

Jernbane

NR. 10 - 2007

magasinet



- Få opp farten!

Lederne av ungdomspartiene har det travelt med å begynne å forme fremtidens samfunn. Der skal jernbanen spille en viktigere rolle enn i dag - for miljøets skyld.

SIDE 4-7



Årsavslutning

Så er vi der igjen. Et nytt år står for døren, og det gamle som snart ebber ut, skal summeres opp. Denne gangen er dette ganske hyggelig, for årskavalkaden for 2007 har mye positivt å by på. Trafikken med jernbanen har igjen nådd nye høyder, både for personer og gods. Og sikkerhetsstatistikken viser nok en gang at vi legger et godt år bak oss.



Likevel vil 2007 særlig bli husket for den store, positive oppmerksomheten jernbanen har fått. Sentrale interesseorganisasjoner, transportbrukere og store deler av opinionen har vært ganske unisone i kravet om at det nå må satses på jernbanen. Erkjennelsen av at vegnettet ikke kan ta framtidens trafikkvekst, bevisstheten om at klimatrusselen er høyst reell og næringslivets nye fokusering på at jernbanen er et godt alternativ, har virkelig satt oss på dagsordenen.

Høyhastighetsutredningen som ble presentert i november, har også bidratt til en heftig og interessant debatt. Meningene er ulike, men den som følger med, vil registrere at debatten ikke handler om ja eller nei til jernbane. Den handler mer om hva slags jernbane vi skal ha, og hvor det skal bygges ut i framtida. I denne utgaven har de politiske ungdomsorganisasjonene fått anledning til å uttrykke sitt syn på høyhastighetsbaner. Det er liten tvil om hva flertallet av fremtidens politikere ønsker seg.

Det er viktig at all denne positive oppmerksomheten ikke bare retter seg mot tiltak som skal komme langt inn i framtida. I Jernbaneverket har vi flere utfordringer som det haster med å ta fatt på. Kapasiteten på store deler av nettet vårt er svært godt utnyttet. Godstogene lengter etter lange nok kryssingsspor, og godsterminalene trenger å bygges ut. Stasjonene bør rustes opp i tråd med nye krav, og fornyelsesbudsjettet for den jernbanen vi faktisk har, trenger å økes.

Dette er en av de store utfordringene for vår neste nasjonale transportplan (NTP). Samferdselsetatenes forslag til NTP for perioden 2010-2019 blir presentert nå rundt årsskiftet. Oppfølgingen av den vil gi signaler om hvilken evne vi får til også å løse de forholdsvis nære ting.

Ved et årsskifte vil jeg også takke alle mine medarbeidere for den innsats som er lagt ned gjennom året. Det ytre apparatet har hatt mange tøffe oppgaver samtidig som usikkerheten rundt den endelige organiseringen har vært til stede. Det er mitt håp at vi nå har fått landet denne diskusjonen på en god måte for alle. I administrasjonen har det vært et hektisk år, der særlig arbeidet med å få alle våre styrende dokumenter på plass og godkjent av Statens jernbanetilsyn har tatt mye tid. Siden år 2000 har vi nå lagt ned cirka 600 årsverk i slikt arbeid. Om kort tid regner jeg med at dette krafttaket er fullført.

Jeg ønsker alle en riktig god jul og et godt nytt år!

Steinar Killi
STEINAR KILLI
 Jernbanedirektør

Innhold



8 Bompenger

Posten-sjef Arne Bjørndahl er ikke fremmed for at det innføres en ordning med bompengerfinansiering på jernbanen.

For nesten tre år siden satt hun fast på en planovergang og fikk i siste liten kastet seg ut av bilen før den ble smadret av toget. Forleden fikk hun møte lokføreren ...



16 Tre år etter



38 TranzAlpine

Den 231 kilometer lange banen gjennom Alpene i New Zealand er i sannhet en alpin opplevelse. Det ene postkortet avløser det andre.

En brann i disse kablene lammet togtrafikken og et stort tele- og datanett. Det skal ikke skje igjen.



12 Etter brannen

En forelsket ung jernbemann beretter om hvordan han opplevde julekvelden på Byglandsfjord stasjon på Setesdalsbanen for 110 år siden.



33 Elskelig jul

Linjeskifte for jernbane	4
Ungdommen tror på høyhastighetstog	6
Vil bidra til raskere jernbanebygging	8
- CargoNet uten kundeforståelse	10
Liten brann- kraftlig lærepenge	12
Smånytt innenriks	14
Planoverganger	
- Sekunder fra døden	16
Færre ulykker - flere hendelser	20
Min arbeidsdag:	
Doktor in spe	22
Smånytt innenriks	24
Dekket for eksplosiv helg	26

Månedens gjest:		
Irene Johansen	28	
Møte med:		
Gla'gutten i Trafikk	30	
Julekvæld	33	
Satsar høgt på Raumabanen	34	
På skinner gjennom Alpene i New Zealand	38	
Mitt jernbanebilde	44	
Smånytt utenriks	46	
Skrått bakfra	48	

Jernbane

NR. 10 - 2007 *magasinet*

ANSVARLIG REDAKTØR
 Svein Horrisland
REDAKTØR
 Tore Holtet
FOTAJOURNALIST:
 Øystein Grue
JOURNALIST:
 Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
 Njål Svingheim
 Reidar Skaug Høymork
 Egil Nyhus
 Lone Arnsted
 Jon Iver Grue

FORSIDE-FOTO: Øystein Grue
ADRESSE, REDAKSJONEN:
 Tore Holtet
 Jernbaneverket HK
 Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo
 22 45 52 98 (916 55 298)
 E-post: tore.holtet@jbv.no
 Redaksjonen avsluttet 5. desember 2007.
UTGITT AV:
 Jernbaneverket, Stortorvet 7
 www.jernbaneverket.no
Opplag: 6.100
Layout: Cox, Oslo
Trykk: Stens trykkeri
Distribusjon: Grafisk Mailing

Linjeskifte for jernbane

Unge Høyre-leder Torbjørn Røe Isaksen mener det har skjedd et linjeskifte når det gjelder jernbane. - Jernbanepolitikk har blitt klimapolitikk for de borgerlige samarbeidspartiene, sier han.

Tekst: ARVID BÅRDSTU, **Foto:** ARVID BÅRDSTU OG ØYSTEIN GRUE

- Bygging av høyhastighetsbaner mellom de store byene er en visjonær tanke vi er positive til. Når vi mener det, er det ikke fordi vi er for tog for togets skyld, men av hensyn til miljøet, sier leder av Unge Høyre, Torbjørn Røe Isaksen, og viser til den kraftige økningen i flytrafikken.

Han vedgår at han ikke har gått veldig nøye inn på tallene. Og han peker på at at ideen om høyhastighetsbaner ennå er i støpeskjeen.

- Det er fortsatt slik i Høyre at vi ikke har for vane å kødde med penger. Jo rimeligere dette kan realiseres, jo mer realistisk blir prosjektet.

Linjeskift i Høyre

Røe Isaksen legger ikke skjul på at Unge Høyre alltid har vært litt grønnere i kantene enn moderpartiet.

- Men Høyre har kommet seg betraktelig. Øyvind Halleraker har en betydelig del av æren for det, sier Røe Isaksen og minner om at jernbanepolitikk har blitt klimapolitikk for samarbeidspartiene Høyre, Kristelig folkeparti og Venstre. De går da også sterkt

inn for at det blir bygd dobbeltspor innenfor intercity-trianglet rundt Oslo aller først.

Miljøtiltak

- Når vi ser den kraftige økningen i flytrafikken, er den klart ugunstig for miljøet. I framtida kan økt kostnad på CO₂-utslipp gjøre bygging av jernbane relativt sett billigere, sier Røe Isaksen. Dessuten trengs det tilrettelegging for at folk skal agere på en miljøvennlig måte:

- Selv om mange på egen hånd vil velge det som er mest miljøvennlig, er det viktig å sørge for at det som er miljøvennlig, også er det mest praktiske. Det er å kunne reise fra sentrum i Oslo til for eksempel sentrum av Bergen på samme tid som det faktisk tar å bruke fly. Men da må vi sørge for å satse der det gir størst uttelling, og ikke blande inn distriktshensyn, understreker Unge Høyre-lederen:

- Skal et slikt tilbud bli attraktivt fra sentrum til sentrum, må det ha færrest mulig stopp. Det er reisetiden som er avgjørende.

Finansiering

Når det gjelder finansiering av høyhastighetsbaner, tror Røe Isaksen at det kan være flere ulike måter å gjøre det på. Offentlig-privat samarbeid (OPS) kan ifølge Unge Høyre-lederen være ett alternativ.

Dessuten mener Røe Isaksen det ligger penger til samferdsel i «handlingsregelen», det vil si avtalen som er inngått mellom partiene på Stortinget om hvor mye av oljepengene som skal kunne brukes i de årlige statsbudsjettene.

- Vi skal ikke røre pensjonsfondet. Det er penger vi skal ha til framtidige pensjoner. Men avkastningen var avtalen på Stortinget at en tredel skulle brukes til forskning og utvikling, en tredel skulle gå til redusert skatt og en tredel til samferdsel. Sånn har det jo ikke blitt, men her ligger det en del penger, sier Torbjørn Røe Isaksen.



«I Høyre har vi ikke for vane å kødde med pengene»

VISJONÆR: - Bygging av høyhastighetsbaner mellom de store byene er en visjonær tanke vi er positive til, sier Unge Høyre-leder Torbjørn Røe Isaksen.

Hva mener de andre politiske ungdomsorganisasjonene om jernbane? **BLA OM**

Ungdommen tror på høyhastighetstog

De politiske ungdomsorganisasjonene vil ha fart på bevilgningene til jernbane og tror på høyhastighetstog i framtida - alle så nær som Fremskrittspartiets Ungdom.

Senterungdommen

- Miljø, næring og bosetting er kjerneverdiene våre. Jernbane handler om å legge til rette for dette. Jeg tror det vil bli bygd høyhastighetsbaner fordi folk er opptatt av miljøperspektivet, sier Christina Ramsøy, nyvalgt leder av SpU.

På landsmøtet nå i høst vedtok Senterungdommen at de skal presse på for å få realisert planene om høyhastighetsbaner.



«Det vil bli bygd høyhastighetsbaner fordi folk er opptatt av miljøperspektivet»

Unge Venstre

- Vi har vært for høyhastighetsbane i lang tid, spesielt i Sør-Norge. Høyhastighetsbaner vil være viktige tilskudd til en bedre kollektivtrafikk, men vil også kunne ta opp konkurransen mot fly, sier leder i Unge Venstre, Anne Solsvik, og registrerer at tanken om høyhastighetsbaner er blitt en fin idé for stadig flere i det siste.

- Spørsmålet om bygging av høyhastighetsbaner er ikke en debatt det er noen vits i å skyve foran seg. Høyhastighetsbanene vil måtte bli bygd. Men når man skal gjøre det, må det gjøres fullt ut, understreker UV-lederen.



«Høyhastighetsbanene vil måtte bli bygd»

Kristelig Folkepartis Ungdom

- Det er ikke bare realistisk, men også nødvendig å bygge høyhastighetsbaner i Norge. Fly er gammeldags og tog er framtiden. Nå er det tid for raske tog, sier KrFU-leder Kjell Ingolf Ropstad.

KrFU mener det må tas et stort grep for å få på plass et komplett høyhastighetsnett i Sør-Norge. Men hvordan utbyggingen skal finansieres, har de ennå ikke tatt stilling til.

