen kunne ta imot den stadig

«På det verste sto vannet 1,10 meter over gulvet i stasjonens nedre plan.»

RAYMOND SYVERSEN





GJENOPPSTÅTT: En katedral har gjenoppstått. Dresden Hauptbahnhof sett fra bysiden.

«Vi har vi lagt vekt på å få lyset ned i alle deler av området»

JOACHIM TÄUBERG
STASJONSSJEF

► økende togtrafikken på banenettet i Sachsen som strakte seg i alle retninger.

Dagene 13. og 14. februar 1945 ble Dresden utsatt for kraftige bombeangrep, og byen lå totalt i ruiner som følge av den krigen

nazistene hadde startet. Stasjonsområdet i byen hadde også fått hard medfart. All jernbanetrafikk gikk etter dette i stå, sporanleggene og det meste av stasjonen var ødelagt.

Vernestatus

- Det eneste som utrolig nok var omtrent intakt, var den store fasaden med det buede vinduet, fortel-

ler stasjonssjef Joachim Täubert. Ellers var det aller meste jevnet med jorden.

Allerede i løpet av 1945 ble stasjonsbygningen provisorisk satt i stand, slik at det etter hvert var mulig å gjenoppta togtrafikken.

I 1978 ble bygningen gitt vernestatus, og etter gjenforeningen av de to tyske statene ble det mer fart i restaureringen.

Omfattende saneringsarbeider ble startet i 2000, samtidig med etableringen av elektronisk stillverk for å styre trafikken på stasjonen.

60 milliarder

I august 2002 ble stasjonen og det tilstøtende linjenettet igjen rammet av dramatiske hendelser. Etter ekstrem nedbør strømmet store vannmengder inn over sporområdet og stasjonshallen. Flommen til-

tok så raskt over natten at man ikke rakk å flytte togsettene som sto klar i stasjonen foran morgentrafikken.

- På det verste sto vannet 1,10 meter over gulvet i stasjonens nedre plan, forteller Joachim Täubert. Skadene på bygning, tog og teknisk infrastruktur ble svært store. Dette gjorde at den opprinnelig planlagte restaureringen av stasjonen måtte utvides.

Deutsche Bahn har til nå brukt 7,5 milliarder euro eller om lag 60 milliarder kroner på modernisering av sine 5.500 stasjoner, og moderniseringsprogrammet fortsetter.

DB er ikke i tvil om hvor viktige stasjonene er for å skape trafikk, trivsel og møteplasser.

Lyst og trivelig

Dresden Hbf er en spesiell stasjon



I RUINER: Hele Dresden lå i ruiner etter siste verdenskrig.

fordi den har togtrafikk på to forskjellige nivåer eller etasjer. Nede i midten av toghallen er det en sekkestasjon der alle tog som har Dresden som ende- eller utgangspunkt, står. På begge sider av hovedhallen er det spor for gjennomgående tog, og disse ligger høyere.

– I restaureringsarbeidene har det hele tiden vært ønskelig at vi skulle skape en lys og hyggelig atmosfære innenfor rammene av den gamle stasjonen og dens særpreg, forteller Täubert. – Derfor har vi lagt vekt på å få lyset ned i alle deler av området. Opprinnelig hadde bygningen en stor kuppel. Denne er nå gjenskapt, men med glasstak. Den store, gamle toghallen ble ødelagt i 1945, men ståldragerne ble stående. Det ødelagte taket ble lappet sammen av en blanding av tre- og skiferdekke, og

det var en stor utfordring hvordan vi skulle få til nytt tak over perrongene.

Som Oslo S

Arkitekt for den «nye» Dresden Hbf er Londonfirmaet Lord Norman Foster. Det foreslo å dekke det 25.000 kvadratmeter store taket med et gjennomsiktig materiale, kalt ETFE-folie. Dette er et presenningliknende trekk som er festet til ståldragere over det enorme området. Dermed slipper dagslyset til over alt.

De gamle teglsteinsveggene i stasjonsbygningen er sandblåst og i størst mulig grad benyttet også i den nye bygningen.

Hele herligheten har kostet mer enn 160 millioner euro eller nær 1,3 milliarder kroner, hvorav taket alene står for drøye 90 millioner

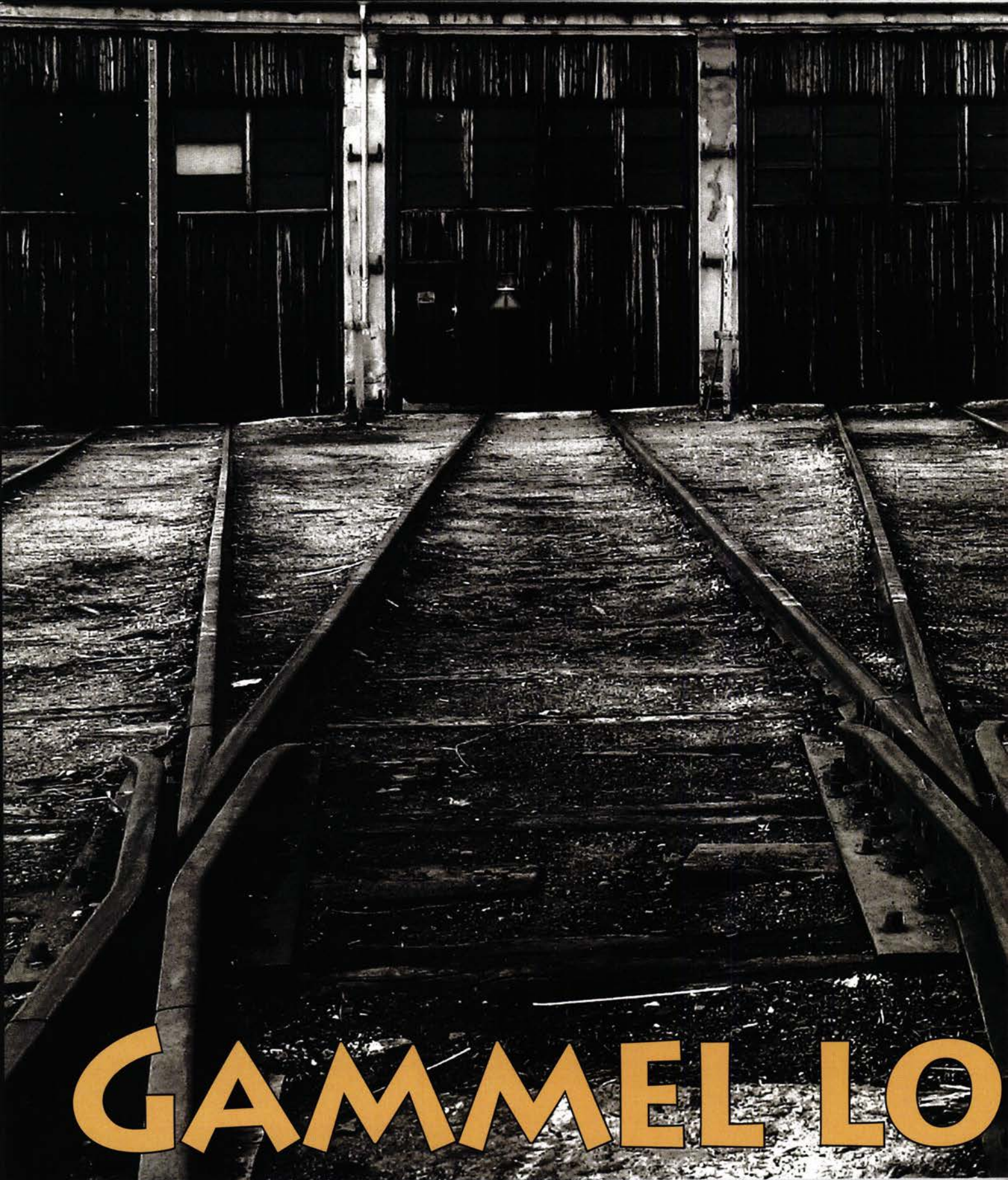
euro eller 720 millioner kroner.

I Dresden og området rundt bor det 700.000 mennesker, det vil si at stasjonen ikke ligger så langt unna Oslo S i størrelse.