- Vi ser ikke noe galt i at det legges på en avgift på flybillettene som går til dette formålet, sier Ropstad.



«Fly er gammeldags og tog er framtiden»

Sosialistisk Ungdom

- Vi i SU vil bort fra en oljebasert infrastruktur og over på fornybar energi. For å nå de målene vi har satt oss, skal ikke kostnadseffektivitet være noe argument i investerings spørsmål, sier SU-leder Kirsti Bergstø, og legger til at det vil - og skal - koste penger å bygge landet.

Hun forventer heller ikke at det kan kreves av folk at de bruker tog uten at det er lagt til rette for det:

- For å få ned klimautslippene må det være praktisk og lønnsomt å bruke tog.



«SU vil bort fra en oljebasert infrastruktur»

AUF

- De store miljøutfordringene vi står overfor, vil måtte medføre at vi tar skjea i en annen hånd, mener Martin Henriksen, leder i AUF (Arbeidernes Ungdomsfylking).

- Vi må fri oss fra lønnsomhetsperspektivet som benyttes i dag. Vi må begynne å måle økonomi på en annen og mer bærekraftig måte. Da vil også penger brukt på jernbane bli mer lønnsomt, sier Henriksen.

- Jeg tror det vil bli bygd høyhastighetsbaner i Norge. Men først må vi gjennom forskjellige faser i debatten. Og det er ikke tvil om at det vil bli mer og mer «trekk» i denne saken med årene.



«Vi må fri oss fra lønnsomhetsperspektivet som benyttes i dag»

Fremskrittspartiets Ungdom

- Vi er imot å bygge høyhastighetsbaner i Norge, erklærer Trond Birkedal, leder i Fremskrittspartiets Ungdom.

- Det er galskap å bruke så mye penger på jernbane når det er så store mangler i veinettet. Dessuten vil høyhastighetstog kun komme de store byene til gode.

- Når det gjelder klima, er det mer fornuftig å bruke 300 milliarder kroner på CO₂-rensing og forskning på fornybar energi.



«Galskap å bruke så mye penger på jernbane ...»

Jernbane og NTP

- Flertallet i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, med unntak av Fremskrittspartiet, vil ha utredet hvilke traséer som er best egnet for høyhastighetstog, og hvor stasjonene skal ligge.
- Utredningen skal gjøres i forkant av endelig vedtak om Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019.
- Innen 31. januar 2008 legger etatene fram sitt forslag til NTP, som deretter legges ut på høring med tre måneders høringsfrist.
- Samtidig vil Jernbaneverket presentere sin anbefaling vedrørende høyhastighet.
- I desember 2008 legger regjeringen fram stortingsmeldingen om NTP.
- Våren 2009 behandler Stortinget regjeringens forslag.
- Høsten 2009 skal etatene ha ferdig sine handlingsprogrammer for perioden 2010-2013.

- Politikerne avgjør

- Det er klart at det ligger begrensninger i nytte-/kostnadsanalyser. En lang rekke forhold er vanskelige å verdsette. Penger brukt på Forsvaret kan være eksempel på det.

Vidar Christiansen (59) er professor i samfunnsøkonomi ved Universitetet i Oslo og samfunnsøkonom i norsk og internasjonal toppklasse.

- Uansett om det foreligger en nytte-/kostnadsanalyse eller ikke, vil bruken av pengene måtte skje etter en prioritering. Man vil aldri komme i en posisjon der man kan realisere alle prosjekter. Derfor er det hele tiden en kamp om disse midlene, sier Vidar Christiansen, og poengterer:

- Hvordan man bruker offentlige midler vil til syvende og sist være en politisk avgjørelse, enten det er gjennomført analyser eller ikke.

Lurt eller dumt?

Mye av den offentlige diskusjonen om et norsk høyhastighetsnett har gått på hvor lønnsomt det vil være å bruke noen hundre milliarder kroner til dette.

Konsulentselskapet VWI mener det er litt lønnsomt, når de regner etter

en metode som er vanlig i Tyskland, Østerrike og Sveits. De som regner nytte vurdert mot kostnad slik dette blir gjort i Norge, mener det er samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

Ifølge Vidar Christiansen er det uansett liten vits i å skjele til den enorme oljeforbruken vår for å finne penger:

- Handlingsregelen, som sier at vi bare kan bruke av avkastningen fra pensjonsfondet, innebærer at selve fondet er investerte verdier som skal komme framtidige generasjoner til gode. Men en investering i FastlandsNorge kan jo også være en investering for framtida. Derfor må vi stille krav til forrentning for å vur-

dere investeringer opp mot hverandre.

Felles løft

Da den unge, norske staten prioriterte å bygge Bergensbanen, var det neppe etter en nytte-/kostnadsvurdering. Var dette en riktig investering?

- I det øyeblikket en kostnad er tatt, er det ikke lenger noe å diskutere. I ettertid er det uansett vanskelig å se hva en har gått glipp av om pengene hadde blitt brukt annerledes, konstaterer samfunnsøkonomen, som også har et privat forslag:

- Som mangeårig togpendler kunne jeg selv ønsket meg flere lavhastighetstog - bare de er punktlige!



PROFESSOR: Dr. oecon Vidar Christiansen er professor i samfunnsøkonomi og togpendler fra Nedre Eiker.

Vil bidra til raskere jernbaneutbygging

- Mer gods på tog er bra for miljøet og god butikk, sier konserndirektør Arne Bjørndahl i Posten Norge AS. For å få til en raskere utbedring av det norske jernbanenettet åpner han for å bidra med finansiering.

Tekst: TORE HOLTET, **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Ved å investere fire milliarder kroner i et utbedret jernbanenett kan vi fjerne 300 000 vogntog fra norske veier. Det viser en rapport som konsultentselskapet Econ Pöry har utarbeidet for CargoNet.

Jernbaneverket har presentert en strategi for å doble godstrafikken i løpet av det neste tiåret, men CargoNet vil gå langt raskere fram. Ifølge Econ Pöry-rapporten vil samfunnet tjene 500 millioner kroner hvis nødvendige kryssingsspor og terminaler bygges ut raskt.

- Lønnsomme investeringer

- Her handler det om lønnsomme investeringer som både samfunnet og næringslivet vil ha. Likevel klarer vi ikke å få det til i det tempoet alle ønsker. Da sier jeg: Finansier noe av dette på andre måter, sier konserndirektør i Posten AS, Arne Bjørndahl, til Jernbanemagasinet.

Han bruker nye Alnabru gods-terminal som eksempel:

- Her er byggestarten utsatt i to år, fra 2007 til 2009, på grunn av endring i planene og høyere kostnader. Dette handler om navet i Gods-Norge. Hvis Alnabru blir en enda større flaskehals, blir den en propp i hele systemet. Selv om en ny terminal vil koste oppimot 700 millioner kroner, vil den uansett være lønnsom. Det vil ikke være noe problem å få banker eller livsselskaper til å finansiere en slik

terminal, for så å leie den ut til operatøren som skal drive den. I slike tilfeller kan ikke manglende bevilgninger over statsbudsjettet eller statlig byråkrati hindre en riktig framdrift, mener Bjørndahl.

Kan ikke vente

- Hva legger du for øvrig i uttrykket «bidra med finansiering»?

- Hvis staten ikke bevilger pengene, ser jeg for meg at ulike aktører kan gå sammen om å finansiere visse prosjekter, kanskje først og fremst terminaler. Jeg avviser heller ikke bompengefinansiering - en slags rushtidsavgift på enkelte jernbanestrekninger. Staten har jo pengene, og det er på ingen måte ønskelig, men det kan være en måte å finansiere ekstra infrastruktur på. I dag opplever vi at det vedtas tidsplaner, og i neste omgang skyves det ene prosjektet etter det andre ut i tid.

- Vi trenger imidlertid snarest mulig en effektiv infrastruktur som sikrer at varene kan bringes til og fra markedene. Jeg ser jernbanen som utrolig viktig i framtida, men da må vi ta noen strukturelle grep - nå. Vi kan ikke vente veldig lenge. Da vil en stadig økende andel gå på vei.

Erstatter 10 000 semitrailere

Konserndirektøren minner om at Posten kanskje er den største kjøperen av godstransport på skinner.

- På strekninger med jernbane går 65 prosent av våre transporter med tog. Av de 35 prosentene som er igjen, slipper vi ut 36 500 tonn CO₂ eller like mye som utslippet fra 20 000 privatbiler i året. Det sier litt om hva vi kan oppnå ved å overføre gods fra vei til bane. Men

i dag er ikke kapasiteten slik at vi kan sette oss konkrete mål om en slik overføring, sier Bjørndahl og poengterer at nesten 50 prosent av Postens omsetning i dag kommer fra logistikk.

Posten AS satser på tog - også utenfor Norge.

- Vi har for eksempel satt opp et eget tog mellom Sverige og Norge i samarbeid med IKEA. Dette toget alene vil erstatte 10 000 semitrailere i løpet av ett år. Det tilsvarer et redusert CO₂-utslipp på 7340 tonn. Og her snakker vi om EN kunde!

Like fort hver gang

Bjørndahl har erfart at toget er en meget effektiv framføringsmåte, og legger til: - Vi vil gjerne gjennomføre transporter på en mest mulig skånsom måte. Kundene ønsker det, og vi ser på togtransport som et konkurransefortrinn.

- Men, fortsetter han. - Skjer det noe med toget, blir veldig mye gods og mange vogner stående. Det betyr ikke all verden hvor fort toget går, men det må gå like fort hver gang. Dessverre er ikke det tilfelle i dag. Jernbanenettet må bli mer robust. Flaskehalsene må fjernes og kapasiteten økes. Og ikke minst: Vi må ikke spare på vedlikeholdet, som er blitt forsømt gjennom en årrekke.

- Stadig flere politikere sier de vil ha mer jernbane. Problemet er at utbedringen og utbyggingen ikke skjer i det tempoet som markedet etterspør.

- Forpliktende NTP-mål

- Hvilke tanker gjør du deg om Nasjonal transportplan (NTP), som i året som kommer skal gjennom en grundig høringsrunde før den legges fram for Stortinget neste

TENK NYTT: - Hvis staten ikke bevilger pengene, ser jeg for meg at ulike aktører kan gå sammen om å finansiere visse prosjekter, kanskje først og fremst terminaler, sier Posten-direktør Arne Bjørndahl.



«Vi har satt opp ett tog som alene vil erstatte 10 000 semitrailere i løpet av ett år.»

ARNE BJØRND AHL, direktør i Posten

► høst og vedtas våren 2009?
 – Noe av det viktigste er at man setter opp forpliktende, tydelige og kvantifiserbare mål og delmål. Jo mer tydelig man er på dette, og spesielt på tid, jo viktigere er det. Ett mål må være at jernbanen skal ha en større markedsandel av transporter enn i dag, og jeg synes man skal tallfeste det målet.
 Bjørndahl tar til orde for å tenke i nye baner: – Politikerne bør utrede effektive investeringsmodeller som bygger på en helhetstenkning, ikke bare med nye kryssingsspor og terminaler. Det må ligge terminaler i begge ender, og godsaktørene må gis anledning til å etablere seg i nærheten. Poenget er kortest mulige transportveier til og fra. En effektiv utveksling av gods på terminalene vil bety mye. I dag kjører vi godset flere titalls kilometer for å sette det på en konkurrents terminal.