njal.svingheim@jbv.no

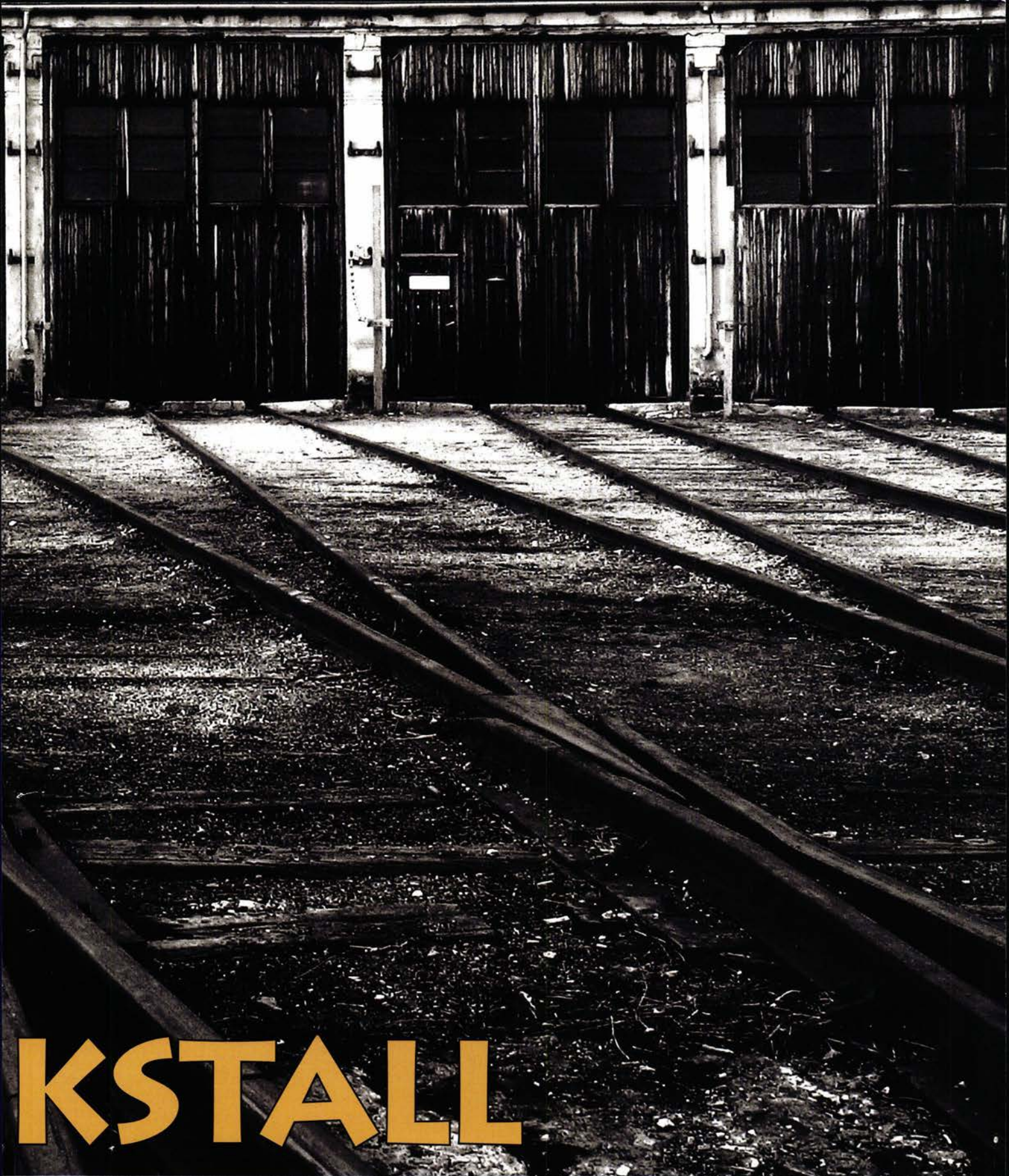
Dresden Hauptbahnhof i tall

- Størrelse takflate: 25.000 m²
- Overflate på ståldragere: 34.000 m²
- Sterkstrømskabler: 100.000meter
- Mål på glasskuppel: 70x60 meter, høyde 34 meter
- Restaurering påbegynt: 2000
- Fullført: 2007
- Butikker og kaféer: 17 stk



GAMMELLO

Bildet fikk hederlig omtale i Jernbanemesterskapet (JM) i foto våren 2007. Juryen fra Oslo Kameraklubb hadde følgende kommentar til bildet: «Fine grafiske detaljer og linjer. En veldig god kulisse. Det mangler et motiv, for eksempel en åpen dør.»



KSTALL

MITT JERNBANEKONST

NAVN: Robert Lund
TITTEL: Lokfører, NSB
KAMERA: Canon EOS 20 D
BOR: Drøbak



Vinn kamera

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

Bildet sender du til Jernbanens Fotoklubb v Øyvind Bardalen på mailadressen: oyvind.bardalen@nsb.no.
PS! Nøl ikke – ta med kamera neste gang du skal ut.

DSB vann kontrakt for sju milliardar

DSB har vunne tilbod på Kystbanen, Kastrupbanen og trafikk i Sør-Sverige og vert med dette den største togoperatøren i Skandinava og den nest største operatøren på fjern- og regionaltogetrafikk i Sverige.

- Med DSBFirst som vinnar av begge tilboda er grunnlaget for DSBs utvida verksemd i utlandet lagt, uttalar DSBs administrerande direktør, Søren Eriksen. DSB vil nå syne korleis hand-saminga av kundane i Danmark og Sverige skal betrast markant.