Miljøregnskap

Posten-direktøren foreslår at det utarbeides et miljøregnskap som legges ved NTP.
 – Vi snakker mye om CO₂-rensing her og CO₂-rensing der. I forbindelse med NTP kan det regnes ut hvor mye investeringene koster per tonn redusert CO₂. Jeg tror at vi ved å investere i tiltak som både tjener gods- og persontrafikken på jernbanen, vil få mye igjen for pengene, sier Arne Bjørndahl.
 Posten ønsker konkrete svar på dette spørsmålet: Hva skal til for å få til mer togtransport?
 – Vi går inn i et spennende samarbeid med CargoNet; lager en mulighetskonferanse hvor ledelsen i de to selskapene setter seg ned og sier: Hvordan kan vi overføre flere transporter til jernbane? Hvilke tiltak må gjennomføres? Etterpå skal begge bedriftene forplikte seg til å gjennomføre de tiltakene som vi er blitt enige om.
 – Det er mulig at det også bør gjennomføres en tilsvarende mulighetskonferanse mellom næringslivet og Jernbaneverket. Vi er i alle fall villige til å bidra med det vi kan, konkluderer konserndirektør Arne Bjørndahl i Posten Norge AS.



TITUSENER EKSTRA:VOGNTOG:
 Forfatterne mener at all vekst i godstrafikken må tas med bil. Det betyr titusener ekstra vogntog på norske veier hvert eneste år.
 FOTO: TOLLPOST GLOBE

CargoNet uten kundeforståelse

CargoNet mener kapasiteten for godstransport på jernbanen er god nok. Problemet, ifølge CargoNet, er at kundene vil ha sendt varene på feil tidspunkt. Det sier en del om hvordan man opplever kundene i den tidligere statsbedriften.

CargoNets administrerende direktør Are Kjensli sier i oppslag i flere medier, blant annet i Jernbanemagasinet nr 9 i år, at det er «Ingen kapasitetskrise» for godstransport på jernbanen.
 Problemet er, ifølge Kjensli, at vareeier vil ha flyttet godset i løpet av noen nattetimer, og da blir det trangt.

Krise for oss

Vi kan være enige i at hvis det var mulig å spre godset helt jevnt utover i døgnet, kunne vi oppnådd en bedre kapasitetsutnyttelse og med dagens kapasitet klart å frakte mer gods på banen enn vi gjør. Men selv ikke det ville vært nok i dagens situasjon. På strekninger som Sørlandsbanen og Nordlandsbanen er det verken plass på natt-, kvelds- eller dagtid.
 Vårt hovedpoeng er at etterspørselen etter godstransport på jernbanen ikke kommer jevnt over døgnet. Etterspørselen etter godstransport på bil kommer heller ikke jevnt. Etterspørselen kommer når kundene er der med sine behov. På samme måte som vi i Tollpost Globe og Schenker forholder oss til våre kunders behov, må CargoNet forholde seg til våre behov for jernbanefrakt.

Og vi som kunder av CargoNet opplever at det er kapasitetskrise. Vi skulle gjerne sendt 20 prosent mer av vårt gods mellom de store byene med jernbane og ikke på bil, men CargoNet har ikke plass til å ta med pakke- ne. Da er det krise for oss, som vi løser ved å leie inn mer langtransport.
 Vi er ikke interessert i å høre teoretiske betraktninger om hva som kunne vært resultatet, hvis man tok all godsmengde og smurte den tynt utover hele døgnet. Vi vil ha plass, som dekker våre kunders behov.

Høyest vekst i CO₂-utslipp

I Vest-Europa er det ingen land som har hatt en høyere vekst i CO₂-utslippene fra den samlede transportnæring enn Norge. Mens vi hadde en økning på 27 prosent fra 1990 til 2004, var den samme økningen i Sverige bare

ni prosent, Finland syv prosent og Tyskland fem prosent. Innenfor transportsektoren er utslippsøkningen fra vår egen bransje, godstransporten, verst med en økning på 50 prosent fra 1990 til 2005.
 En av hovedårsakene til dette er at det norske jernbanenettet er for dårlig. Det er i dag stort sett sprengt kapasitet mellom alle større destinasjoner. Det betyr i korthet at all vekst i godstrafikken må tas med bil. Det betyr titusener ekstra vogntog på norske veier hvert eneste år.

Problemet er tredelt:

- Mange av godsterminalene er for små eller lite hensiktsmessige.
- CargoNet har ikke materiell (vogner) til å ta mer gods.
- Jernbaneverket har ikke bygd ut tilstrekkelig skinnekapasitet.

Klimaproblemet er økende og våre kunder blir stadig mer bevisst disse forhold. Det er derfor all grunn til at Kjensli og andre som jobber ved jernbanen kjenner sin besøkelsestid og sørger for en kapasitet som kan dekke den stigende etterspørselen etter grønn transport.
 La oss komme med en helt konkret utfordring til Kjensli. Både Tollpost og Schenker ønsker en ekstra avgang klokken 20:00 fra Alfaset i Oslo. Det ville lette trykket på oss vesentlig. Det er en krise for oss, som vi løser ved å kjøre mer bil.

Kan CargoNet gjøre noe med det?

KOMMENTAR

Adm.dir. Robin Olsen, Tollpost Globe og viseadm.dir. Erling Sæther, Schenker

Liten brann – kraftig lærepenge

Kabelbrannen ved Oslo S ble en kraftig lærepenge for flere:

– Vi har lært at det ikke er tilstrekkelig å ha reservesystemer for egen virksomhet. Vi må også forsikre oss om at underleverandørene har slike systemer, sier infrastrukturdirektør Jon Frøisland.

Tekst: ARVID BÅRDSTU OG TORE HOLTET, **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Tirsdag 27. november klokken 22.48 starter Jernbaneverkets nødstrømsaggregat og indikerer at det har vært et strømbrydd et sted. En liten time senere går brannalarmen på togledersentralen i 9. etasje på Oslo S. Togledelsen evakueres etter at togene først har fått beskjed om å kjøre inn til nærmeste plattform og

stoppe der. Det skulle ta nesten ett døgn før de gikk i rute igjen.

Gravearbeid

– Hvordan kunne togtrafikken bli stående i nærmere ett døgn på grunn av en kabelbrann?

– Hovedårsaken var at hele hovedstrømforsyningen til Oslo S forsvant. Dette skjedde på grunn

av brann i en høyspentkabel, og den ble sannsynligvis utløst av et gravearbeid i forbindelse med anleggsarbeid på det nye Jernbanetorget – et arbeid som er utenfor jernbanens kontroll, opplyser Frøisland.

Måtte evakuere

Brannen oppsto inne i kulverten som gir tilgang til tekniske rom og inneholder jernbanekabler, høyspentkabler fra Hafslund Nett AS og strømtilførsel til data- og teleanlegget, som tilhører BaneTele AS. Varmeutviklingen var stor, og fem kabler brant. Den store røykutviklingen gjorde at Oslo S måtte evakueres, inkludert Jernbaneverkets trafikkstyringsentral.

– Da strømforsyningen forsvant, trådte våre reservesystemer i kraft. Og de virket. Problemet var at det ikke fantes noe tilsvarende systemer for BaneTele sine anlegg. Dermed ble både fjernstyring av signalanlegg og togradio- og nødkommunikasjonsnett GSM-R satt ut av spill, forteller Frøisland.

Hafslund først

Først ved 11-tiden om formiddagen onsdag ble skadestedet frigitt av politiet. Hafslund fikk første-prioritet til å rykke inn for å begynne reparasjonsarbeidene sine.

Nærmere fire timer senere kunne Jernbaneverket starte på sin del av jobben. Og halvannen time etter det igjen hadde alle kritiske jernbaneanlegg fått tilbake strømtilførselen fra Hafslund. Først da Dagsrevyen rullet over skjermene, kunne togene begynne å gå igjen på Østlandet.

Gjennomgår rutiner

– Hvordan kunne kabelbrannen få så omfattende konsekvenser?

– Vi delte skjebne med mange andre institusjoner, blant annet politiet. For vår del har vi kon-

trakt med BaneTele med krav om oppetid. Da strømforsyningen sviktet, viste det seg imidlertid at teleleverandøren ikke hadde sikret seg en reservestrømsløsning. Jernbaneverket vil i tiden framover gjennomgå egne rutiner og se på flere tiltak i samarbeid med de øvrige involverte, som Hafslund, BaneTele og togselskapene.

Hindre gjentakelse

BaneTele har satt inn store ressurser på å analysere det som har skjedd.

– Vårt mål er å finne fram til tiltak som kan forhindre at dette gjentar seg, sier informasjonssjef Terje Lübeck i BaneTele AS.

Hafslund Nett har siden kabelbrannen hatt løpende møter med Jernbaneverket, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og med Norges vassdrags- og energiverk (NVE).

– Vi har sendt en rapport til DSB som vi avventer en reaksjon på, sier informasjonsdirektør Karen Onsager i Hafslund ASA.

Dette skjedde

- 22.48: JBV's reservestrømsaggregat starter. Indikerer strømbrydd
- 23.40: Brannalarmen går på togledersentralen
- 23.47: Brannvesenet rykker ut. Oslo S blir evakuert og avstengt
- 04.30: Toglederne kan innta trafikkstyringsentralen igjen
- 07.30: Toglederne får beskjed om at utrop ikke når fram til stasjonene
- 08.15: Høyttalerne virker igjen, men systemet er ustabil utover hele dagen
- 10.50: Skadestedet frigis av politiet. Hafslund får prioritet til å starte reparasjonsarbeidet
- 14.44: Hafslund har skjøtet ferdig høyspentkablene. JBV slipper til
- 16.30: Alle kritiske jernbaneanlegg har igjen normal strømtilførsel
- 18.00: JBV Infrastruktur melder at kjøreveien er klar
- 19.15: Trafikkavviklingen starter gradvis
- 19.30: Oslo S åpnes for reisende



EN UKE ETTER: En uke etter kabelbrannen ble det fremdeles jobbet døgnet rundt for å sikre strømforsyning til alle deler av Oslo S.

Pilot på Jæren

Rogaland fylkeskommune har søkt staten om 12 millioner kroner i støtte til utgreiing av ein bybane på Nord-Jæren. Sjølve har dei lagt 20 millioner i potten. Allereie sit det fleire tilsette frå fylket og kommunane som no arbeider med å greie ut og planleggje bybanen. Når dei har søkt om å få arbeidet definert som eit pilotprosjekt, er det fordi dei vil utnytte det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger som ein del av bybanen, med andre ord vil dei ha ein kombibane.

Digital togradio

Den 1. november vart det gamle analoge togradiosystemet på jernbanen skifta ut med eit moderne digitalt: GSM for tog. Med det er ei utbygging av naudradio og togradio for 1,8 milliardar kroner over. Utbygginga starta opp hausten 2003 og sto ferdig som naudsamband i fjor. No kan lokførarar, konduktørar og banearbeidarar lett kunne ta kontakt med kvarandre eller med togleiar uansett kvar i landet dei køyrer tog.



FOTO: ØYSTEIN GRUE

Namsoslina

Funnet av ein verdfull bergart, aplitt, i Namsskogan kommune kan gjere det aktuelt å setje i stand Namsoslina for togtrafikk att. Selskapet som står bak drifta på aplitten, Heli Utvikling AS, vurderer å nytte tog til transporten frå Namsskogan til kai i anten Namsos eller Mosjøen - eller til begge. Heli Utvikling vil årleg produsere 1-1,5 millionar tonn aplitt for utskiping. Om transporten skal gå med godstog, må det gå to-tre godstog om dagen til utskiping. Opprusting av Namsoslina vil minst kome på 155 millionar kroner, har Structon Rail rekna ut.