- Dette er ein milepåle i DSBs historie. Vi har slett ikkje tatt denne sigeren for gitt. Tvert imot har vi tatt opp konkurransen. No ligg eit stort og viktig arbeid framføre med å få implementert alle dei framlagde planane for Øresundstrafikken og dei mange gode kundeinitiativa på Øresundsruta vår til resten av verksemda vår, seier Søren Eriksen. Den samla kontraktssummen er på cirka 7 milliardar danske kroner.

Første alpetunnel

15. juni vart Løtschbergtunnelen i Sveits offisielt opna. Løtschberg-tunnelen er på 34,6 km (til samanlikning er Romeriksporten på dryge 14 km) og er ein av tre tunnelar i det gigantiske byggeprosjektet som skal bane veg for jernbanen gjennom Alpane - i staden for over. Den lengste av dei tre tunnelane blir på heile 57 km. Tunnelane blir bygde med to parallelle løp med tverrslag mellom for kvar 333. meter. Massen frå Løtschberg-tunnelen, som det har tatt åtte år å bygge, tilsvarar 320 000 godsvogner i eit tog på 4100 km - eller strekninga frå Lisboa til Helsingfors.

Ny høgfartsbane

EU-parlamentet har sett på finansieringa av nye høgfartsbaner for perioden 2007-2013, og har ytt åtte milliardar euro til føremålet. Av desse midla er seks milliardar avsette til prioriterte prosjekt. Eitt av desse er strekninga Lyon-Torino. Heile utbygginga av denne strekninga, som er på om lag 30 mil, vil få ein kostnad på 12,5 milliardar euro.

Gods tener på konkurranse

Medan godstransport på tog aukar i dei landa som har konkurranse, er det stagnasjon der det berre er eit togselskap å velje mellom. EU diskuterer eit framlegg om å vere tøffare mot dei landa som ikkje vil gjennomføre eit fullstendig skilje mellom infrastruktur og drift.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Medan godstransport med tog har auka monaleg i dei landa der fleire togselskap får lov til å by fram tenestene sine, mellom anna med 42,5 prosent i Nederland frå 1999-2006 og 25 prosent i Tyskland, går mengda med gods transportert på tog ned der det er ein tilbyder.

I Frankrike har det til dømes vore ein nedgang på 28 prosent. Der har dei nemleg prøvd å beskytte den nasjonale godsverksemda og deira tilsette mot konkurranse. Resultatet kan bli motsett: utrygge arbeidsplassar, dårleg kvalitet på tilbodet - og eit elendig klima.

Effektivt skilje

Skilje mellom infrastruktur og drift låg som føresetnad i den første «jernbanepakken» EU handsama. Men sjølv om alle

medlemslanda har fått laga egne selskap for infrastruktur og drift, er det framleis fleire land der trådane trass i det formelle skiljet, likevel er samla på toppen.

I framlegget til møtet i EUs transport- og turismekomité heiter det at berre eit fullstendig skilje, der ingen togselskap blir diskriminerte, kan setje jernbanen i stand til å ta opp konkurransen med sjø-, veg- og lufttransporten. EIM, ein samanslutning av europeiske infrastrukturforvaltarar, der jamvel Jernbaneverket er medlem, har støtta framlegget.

I framlegget er det òg nemnt at EU ikkje må gå for å gi ein ålmenn løyve til megalastvogntog med ein samla vekt på over 60 tonn då «dette vil vere komplett øydeleggjande for vognlast med godstog».

EU-kommisjonen får denne saka på bordet i sommar.



FLEIRE GODSTOG: Godstransport med tog har uka monaleg i dei landa der fleire togselskap får konkurrere, og da er ei fullstendig skilje mellom infrastruktur og drift ein føresetnad.

FOTO: SCANPIX



180 nye Green Cargo-lok

Green Cargo har signert en kontrakt med Bombardier om en total modernisering av 104 lokomotiv for totalt 1,1 milliarder svenske kroner, med opsjon på modernisering av ytterligere 76 lok for 620 millioner svenske kroner.

Tekst: ØYSTEIN GRUE

Moderniseringen vil forbedre lokenes miljøvennlighet, arbeidsmiljø for lokførere og forlenge levetiden med rundt 20 år.

Kontrakten omhandler inntil 100 diesellokomotiv og 80 elektriske lok som skal kunne totalrenoveres og moderniseres de kommende år.

I løpet av neste år skal fire prototyper av ombygde og moderniserte lok testkjøres før ombyggingen skal gjennomføres fra 2009 til 2013.