Glede på Strømmen

STRØMMEN: Statssekretær Erik Lahnstein i Samferdselsdepartementet fikk hjelp av førsteklassinger fra Sagdalen barneskole da han åpnet Strømmen kollektivterminal..

Tekst: KJELL BAKKEN

Barna ble invitert frem av statssekretæren da han skulle skjære over snora som markerer åpningen av terminalen den 26. oktober. Med god bistand fra de små ble snora delt i to, og flere hundre ballonger ble sluppet til værs til stor glede for de mange som hadde kommet for å overvære åpningen.

Alle fremmøtte ble deretter invitert til kaffe og kake for å feire at kollektivterminalen endelig står klar til bruk etter at totalt 142 millioner kroner av offentlige midler og bompenger fra bilister er brukt på det omfattende arbeidet.

Kollektivt løft

Strømmen kollektivterminal er bokstavelig talt et resultat av et kollektivt løft, der Jernbaneverket, Skedsmo kommune og Statens vegvesen gjennom midler fra Oslopakke 2

har deltatt med midler for å skape en felles terminal for tog, drosjer og busser sentralt på Strømmen. De som velger å kjøre bil til stasjonen, har fått parkeringsplasser inntil stasjonen. Regionvegsjef Sidsel Sandelien i Statens vegvesen slo i sin tale fast at det er viktig å satse på kollektive transportløsninger for å avlaste vegnettet og oppfordret folk til å bruke toget.

Statssekretær Lahnstein minnet forsamlingen om at det har vært stasjon på Strømmen siden 1854, og at en nå endelig hadde fått til en nødvendig oppgradering for fremtiden.

- Gode overgangsløsninger mellom tog og andre transportmidler er viktig for at folk skal velge å reise kollektivt, understreket Lahnstein i sin tale.



GLAD: Statssekretær Erik Lahnstein gledet seg sammen med barna over at Strømmen stasjon er oppgradert. FOTO: HILDE LILLEJORD



PÅ ETT BRETT: Nærmere 50 lærlinger fra hele landet deltok på den historiske landskonferansen for lærlinger i Jernbaneverket på Hamar.

Historisk samling for lærlinger

HAMAR: De aller fleste av Jernbaneverkets nesten 50 lærlinger over hele landet deltok på historiens første landskonferanse på Hamar den 7. og 8. november. Lønnspolitikk og tiltak som kan være til forbedring for lærlingene, var blant temaer som ble diskutert på samlingen.

Tekst og foto: JON IVER GRUE

Lønnsforskjellene mellom de forskjellige faggruppene i Jernbaneverket er tydeligvis noe som opptar lærlinger sterkt. Samtidig ble det nærmest fremsatt et krav om at alle skal ha aspirantlønn. Det siste er noe Norsk Jernbaneforbund varsler at de vil engasjere seg for.

- Formålet med konferansen var først og fremst at Jernbaneverket skal bli bedre kjent med lærlingene og deres forventninger til oss og vice versa. Dette har vært en kommunikasjonssamling der vi har snakket sammen både formelt og uformelt, sier Liv-Turid Storli som er rådgiver i Region Nord.

Hun ble positivt overrasket over ungdommenes engasjement og åpenhet og synes det tydelig skinner gjennom at de er opptatt av en fremtid i Jernbaneverket.

Aspirantlønn

- Hele gruppa har kommet med klar tale om hvilke forventninger de har til Jernbaneverket, mens vi har sagt hva vi forventer av dem. Samlingen har gitt oss en gylden anledning til å komme ned på grasrota, sier Storli. I etterkant av samlingen er lærlingene storfornøyde med at de er lovt aspirantlønn fra 1. januar.

- Vi hadde en kar som nær sagt sluttet før han rakk å begynne. Han hadde bygd hus og tok seg ikke råd til å bli lærling da han fant ut hva den lønna gikk ut på. Lønns plasseringen er ett av flere positive resultat av samlinga på Hamar, sier Liv-Turid Storli.

22,5 tonn på Meråkerbanen

Frå å vere ein bane på veg mot nedlegging har Meråkerbanen dei siste åra gradvis reist seg og står no fram med akseptabel standard. Dei omfattande arbeida med å skifte sviller og skjener er over med unntak av noko svillebytte på Gudå bru. Resultatet er at godstoga kan ta med seg meir last i vognene, og at persontoga kjempar i Noregstoppen i å halde ruta. Standarden banen held i dag, er god nok til å klare om lag to millionar tonn om året. Derfor er det marknaden og etterspurnaden etter gods på tog som avgjer om banen skal få ein enda høgare standard ein gong i framtida.

Personleg hørselsvern

Øyreklokker er «ut» og formstøypt hørselsvern er «in». Skadar på hørsel er den vanlegaste yrkesskaden i Europa. Derfor er det utarbeidd føresegner om kor mykje lyd som kan akseptast på ein arbeidsplass. Om gjennomsnittleg leven er på 85 dB, eller maksimalt lydnivå når 130 dB, skal hørselsvern nyttast. Ein arbeidstakar kan krevje hørselsvern frå arbeidsgjevaren om gjennomsnittleg støy ligg på 80 dB. Formstøypt hørselsvern har den føremonen at ein kan høyre telefonen, høyre varslingsignal eller snakke saman sjølv når ein har hørselsvernet på, takka vere eit akustisk filter i apparaturen. Verda går framover!



Døme på moderne, personleg hørselsvern

Sekunder fra døden

RANHEIM: Her - mellom bommene på Grytbakkstranda planovergang nord for Trondheim - opplevde Heidi Bue sitt livs mareritt: Hun satt fast mellom bommene og fikk kastet seg ut av BMW'en mens det skrek i togbremser fra et persontog som nærmet seg i 100 km/timen.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Vi kjører på en privat villavei i et etablert arbeiderstrøk mellom Trondheim og Værnes. Velholdte eneboliger ligger tett i tett inntil Nordlandsbanen.

- Forstår ikke ...

Det var fredag 21. januar rett før klokken 11.30 det skjedde.

– Jeg forstår ikke hvordan jeg kunne overse lyset på planovergangen som skiftet fra hvitt til rødt idet jeg nærmet meg bommen, sier Heidi. – Jeg må ha overhørt ringeklokken som starter samtidig med at bommene går ned, fortsetter hun.

– En BMW 520 er temmelig godt lydisolert ...

– Men jeg hadde ikke høy musikk i bilen, og det var midt på lyse dagen. Jeg husker bare at bommen dunket ned og slo borti bilen. Jeg så meg tilbake for å rygge, men støtte med et dunk mot bommen bak meg ...

– «Jeg må få stoppet toget med mobilen.» Det var første tanke mens jeg grep mobilen.

Men hvor skulle jeg ringe? Så slo det ned i hodet mitt: «Kom deg ut av bilen før toget kommer!»

Årsaken var en samtale jeg hadde hatt med mannen min og guttene mine rundt middagsbordet et par uker tidligere etter at et eldre ektepar ble påkjørt av toget på en tilsvarende planovergang sør for Ranheim stasjon.



BILEN: Den smadrede BMW'en veltet flere ganger etter sammenstøtet.

FOTO: MORTEN ANTONSEN, ADRESSEAVISEN

- Lufttrykket

– Jeg var knapt kommet meg fri bilbeltet og ut døra da jeg hørte togfløyta gjennom svingen mindre enn 100 meter fra planovergangen. Det skrek i bremsen, og jeg kastet meg til siden.

Lufttrykket fra toget slo mot meg samtidig som det smalt, og bilen vår ble kastet rundt i det kraftige sammenstøtet.

Toget suste videre og stanset mer enn 75 meter forbi planovergangen. Den smadrede bilen veltet flere ganger.

– Jeg husker hvordan varene jeg nettopp hadde kjøpt inn til et selskap jeg skulle ha hjemme samme kveld, lå strødd utover. Men jeg var like hel. Jeg var fortsatt fortumlet da konduktøren og tre sykepleierstudenter nådde frem til meg. Så kom lokføreren. Hans første spørsmål var om det satt andre i bilen. Han trakk et lettselsende suk da jeg fortalte at jeg var alene.

– De første pressefotografene sto allerede rundt oss, og jeg ble hjulpet inn i en ambulanse. Politiet

skulle både lukte og sjekke om jeg kunne være påvirket og noterte personopplysninger.

Lokføreren skjermet

– Jeg forsøkte et par ganger å komme i kontakt med lokføreren gjennom NSB. Men de ville ikke hjelpe meg med å komme i kontakt med ham, sier Heidi Bue som godt kan forstå at lokførere blir skjermet etter slike hendelser.

– Men jeg ville formidle at jeg var lei meg for det som hadde skjedd, og høre hvordan det gikk med ham. Jeg skjønte jo at hendelsen måtte oppleves minst like traumatisk for ham som for meg, sier hun til Jernbanemagasinet.

Vi kan fortelle at lokføreren ▶

SKREK I BREMSER: – Her smalt det, forteller Heidi Bue som ble sittende fast mellom bommene på Grytbakkstranda planovergang 21. januar 2005. Takket være snarrådig tankegang berget hun livet da toget nærmet seg i 100 km/t.

«Jeg hørte togfløyta. Det skrek i bremsen da jeg kastet meg ut ...»

HEIDI BUE, bilist





SLUTTER:

– Etter møtet på planovergangen bestemte jeg meg for ikke å fortsette i dette yrket, forteller lokfører Einar M. Ryan til Heidi Bue.

► gjerne vil møte henne om ettermiddagen. Vi har avtale med lokfører Einar M. Ryan.

Vil bli pensjonist

– Kjenner du meg igjen? spør lokfører Einar M. Ryan som møter oss i lokførerantrekk: Nystrøket skjorte og slips og mørk skinnjakke med vernevest på lokførernes pauserom utenfor togledersentralen på Marienborg.

– Ja visst gjør jeg det, svarer Heidi Bue. De to blir stående et øyeblikk og betrakte hverandre før Einar klemmer henne i et sterkt favntak. Tårene triller, og det er ikke nødvendig å si så mye. De ser på hverandre, lykkelige over at det endte godt.

Over nyttår blir Einar 62.

– Etter at jeg møtte deg på planovergangen, bestemte jeg meg for ikke å fortsette i dette yrket, men benytte anledningen til å gå av med pensjon før jeg blir innhentet av et drama som vi lokførere er hjelpeløse ofre for, forteller Einar M. Ryan.

Etter smellen på planovergangen sa det stopp.

– Jeg ble sykmeldt i en periode, men klarte å komme tilbake. I dag går det greit. Men jeg ser med letelse frem til å bli pensjonist, vedgår den erfarne lokføreren, før han spør Heidi nærmere om omstendighetene da hun havnet mellom bommene.

4 sekunder

– Jeg kjørte i 100 kilometer i

tiden med full nødbremsing. I ettertid har jeg telt hvor mange sekunder det tok fra jeg oppdaget bilen din til det smalt. Og det gikk maksimalt fire sekunder, opplyser lokføreren.

Heidi forteller hva hun tenkte fra hun var fanget mellom bommene.

– Det er så menneskelig å feile. Vi gjør alle feil, innskyter Einar M. Ryan. – Det er bare det at noen ganger blir følgene av våre feilvurderinger eller feilhandlinger så dramatiske. Derfor har alle tog i Norge ikke mindre enn tre sikkerhetssystemer som skal forhindre at menneskelige feil blir skjebnesvangre. Automatisk togstopp er ett av disse og stopper et tog som kjører mot rødt.

«Jeg har tenkt mye på hvordan du klarte å gjøre det riktige...»

EINAR M. RYAN, lokfører

– Jeg har tenkt mye på hvordan du klarte å gjøre det riktige – og komme deg ut av bilen og ut av sporet? Jeg skimtet bare at du kastet deg ut og i sikkerhet i siste liten.

Heidi forteller om samtalen hjemme ved middagsbordet. Kanskje det nettopp var den mentale øvelsen som berget henne.

– Kunne gått galt

Sammen med Jernbanemagasinet får Heidi også besøke togledersentralen på Marienborg. Hun møter en av toglederne som var på vakt den ulykkelige og dramatiske fredagen.

– Var det du som havnet i sporet? spør en av toglederne. Han husker hendelsen godt og husker at han måtte forklare veien til politipatruljen som ikke fant frem under utrykningen.

– Du er ikke den første! Godt å se at du klarte deg bra ... Her kan du se hvordan planovergangen ser ut fra toglederplass. Akkurat nå er et tog i ferd med å nærme seg Grytbakkstranda planovergang. Ser du den sorte streken som skifter farge til rødt? Det betyr at bommen har gått ned, at lokfører får klarsignal om at bomanlegget er nede, og at han kan passere planovergangen uten å redusere farten.

– Og der sto jeg, bare sekunder fra at det kunne gått forferdelig galt, repliserer Heidi Bue mens den røde boksen med tog nummer «477» passerer Grytbakkstranda.

Simulator skal gi tryggere planoverganger

Jernbaneverket tar nå i bruk nye metoder for å redusere faren for planovergangsulykker. Ved hjelp av simulatortester hos SINTEF skal det avdekkes svakheter ved dagens skilt-, lyd- og lyskonsepter.

Tekst: SINDRE ÅNONSEN

– Målet er å finne de beste løsningene for framtiden, og da må vi må ta utgangspunkt i bilførerens situasjon og hvordan vedkommende opplever det å passere en

overgang, sier teknisk sjef og prosjektleder, Christopher Schive.

Mye av debatten omkring planoverganger i Norge handler om hvor mange vi legger ned og bygger erstatningsløsninger for. Men dette koster mye. Samtidig viser analyser at Jernbaneverket kan få mye sikkerhet igjen for pengene ved å iverksette enklere tiltak enn den medisinen som historisk sett har vært foreskrevet for å redusere antallet planovergangsulykker.

I dag sikres de mest trafikkerte planovergangene med hel- eller halvbom, og lyd/lys. Disse tiltakene kom først på slutten av 1950-tallet, og utover på 1970-tallet ble

særlig halvbomanlegg en populær løsning mange steder.

Schive ønsker en mer vitenskaplig tilnærming til problemene som kan oppstå der bane møter veg. Flere analyser og rapporter er utarbeidet de siste årene, og nå skal det også tas i bruk simulatorer i arbeidet med å forebygge planovergangsulykker.

Jernbaneverket har gitt SINTEF i Trondheim i oppdrag å utvikle et simulatorprogram som vil gjøre forskere i stand til å gjennomføre tester av bilførerers atferd ved kryssing av planoverganger.

Simulatorprosjektet startet opp i begynnelsen av november og skal sluttføres våren 2008.

Færre ulykker – for mange hendelser

- Det er mindre fare forbundet med jernbane nå enn tidligere. På den andre siden skulle vi sett at folk flest tok færre sjanser ved passering av planoverganger og respekterte forbudet mot å gå over og langs sporet, sier sikkerhetssjef Atle William Heskestad i JBV Infrastruktur.

Tekst: ØYSTEIN GRUE OG ARVID BÅRDSTU, **Foto:** ARVID BÅRDSTU

I fjor ble det registrert 2500 kritiske hendelser ved planoverganger, men antall ulykker går nedover: I perioden 1980–2000 skjedde det i snitt 3,5 dødsfall i ulykker knyttet til planoverganger hvert år. For perioden 2001–2007 er tallet halvert til 1,7.

Større aksept på veg

- Vi har fra fire til åtte kollisjoner mellom tog og kjøretøy på planoverganger hvert år. Disse sammenstøtene skjer halvt om halvt på planoverganger som er sikret med bommer, og på såkalte usikrede planoverganger, sier Heskestad.

Noen av ulykkene skjer på bakgrunn av hasardiøs atferd, andre fordi det rett og slett er menneskelig å feile. Uansett er det uakseptabelt.

- Det er slik at det ikke tillates at det gjøres feil ved passering av en planovergang. Du må se deg for, lytte godt og for eksempel ikke kvele bilen inne på en planovergang. Det synes jeg selv også er nifst å tenke på. Dessverre er det større aksept for ulykker i vegtrafikken enn på jernbanen, sier Heskestad.

Flere er oppmerksomme

Alle som har sitt arbeid knyttet til jernbanevirksomhet, varsler inn ferdslen som er i strid med lovverket. Disse rapportene legges inn i en database kalt «Synergi».

- Noen av de hendelsene som blir rapportert inn, blir vurdert som kritiske – andre som alvorlige. Hvis det er barn involvert, blir hendelsen uansett registrert som kritisk og skal umiddelbart følges opp med tiltak, forklarer Atle William Heskestad.

I 2003 kom det inn 1300 rapporter på uønskede hendelser – i fjor 2500.

- Økt fokus på dette betyr at det blir sett mer, uten at det dermed er sagt at det er flere tilfeller. Kjennetegnet på godt sikkerhetsarbeid er at man er mer oppmerksom på nestenhendelser samtidig som de faktiske ulykkene går ned, sier Atle William Heskestad, som har en doktorgrad i sikkerhetsarbeid. Han har dessuten deltatt i to fagkomiteer for sikkerhetsarbeid i The European Railway Agency (det europeiske jernbanetilsynet) og det samme i EIM (den europeiske organisasjonen for infrastrukturforvaltere).

Samfunnsproblem

Heskestad er fullt klar over at det eksempelvis er vanskelig å påvirke atferden til «udødelige» ungdommer – som også i jernbanesammenheng er registrert med overhyppighet når det gjelder brudd på så vel jernbanelov som trafikkregler.

- Det vi registrerer som et problem for oss, er i realiteten et samfunnsproblem. Og selv om det ikke er noe vi kan løse, tar vi naturligvis ansvar for det som angår vår virksomhet, understreker sikkerhetssjefen.

For de hendelsene som blir rapportert inn til Synergi-registret, er skremmende lesning, kan informasjonsrådgiver Stig Herjuaune berette. Han arbeider i disse dager med en kampanje rettet mot ungdom og bilførere om jernbane og risiko.

Livsfarlig oppførsel

- Vi har rapporter som forteller om barn som løper langs tog som pas-



«Du må se deg for, lytte godt og for eksempel ikke kvele bilen ...»

serer i 90 km/t og underholder seg med å slå greiner bort i togvindue. På Heggedal stasjon i sommer klatret to gutter bak på togsettet inne på stasjonen, og ble med ut på fri linje og i høy hastighet. En åråken nabo fikk varslet togleder som i sin tur varslet lokfører. Guttene hadde selvsagt stukket av gårde da toget rakk å stanse, forteller Herjuaune som eksempel på hva som er observert.

Norske lokførere opplever at

mindre barn sitter i sporet inne på holdeplassen og nekter å flytte seg for toget. Dette skjedde på Skogn stasjon i Nord-Trøndelag. Det var først da lokomotivføreren gikk ut av toget, at de små tok til vettet og løp bort fra jernbanen.

Også voksne

- Vi har rapporter om traktorførere som stanser traktoren med frontleserapparatet inne på toglinja. At lokomotivfører rekker å

nødbremse, er eneste årsak til at det ikke oppstår en voldsom kollisjon. Andre lokførere har opplevd at unge bilførere kappkjører parallelt med toget, og forsøker å komme over planovergangen foran toget. Dette har skjedd flere ganger på forskjellige steder i landet de to siste årene.

Historiene er bare et lite knippe eksempler. Det er ille fordi resultatet av en kontakt mellom et menneske og et tog er gitt. Verst

er det for dem som sitter foran i toget og ikke kan gjøre noe som helst – annet enn å bruke hornet og bremse ned litt.

- Det er en påkjennning å sitte forrest i togsettet. I alle fall voksne som finner på å ferdes langs sporet eller forsøker å komme over en planovergang foran snuten på toget, bør kunne tenke over hva de utsetter andre for, sier Stig Herjuaune.

KAN STENGE: Sikkerhetssjef i JBV Infrastruktur, Atle William Heskestad, mener Jernbaneverket i prinsippet kan stenge planoverganger som denne ved Stavne i Trondheim.



CAND. MEIR: Fem år etter at Steinar Danielsen gikk ut frå NTNU som sivilingeniør, er han attende som doktorgradsstipendiat. Oppgåva er å få el-lokomotiv og straumforsyning til å snakke betre saman

Doktor in spe

Nye el-lok som kjem til Noreg, har problem med å fungere ordentleg i samspel med straumforsyninga vår. Det skal Steinar Danielsen sjå om han kan gjere noko med.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Steinar Danielsen er doktorgradsstipendiat ved Noregs teknisk-naturvitenskaplege universitet (NTNU) i Trondheim.

Både NSB, CargoNet og Hector Rail har varsla at dei er på utkikk etter nye lokomotiv. Desse vil vere annleis enn dei gamle dei skal erstatte – naturlegvis. Ikkje minst er dei utstyrte med raskare kraftelektronikk.

«Munnhoggeri»

Skilnaden på gamle lok, som til dømes El 14, og dei teknologisk meir avanserte som blir bygde i dag, forklarar Steinar Danielsen på folkeleg vis slik:

– Gamle lok er lok som tar til takke med den straumen dei får. Det kan straumforsyninga ha ein god relasjon til. Nye lok, derimot, har kjappare regulering. Det vil seie at loket er utolmodig og krev den straumen det vil ha med ein

gong. Då kan det lett oppstå ustabilitet eller «munnhoggeri» mellom loket og infrastrukturen.

Glisent med omformarar

Før i tida vart lokomotiv og motorvogner bygde i Noreg. Då var det enkelt å ta omsyn til dei særnorske tilhøva. Men den tida er over. Difor må produsentane av nye lok og motorvogner ha kjennskap til korleis det er i Noreg.

– Det som skil straumforsyninga vår frå land på kontinentet, er at me ikkje har eit så finmaska jernbanenett som dei. Det inneber at det kan bli lang avstand frå der straumen kjem frå, og til lokomotivet. Dessutan har me ein stor del roterande omformarar med ein dårlig dempa resonans som gjer at dei lett tek til å svinga, fortel Danielsen.

Enda ein faktor er avgjerande for om eit nytt lokomotiv vil opp-

«Jernbaneverket skal fortelje om eit nytt lokomotiv passar inn eller ikkje. Men då må me ha noko anna enn kjensler og skjønn å tufte vurderinga på»

føre seg eksemplarisk eller ikkje i samspel med straumforsyninga: korleis det samhandlar med andre lokomotiv som får straumen frå den same kjelda.

Frå tru til viten

Dei beste døma på denne problematikken er El 18 og lokaltoget av type 72. Det var arbeidet med å få til samspelet mellom desse aggregata og dei roterande omformarane som fekk Steinar Danielsen til å gå laus på doktorarbeidet.