Unikt i verden

- Et så omfattende moderniseringsprogram for lokomotiver er unikt i verden og er resultatet av et tett samarbeid mellom Green Cargo og Bombardier, sier Green Cargos administrerende direktør Jan Sundling.

- Det er viktig å våge å tenke nytt når vi vil skape en konkurransekraftig og miljøvennlig jernbanelogistikk. Til om lag 30 prosent av prisen på helt nye lok får vi nå

den trekraften som næringslivet trenger for sine transporter, fremholder Jan Sundling.

Både el- og diesellokomotivene demonteres fullstendig og totalrenoveres. Diesellokene får nye, miljøvennlige motorer som reduserer CO2-utslippene med om lag 20 prosent og partikkelutslippene med 60 prosent.



MODERNISERES: Kontrakten mellom Green Cargo og Bombardier omfatter modernisering av inntil 100 diesellokomotiv og 80 elektriske lok innen 2013.



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. 59966050/91650176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

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

Informasjonsrådgjevar

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

Info Sørlandsbanen

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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



MOT NORD, MOT NORD...

La oss igjen ta et par dugelige skritt bakover i jernbanehistorien. Etter at Hovedbanen sto ferdig i 1854, ble banen mellom Eidsvoll og Hamar åpnet i 1880. Men stadig var det slik at jernbanen ble betraktet som "en bro mellom vannene", og nord for Hamar hadde man jo Norges største innsjø som ferdselsåre. Og betegnende nok så ikke anleggskomitéen av 1881 lenger enn til neste vann, Losna i Gudbrandsdalslågen, da man tok til å planlegge jernbane videre nordover.

Kombinasjonen av dårlige tider og rikspolitisk spenning fikk imidlertid jernbanebyggingen til å stanse opp, og det var ikke før i 1890 at Stortinget vedtok banen Hamar-Tretten-Otta, og nå så man bort fra "vannet" Losna. Naturligvis var også rivalisering mellom Gudbrandsdalen og Østerdalen en del av forhistorien. Som kjent var Rørosbanen fullført som stambane mellom Kristiania og Trondheim i 1880. Et annet stridstema var på hvilken side av Mjøsa banen opp til Gudbrandsdalen skulle gå. En for-



bindelse mellom Gjøvik og Lillehammer på vestsiden av Mjøsa er et jernbaneprojekt som har hatt sine tilhengere like opp til nåtiden. Det var også regjeringens forslag i 1889, og det var nærmest et privat benkeforslag under stortingsdebatten som ble vedtatt i 1890, og som la traseen på østsiden.

Midt i ferien i år inntreffer et nytt jernbanejubileum. Den 19. juli for 100 år siden vedtok Stortinget at Gudbrandsdalsbanen ikke skulle stanse ved Otta. Da ble strekningen Otta-Dombås vedtatt. Vi nærmer oss Dovre og Dovrebanen...

REIDAR SH

DRESSED TO GRILL

Miljøet er på alles lepper for tiden. Over det ganske land går praten livlig om CO2-kvoter og reduserte utslipp av klimagasser. Slikt gjør naturligvis inntrykk, og etter moden overveielse har jeg bestemt meg for å bidra så det monner. Jeg skal slutte å grille.

Det er et tiltak jeg tror både naboene og miljøet vil ha godt av. I min omgang med sommerekotelettene har jeg nemlig en lei tendens til å ende opp med å røyklegge omgivelsene, og det svartsvidde svinekjøttet er ikke engang i nær-

heten av å være CO2-nøytralt. Ikke smaker det godt heller.

Sommerekoteletter er i det hele tatt nokså stusslige greier. Vi snakker ikke akkurat om en symfoni i farger og smak. For å få litt balanse i det visuelle uttrykket gjelder det å grilldresser seg opp i litt festlige farger. Jeg tror nemlig det er en sammenheng mellom hva vi spiser og hva vi velger å ha på oss.

Jo mer blek og blodfattig maten er, jo mer glorete er grilldressen. Jeg har selv en praktfull og pent brukt habit i skapet. Fargene spen-

ner fra varm rosa til kjølig mintgrønt. Den er løs og ledig i snittet og naturligvis tråklet sammen i Kina. Gud vet hvor mye energi som har gått med for å produsere kunststoffet som trengtes for å forvandle meg til en moteriktig terrassekøkk.

Slikt har jeg ikke tenkt på før, men fra nå av er det slutt på kosekvelder med grillkull og tennvæske attåt. Og den grilldressen jeg har, blir den første og siste jeg drar inn i heimen.

HARRY K