– Jernbaneverket har systemansvar for heile straumforsyninga. Det er vår rolle å fortelje om eit nytt lokomotiv passar inn eller ikkje. Men då må me ha noko anna enn kjensler og skjønn å tufte vurderinga på, seier Steinar, som no skal prøve å finne fram til ein måte å beskrive og analysere grensesnittet mellom straumforsyning og lok på. Sagt med andre ord: Om spenninga blir endra, kva skjer med straumen til lokomotivet då?

Dr. ing.

Steinar Danielsen, som er frå Kristiansand, studerte først tre år ved Høgskulen i Agder, avdeling Grimstad. Då vart han ingeniør. To år seinare kunne han gå ut av dørene på Gløshaugen i Trondheim som sivilingeniør. Det var for fem år sidan. No er han attende.

Det kjem av at Jernbaneverket har ein samarbeidsavtale med NTNU om stipendiatstillingar for dei som vil ta dr. ing.-graden.

Akkurat no er det tre JBV-arar som er stipendiatar i samband med samarbeidsavtalen medan ytterlegare to berre delvis er knytte til Jernbaneverket.

– Eg er no tilsett i ei stipendiatstilling på NTNU i 87,5 prosent stilling medan eg er tilsett i Jernbaneverket i resten. Programmet er normert til fire år der tre år er arbeid med eiga oppgåve, eit halv årsverk er undervisning og eit halv årsverk er knytt til arbeid for Jernbaneverket, fortel Danielsen, som reknar med å vere ferdig i 2009.

Internasjonalt

Ein føresetnad for eit doktorgradsarbeid er å vite kva som skjer i andre land. Særleg har Steinar Danielsen hatt eit tett samarbeid med Banverket:

– Me har same type omformarar som Sverige. Og me har tog som skal krysse riksgrensa. Derfor prøver me å halde krava til rullande materiell så like som mogleg.

Det er lurt å skjele til Sverige også på anna vis. Dei lokomotiva som ein gong kjem til Noreg, kjem normalt først til Sverige.

– For oss i Jernbaneverket er det eit poeng å bidra til å gjere prosessen fram mot godkjenning av nye lok så enkel og rimeleg som mogleg for togselskapa. Jo betre informasjon me kan gje til produsentane av nytt materiell, jo enklare blir det for dei å byggje tog som fungerer godt i Noreg, understrekar Steinar Danielsen.

SAGT OM JERNBANEN



«Jeg har kvalitetssikret en del av tallene til Norsk Bane, og de har vært helt i tåkeheimen»

KJELL WERNER JOHANSEN
Forsker Transportøkonomisk Institutt

«Jeg er blitt raljert med av politiske motstandere og jeg har mistet troverdighet overfor velgerflokkene, men har holdt kritikken innenfor partiet. Nå er jeg grundig lei av å stå til rette for vår egen regjeringes brutte valglofter»

STEINAR GULLVÅG
Stortingsrepresentant (Ap)

«Vestfold har nå ventet i sju år på jernbanebevilgninger og Regjeringen uttaler at de har «forståelse» for at vi er skuffet. Vi er ikke skuffet, men forbanna, fordi Regjeringen direkte motarbeider satsingen i Vestfold og har gitt velgerne brutte valglofter»

LO Vestfold
Uttalelse fra fylkeskonferanse

«Når næringslivsledere uttaler at flytoget blir for puslete og vi må opp i den dobbelte hastigheten, har de mistet enhver bakkekontakt»

ODDVAR SKAIAA
Fylkesordfører (KrF) Aust-Agder og leder Jernbaneforum Sør

«Hadde vi ikke hatt en samferdselsminister fra Vestlandet, hadde det ikke en gang blitt utredet noen høyhastighetsbane til Bergen»

OLAV TERJE BERGO
Ansvarlig redaktør Bergensavisen

Flere parkeringsplasser

I løpet av noen dager i november er parkeringsplassene på Spikkestad og i Røyken utvidet med henholdsvis 20 og ti nye plasser. At behovet er til stede, er det ingen tvil om. Allerede da noe av arealet var ryddet, ble det umiddelbart tatt i bruk av en bilist. - Bilen sto så tett inntil containeren at vi måtte flytte på containeren for å komme til hjullasteren, forteller en av arbeiderne som sørger for utvidelsen, Tore Vassmoen, til BaneNettet.

Nye lok

CargoNet vil i løpet av vinteren få opp et diesel-lok av type Euro4000 til testing på vinterføre langs fjorder og over fjell på Nordlandsbanen. Euro4000, som blir produsert i Valencia i Spania, vil deretter muligens avløse CD66-loket som i dag brukes nordover. Test-loket går akkurat nå på prøvekjøring i Tyskland, men kan være å se her i landet i februar. CargoNet skal også fase ut de 30 El 14-lokene de bruker i dag i nærmeste framtid.



FOTO: VOSSLÖH

Sju millioner mer

Jernbaneverket får sju millioner kroner mer til planlegging i år. I den såkalte nysalderingen av årets statsbudsjett foreslås det at de ekstra pengene brukes til forsert planlegging av nye kryssingsspor. I tillegg til kryssingsspor-planlegging kan pengene også brukes til annen forsert planlegging av tiltak som ligger inne i NTP-perioden 2006 - 2009. Spesielt nevnes planlegging av det påtenkte Jensrud kryssingsspor mellom Hakadal og Stryken på Gjøvikbanen. (BaneNettet)

Lyste av glede

SANDNES: Barna i Rissebærstraen barnehage kan nå kle seg i reflekse-veste fra Jernbaneverket. Det har nabokontaktene på dobbeltsporet Sandnes-Stavanger sørget for.

Tekst og foto: LONE ARNSTED

Barna samlet seg mandag formiddag 12. november for å få refleksevester med Jernbaneverkets logo på. Informasjonsrådgiver og nabokontakt Astrid Nodland forsøker å få oppmerksomhet fra nærmere 40 barn som finner seg en plass på gulvet.

- Vi kommer fra Jernbaneverket. Vi ønsker dere skal være synlige når dere er ute i mørket, sier Nodland.

Dobbeltsporutbyggingen går i kanten av barnehagens uteplass hvor en anleggsvei er inngjerdet. Fremover blir det en del trafikk i nærheten av barnehagen når undergangen i Rissebærstraen skal bygges ut.

Synlige barn

- Mange av dem bruker en midlertidig undergang som er bygget i forbindelse med utbyg-

gingen. Selv om anleggstrafikken er inngjerdet, er det likevel viktig at barna er synlige. Samtidig er det også en måte å gjøre foresatte oppmerksom på sikkerheten for seg selv og barna på, forklarer hun videre.

- Vi ønsker å gi barna en opplevelse i tillegg til å gi dem refleksevester. Det kan også gjøre at de husker vi har vært på besøk og ikke minst hvorfor. Responsen fra både skole og i barnehage har vært svært god på dette opplegget, sier Astrid Nodland.

Og nabokontaktene har ikke tenkt å gi seg med dette.

- Vi har flere vester på lager. Så vi følger opp når nye skoleklasser kommer til neste høst. Og når byggevirksomheten vår foregår i nærheten av der hvor barn ferdes, lover Nodland.



VEST MED LOGO: Informasjonsrådgiver og nabokontakt Astrid Nodland sammen med barna i Rissebærstraen barnehage, som fikk refleksevest med logo på.



ELDSJEL: Sigurd Bredal framom togkapellet på Åndalsnes – det einaste i sitt slag i Noreg og mest truleg i heile verda.

Togkapell ble attraksjon

ÅNDALSNES: Den gamle intercityvogna, som i sitt liv etter dauden har vorte togkapell på Åndalsnes, er i ferd med å bli ein av dei største attraksjonane i togbyen ved fjorden. I år vil 20 000 kome innom dørene.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Den gamle CB2-vogna på sidesporet rett ved sida av stasjonen på Åndalsnes er sannsynlegvis det einaste togkapellet i verda. Her kan folk kome innom kvar einaste dag året rundt til ei stille stund. Men her har òg vore bryllaup og barnedåp.

- Særleg søreuropearar blir himmelfalne når dei kjem inn hit. Dei er vande til dei store, forseggjorte katedralane i Italia, Frankrike og Spania. Men togkapellet gjer inntrykk på fleire. Mellom anna fekk vi sendt 10 000 kroner frå ei dame i Singapore. Ho hadde vitja togkapellet og vart så fylt av ovundring at ho sendte oss pengar. No kjem ho attende til Åndalsnes for å vitje kapellet, fortel han som fekk idéen til det heile, Sigurd Bredal.

Stifting

Sigurd Bredal fekk 47 år i ulike stillingar innan NSB før han vart pensjonist. Men han heldt fram med å vere engasjert i kyrkjelivet. Tanken om eit togkapell tok han med seg på eit møte i bispedømet. Temaet var gatekapellprosjektet, som hadde starta i Tønsberg nokre år tidlegare. Der fekk han full oppslutnad.

Ein føresetnad for å få IC-vogna frå NSB var at det var nokon til å ta hand om ho. Slik vart det skipa ei stifting eigd av statskyrkja, pinsevenene og Frelsesarméen. Stiftinga er økonomisk ansvarleg for drifta.

I gjesteboka står det helsingar frå folk frå heile verda. Men dei første som var innom, var kong Harald og dronning Sonja. Dei var med då togkapellet vart vigsla sommaren 2003.

Heder til Heksem

Oddleif Heksem er tildelt Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste etter 45 år i NSB og Jernbaneverket. De siste tjue årene har Heksem vært instruktør i Region Nord og sørget for at togledere, tpx'er, lokførere, sikkerhetsmenn og alle som har behov for å ferdes lovlig langs spor, har fått sine sikkerhetskurs og fått avlagt sine kontrollprøver. Medaljen ble overrakt av driftsleder Per Høgholt på Rørosbanen (t.h. på bildet).



FOTO: ARVID BÅRDSTU

Aksjonerer for tog

I Vestfold er det samlet inn 4-5 000 underskrifter til kravet om investeringsmidler til dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg neste år. Det var ventet at det skulle komme midler med høstens statsbudsjett. Men da det ikke gjorde det, tok tidligere sjefredaktør i Tønsbergs Blad og togpendler Marit Haukom, sammen med Olaf Brastad, mest kjent som han som sørget for at øyperlen Østre Bolærne ble tilgjengelig for allmennheten, initiativet til underskriftsaksjonen. Aksjonen får også støtte av biskop Laila Riksaasen Dahl og domprost David Gjerp.

Flere rallarer

Rallarmuseet på Finse og Fagernut vil få en sentral rolle når Bergensbanen runder 100 år i 2009. Men museet har en anstrengt økonomi og trenger tilsig av flere venner. I Rallarmuseets venner er flertallet av medlemmene alt annet enn jernbanefolk. Medlemskap i venneforeninga gir penger til museet og kanskje også tilgang på dugnadshjelp. Alle monner drar! De som kan tenke seg medlemskap, sender bare årskontingent på 250 kroner til konto 3450.05.06034 sammen med navn og adresse på innbetalingen.

Ekspllosiv helg

Krystallglass og porselen er mangelvare når den hvite duken trekkes over to tonn med gummimatter. Under befinner det seg ni kilo dynamitt.

Tekst og foto: LONE ARNSTED

Hvite pølser pakket inn i hvitt papir forsvinner ned i hullene som er boret i steinknausen like inntil jernbanen ved Gauselvågen mellom Sandnes og Stavanger. Røde plastledninger festes i enden på pølsene som skal sende tonn med stein opp av grøften.

– Nå setter jeg på tenningen. Disse grønne plastdelene fordeler kruttet ut til dynamitten, forklarer skytebas Geir Knapstad og smiler.

Humøret hans smitter over på alle rundt ham. Som om det å sprengne en haug med stein er selve livet.

Rosa krutt

I fjellet er det boret hull hvor gassen fra sprengningen kan komme ut. Det er snart klart for smellet, som regnes for svært lite for skytebasen fra entreprenør T. Stangeland.

– Kruttet befinner seg i de rosa ledningene. Det fordeles til de røde gjennom den grønne fordeleren, sier Knapstad.

Nærmeste hus ligger et par meter fra grøften som skal sprenges fri for stein. I tillegg ligger steinmassen tett inntil støttmuren for jernbanen.

– Det gjør at vi ikke kan ta den 20 meter lange grøften på en gang. Vi må sikre oss med dobbelt lag med gummimatter og hvit duk over, forklarer Knapstad og fortsetter energisk arbeidet med å få festet de siste ledningene.

Boreriggfører Bjørn Wold har holdt øye med både pølser og ledninger. Han forsvinner inn i maskinen for å løfte gummimattene av gamle traktordekk over hullene fulle av dynamitt.

Sikkerhetsrådgiver på dobbelt-

sporet, Knut Fredrik Sørhusbakken, følger nøye med.

– Ja, se her. Nå legger de den hvite duken over mattene for å sikre at ikke småstein skal sprute alle veier, sier han.

– Aldri helt sikre ...

Egentlig skal det gå an å sitte på mattene når det sprenges. Men Knapstad sørger pent og høflig for at alle blir sendt over på den andre siden av jernbanen og plassert bak et tett nettinggjerde.

– Dere må stå der til vi er ferdige, sier han bestemt.

Bak gjerdet er det ikke mye å se. Sikkerhetsrådgiveren stopper en nabo på vei forbi i bil.

– Sprengning er ikke ufarlig. Vi kan aldri være helt sikre på at alt skal gå slik vi ønsker, sier han.

Naboen følger lydig oppfordringen i det sirenen begynner å ule med korte støt i to minutter.

Ett langt støt

Med ett rister bakken på en underlig unaturlig måte. Det varer kun et øyeblikk, og ulingen stoppes med ett langt støt. Røykskyen på andre siden av sporet siver raskt opp mot en skyet himmel.

Knapstad vinker. Alt gikk bra med sprengningen. Naboen kjører forbi med bilen mens han smiler.

– Dette gikk bra gitt, sier Sørhusbakken og ser lur ut.

En annen nabo finner veien til skytebasen for å sjekke forholdene. Det er ennå ti meter igjen av grøften som er to meter dyp og tre og en halv meter bred. Det går ni kilo dynamitt per salve. Sprengningen vil ta to dager.



1) DEKKER PÅ: – To tonn med gummimatter og hvit duk må til når vi sprengner så tett på jernbane og boliger, sier skytebas Geir Knapstad (til venstre) som sammen med boreriggfører Bjørn Wold gjør klar for sprengning.

2) HUSNÆRT: – Vi må være ekstra forsiktige når vi bruker dynamitt nært til bygninger og jernbane, sier skytebas Geir Knapstad som holder en pølse med dynamitt i den ene hånden og ledning i den andre.

3) KRUTTFORDELER: – Denne grønne fordeleren sørger for at kruttet finner veien ned i dynamitten, sier skytebas Geir Knapstad (til venstre). Boreriggfører Bjørn Wold samler ledninger for skytingen.

Sikker på jobb

Å sprengne tonnevis med stein krever nøye planlegging. Det utføres sikker jobbanalyse (SJA) hvor arbeidsoperasjonene og mulige risikoer gjennomgås.

– Alle som skal delta i dette arbeidet må lese gjennom analysen og skrive under på at de har sett og forstått den. Vi kan ikke utføre et slikt arbeid uten å tenke på farene knyttet til det, forklarer sikkerhetsrådgiver Sørhusbakken under analysen som foregikk på riggplassen dagen før.

– Vi må også ha befaring på området. Sikkerheten ved alle arbeidsoperasjoner på dobbeltsporet er viktig for å unngå skader på arbeidsfolk, bygninger og de som ferdes ved våre anlegg, sier han.

Vi må få opp farten

Høyhastighetsutredningen er nå lagt fram. Aldri før har interessen for jernbanen vært større! «Alle» har en mening om høyhastighetstog, og meningene og hva de legger vekt på, er delte. Skal vi ha høyhastighetstog eller ikke?

Enkelte er entusiastiske tilhengere av høyhastighetsbaner og vil ha det bygd ut på kryss og tvers og i ring. Andre er mer opptatt av utbygging av dagens jernbanenett og er redde for at en prioritering av utbygging av høyhastighetsbaner kan ta fokuset bort fra nødvendig vedlikehold og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge. Atter andre igjen er mest opptatt av selve nytte-/kost-analysene og om de lønnsomhetsberegningene som er gjort i utredningen, er riktige for norske forhold eller ikke.

Spore av

Jeg mener vi er i ferd med å spore av i denne debatten. Vi har tilsynelatende glemt andre vesentlige momenter, som: Hva vi skal oppnå med framtidig satsing på jernbanen i forhold til andre transportformer? Skal jernbanen fortsatt hovedsakelig være et tilfredstillende pendleralternativ i intercitytriangelet, eller skal det også være et effektivt og kvalitetsmessig godt alternativ til fly og bil over lengre strekninger? Hvordan vil et høyhastighetstilbud påvirke samfunnsutviklingen generelt med hensyn til bosetting, arbeidsmarked, næringsutvikling, regional utvikling mv.? Og hvordan skal vi tilrettelegge for et intermodalt transportsystem i Norge som integrerer

både gods- og persontrafikk på en effektiv, sikker og bærekraftig måte?

Grundigere

Høyhastighetsutredningen er bestilt av Regjeringen Stoltenberg og skal være ett av grunnlagsdokumentene i arbeidet med neste transportplan (NTP) som er startet. Utredningen viser ut fra tyske beregninger at det er mulig å bygge samfunnsøkonomisk lønnsomme høyhastighetsbaner i Norge.

Merkelig nok viser norske beregninger ikke det samme.

Det er imidlertid i ettertid stilt spørsmålstegn ved holdbarheten i de tyske beregningene. Det er derfor helt nødvendig å gjennomgå disse i det videre arbeidet og samtidig få en debatt om hva som skal ligge til grunn for lønnsomhetsberegninger av infrastrukturprosjekter i Norge. Er vi så forskjellige fra resten av Europa at vi må ha egne beregningsmodeller, og hvorfor er ikke norske samferdselsprosjekter lønnsomme?

Vi må få de samfunnsmessige ringvirkningene et slikt tilbud gir, inn i planleggingen og kalkylene. Gjennom en slik tilnærming og en grundigere utredning av selve høyhastighetsbanene og lønnsomhetsberegningene, vil vi kunne konkludere i forhold til framtidig jernbanetilbud.

Ja takk, begge deler!

Sett i denne sammenheng blir det merkelig når Frp kategorisk avviser en satsing på høyhastighetsbaner som galskap. Høyhastighetstog bygges ut i Europa og Japan fordi det er et lønnsomt, sikkert, effektivt og miljømessig



«Er vi så forskjellige fra resten av Europa at vi må ha egne beregningsmodeller ...?»

godt transportalternativ til bil og fly. Det betyr ikke at de ikke bygger ut vei- eller øvrig jernbanenett. Hvorfor skulle vi ikke kunne oppnå det samme her i landet? Det behøver ikke være noe enten eller, det kan like godt være et ja takk, begge deler!

Faktisk er det slik at det eksisterende jernbanenettet må rustes opp og bygges ut i og rundt Oslo – uansett om vi bygger høyhastighetsbaner eller ikke. Et illustrerende

eksempel: Når de tyske utrederne foreslår høyhastighetsbaner til Trondheim og Göteborg, forutsetter de at det først bygges dobbeltspor opp mot Hamar og mot Halden. Og disse utbyggingene ligger allerede inne i eksisterende planer.

Farten må opp

Dobbeltsporet jernbane mellom Ski og Moss sto ferdig i 1996, og tre år senere sto Gardermobanen

ferdig. Begge banene er bygd for en topphastighet på store deler av strekningene på over 200 km/t. Vi kan etter min mening ikke bygge ut jernbanenettet for lavere hastigheter enn dette, om det er dagens nett eller eget høyhastighetsnett vi bygger ut.

Vi må ha ambisjoner om å øke jernbanens konkurransekraft, ikke minke den, for å møte samfunnets krav til et effektivt, sikkert og bærekraftig transportnett.

Jeg skal ikke legge skjul på at jeg i utgangspunktet mener vi må bygge ut jernbanenettet for høyhastighet på strekninger der det ligger til rette for det. Dette forutsetter imidlertid en sterkere satsing på jernbane framover og en sammenhengende og forutsigbar utbygging og finansiering, slik at vi kan fortsette å gjennomføre også andre nødvendige samferdselsprosjekter.

JA TIL HØYHASTIGHET:

Månedens gjesteskribent vil «bygge ut jernbanenettet for høyhastighet på strekninger der det ligger til rette for det.»

FOTO: DB

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Irene Johansen
TITTEL: Stortingsrepresentant, jernbanepolitisk talsperson for Arbeiderpartiet



Gla'gutten i Trafikk

Da Torry Kristiansen (44) som 16-åring søkte seg til NSB som konduktørspirant, fikk han beskjed om at han var for ung. 28 år senere inntok den sindige gla'gutten direktørkontoret i Jernbaneverkets trafikkdivisjon.

Tekst: SINDRE ÅNONSEN **Foto:** ØYSTEIN GRUE

– Jeg har egentlig ikke noe behov for å stikke meg frem, sier Torry Kristiansen når Jernbanemagasinet tar plass ved møtebordet på trafikkdirktørens kontor. Han kommer rett fra et møte og har hentet seg et brett med brødblingser, brunost og melkeglass. Og mellom munnfullene forsøker han å redegjøre for innledningsspørsmålet: Hvem er egentlig Torry Kristiansen?

– Jeg er en stille, rolig og avslappet person. Jeg tror ikke det er mange som opplever meg som stresset, og stort sett er jeg i veldig godt humør. Og så liker jeg å ha noe å henge fingrene i – noen utfordringer. Og kona mi ville legge til egenskapene snill og omsorgsfull, smiler han.

– Kona di har jeg ikke snakket med, men irriterende nok er det nettopp slik tidligere kolleger beskriver deg.

– Det tyder vel på at jeg kjenner meg selv godt, og det må være et veldig pluss i en situasjon som dette, flirer Kristiansen, godt fornøyd med denne første scoringen, 1–0 til trafikkdirktøren.

– Men privat kan du være sjenert?

– Ja, det er nok riktig. For øvrig tok det noen år før jeg turte å hevde meg i store forsamlinger.

– Men jeg noterte meg at du

under årets ledersamling på Lillestrøm gikk på podiet uten det store manuset. Det tyder ikke akkurat på debutnerver?

– Nei, jeg har ingen problemer med sånne oppgaver. Dessuten var det gitt så gode fremstillinger av status for jernbanen før det var min tur at jeg valgte å kjøre et noe mer spontant løp. Det synes jeg er greit noen ganger.

Trygg i fagforening

Like tøff var nok ikke Kristiansen den gangen han flyttet fra Skjeberg til Oslo som 17-åring for å begynne som konduktørspirant høsten 1980. Men motivert var han. Ja, faktisk hadde han allerede året før søkt seg til NSB, men den gangen fikk han beskjed om at han var for ung og trengte maskinteknisk skoloring for å bli tatt opp som konduktørspirant. Kristiansen nølte ikke og satte seg på skolebenken igjen. Men før skoleåret var omme, tok NSB kontakt og spurte om han var interessert i å jobbe ved godsekspedisjonen på Sarpsborg stasjon.

– Læreren min hadde en sønn som var togekspeditør i NSB, så han lot meg slutte flere uker før semesteret var over, uten at jeg ble registrert med en eneste fraværsdag når vitnemålet skulle deles ut.

Etter en tid som konduktør engasjerte Kristiansen seg også i fagforeningsarbeid.

– Det var nok tiden som personalrepresentant som gjorde meg tryggere i forsamlinger. Men jeg husker hvordan jeg i forkant av et møte ikke sov på tre netter fordi jeg gruet meg til innlegget mitt.

Gikk gradene

Samtidig som frykten for å høre sin egen stemme i forsamlinger forlot guttekroppen, ble Kristiansen nysgjerrig på andre deler av jernbanedriften. I 1986 tok han togekspeditørutdanning og tjenestegjorde i en periode på Østfoldbanen, blant annet på den nå nedlagte Ise stasjon, der han også fungerte som postmester.

Det er mulig at det var i denne funksjonen noen oppdaget Kristiansens administrative talenter, for etter hvert ble det mer innen uteaktiviteter på skjebergingen. I det 90-tallet var i ferd med å avløse 80-tallet, lokket nye administrative oppgaver Kristiansen til en kontortilværelse og lederstoler. Etter hvert valgte han bort fagforeningsarbeid for ikke å møte seg selv på andre siden av bordet. Han ble leder for konduktørene, sjef for persontog på Bergensbanen, sjef for alle fjernog i Sør-Norge og til slutt plansjef ▶

GODT HUMØR: – Jeg tror ikke det er mange som opplever meg som stresset, og stort sett er jeg i veldig godt humør.



« ... folk skjønner hva jeg sier, og jeg skjønner hva mine medarbeidere sier til meg.»

► i NSB, en stilling han hadde da han meldte overgang til Jernbaneverket våren 2007.

To ganger på Blindern

– Du utøver ledelse sammen med folk med kule-ring på fingeren og tunge vitnemål hengende over senga hjemme. Har du noen gang savnet en akademisk bakgrunn?

– Nei, men jeg har fra tid til annen savnet flere bein å stå på, selv om jeg aldri har vurdert å forlate jernbanen. Da stillingen som trafikkdirrektør ble lyst ut, var det første kravet jernbaneerfaring og det andre høyere utdanning. Vel, det andre har jeg ikke, men jeg har i hvert fall gått på Blindern to ganger, flirer Kristiansen (les: den gamle jernbaneskolen var lokalisert på Blindern): 2–0 til trafikkdirrektøren.

De analytiske egenskapene kan det ikke være noe i veien med. Folk som kjenner ham, sier at Kristiansen har en beundringsverdige evne til å forklare komplekse problemstillinger med et enkelt språk, en sterkt undervurdert egenskap.

– Fordelen med bakgrunnen min er vel kanskje at folk skjønner hva jeg sier, og jeg skjønner hva mine medarbeidere sier til meg.

Like mye skjønte han ikke av de mange og kryptiske forkortelsene da han begynte i Jernbaneverket. Og mens kunnskapsrike kolleger og godt arbeidsmiljø får gode attest-er så det holder av trafikkdirrektøren, undrer han seg ennå litt over de mange snurrige benevnelsene. Men han vet i hvert fall hvordan han skal koble ut jernbanen når han har fri.

Golf – en lidenskap

– Det er vel et faktum at kona di ikke ser deg stort i sommerhalvåret?

– Hehe...det der er helt sant (journalisten reduserer til 2–1). Det er vel golf du tenker på? Ja, det er en lidenskap som har utviklet seg

de siste årene, innrømmer Kristiansen, som står med et anstendig handikap på 18. Som ved idrettsdisipliner flest har også golfsporet sine smittebærere, og nå er også den yngste sønnen i gang med å besudle tidligere jordbruksmark. Skulle nesten tro at faren hadde bedre vett, han som møtte kona si på et treff i Bondeungdomslaget.

– Nå er det vel ikke tilfeldig at det stort sett er trafikkkansatte som dominerer jernbanemesterskapet i golf hvert år. For dere er vel kanskje de eneste som har tid og råd til spille det?

– Altså, den der kjøper jeg ikke, kontrer Kristiansen kjapt (scoringen annullert).

For øvrig bruker ikke 44-åringen mye tid på særnorske lusekofteaktiviteter. Når mannen kommer på jobb etter påskeferien og sier han har vært på Ski, mener han Ski Storsenter.

– Men jeg får med meg mye ski og annen sport på TV, bedyrer Kristiansen.

Publikum = kunder

Torry Kristiansen er ellers glad i å reise, og denne interessen omsetter han også i arbeidsreiser til sine medarbeidere rundt om i hele landet.

– Jeg har ennå en del steder igjen, men jeg kan love at det vil være en prioritert oppgave for meg å se og høre hvordan folk har det på jobben sin.

Han blir engasjert når han snakker om trafikkkavdelingens utfordringer, enten det dreier seg om fjernstyring eller publikumsinformasjon over høytalere. Apropos publikumsinformasjon: Kristiansen tar ladegrep i forhold til bruken av begrepet publikum.

– Det må vi erstatte med kunder, slår han fast.

– Men for ikke lenge siden sto jeg sammen med mange andre på Oslo S og ventet i evigheter på å få informasjon om et tog som var 40 minutter forsinket. Kanskje greit at

vi nedtoner det tette kundeforholdet vårt da?

– Det er selvfølgelig ikke bra å høre om slike tilfeller. Det er nettopp i slike situasjoner vi må sette oss inn i kundens situasjon. Men nå har Trafikkdivisjonen ansatt en egen person som skal jobbe med nettopp disse utfordringene i tiden fremover, opplyser Kristiansen. Han er opptatt av at Jernbaneverket skal bli enda mer serviceorientert, og han er ikke i tvil om at Jernbaneverket og togselskapene er knyttet sammen i et skjebnefellesskap. Som pendler på Østfoldbanen fra Vestby tar han pulsen på jernbanen hver eneste arbeidsdag, og Kristiansen

vet at den ene ikke kan oppnå suksess uten den andre.

EIÅF

– I framtiden blir flere strekninger og stasjoner fjernstyrt. Hvordan skal dere løse dette med hensyn til togekspeditørene?

– Der har jeg en klar målsetting om å gjennomføre bemanningsreduksjoner ved naturlig avgang og at andre viser vilje til å flytte på seg, sier Kristiansen.

Han har vært delaktig i tøffe omstillingsprosesser før hvor mandatet var å redusere antallet konduktører innenfor en enhet fra 80 til 32.

– Underveis i forhandlingene ble jeg møtt med «Internasjonalen» på full guffe og en rekke personer som ikke var direkte blide. Men det ordnet seg til slutt. Skjønt én medarbeider kunne ikke dy seg: «Du vet at det eneste som gleder meg, Torry, er at du tok feil når du sa hvor mange som kom til å bli igjen etter nedbemanningen. Du sa 32, men det ble 24!», forteller Kristiansen, som kan smile av episoden i dag. Han er på god fot med de fleste. Det er nok fordi Torry Kristiansen ved siden av å være TD også er EIÅF: En Innmari Ålreit Fyr.



Bak signaturen

Julaften for 110 år siden på Byglandsfjord stasjon på Setesdalsbanen: En ung jernbanemann med forfatter-talenter har gitt oss denne selvopplevde skildringen av en julekveld krydret med forelskelse. Bak signaturen Salb. finner vi Simen Albert Liven (1872-1952). Det er barnebarnet,

Jostein Liven, også han jernbanemann, som har latt oss trykke fortellingen. Salb.s skildring av sin ankomst til Christiania i 1891 har også litterære kvaliteter, men nu er der julen der står for døren ...

Julekvæld

Endelig var man parat; enhver var belavet paa at møde den fremtrængende jul med mest mulig respekt. I kjælderen stod øltonden skrævende paa 4 ben med tappen frem, skrinlagte «fattigmænd», lefser og forskjelligt tilbehør.

Fra stationen var utleveret kort, pakker, smaa klukkende kasser etc. Omsider blev det ensomt og stille over alt. Morseapparatet stammede ogsaa sit: Glædelig jul! P.M. – g.n., og saa – og saa var det julekvælden.

Pludselig følte jeg mig betaget af en tung, trykkende fornemmelse. Aa, hvor jeg aligevel var fremmed her. Nu savnede jeg omgangen med det af julestemning fyldte publikum. Enhver hadde søgt hjemmet. Saa fikk tanken vinger og fandt snart kjære, kjendte steder hvor den begyndte at tumle sig med en

hop af gamle, tause minder.

Stationstomten laa der, omgivet af den skumle mægtige gran-skog. Nu var den troløst forlatt af enhver. Kun vinden, der af og til tog sig en lystig svingom i den lette nysne, var forblevet paa valpladsen.

Var det dystert ude, skulde det krible saa meget desto bedre i mig, idet jeg traadte ind paa fru stationsmesterindens territorium. Her var det lyst, varmt og koseligt, og fra kjøkkenet, hvor det fræsed i gryder og pander, slog det mig en oplivende duft imøde.

Hun var en af disse omsorgsfulde kvinder, som gjerne vil stalle og bygge om folk, og hadde heller ikke forglemt den hjemløse telegrafist.

Efter aftenmaden blev juletræet tændt, og saa blev jeg atter gjenstand for overraskelser. Mit

hjerte var snart aldeles optøed; frk. M....., som havde en ganske liden aktie der, var ikke uden skyld deri.

Ja hyggeligt var det; Stm skulde netop forsøge med en liten julehistorie. Da med et gik et ryk gennem os alle: Et skud – lige udenfor væggen, nok et, saa et ved det andet hjørne o.s.v.

Jeg skulde ud for at undersøge sagen, da pigen – en indfødt – sagde, at der var bevist os en stor ære, og at det skulde «sjænk» til, det var skik og brug sa hun. Paa Stms anmodning gik jeg ud og inviterede de saluterende paa en juledram hvilken modtoges med hatter og luer godt nedtrukket, saa mindst mulig af ansigterne kom tilsyne. Man vilde ikke bli kjendt.

Og saa var julen indviet.

Salb.

Satsar høgt på Raumabanen

ÅNDALSNES: Mange har lenge snakka om at Raumabanen må vere glitrande som turistbane der han går mellom høge fjell og djupe dalar. Til sommaren startar NSB opp med togtrafikk tilpassa turistar. Målet er å få 100 000 passasjerar gjennom sommarsesongen.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU, **Foto:** OLE J. OLESTAD/NSB

– Ambisjonane for sesongen 2008 er meir moderate, men vi har håp om å nå målet vårt i 2011, fortel Anders Venbakken, som er prosjektleiar for satsinga i NSB.

Forretning

På den eine sida av Romsdalen tronar Romsdalshorn 1550 meter over havet. På den andre ligg mektige Trollveggen med den høgaste loddrette fjellveggen i Europa. Mellom dei steile fjella renn elva Rauma, smaragdgrøn og til tider vill. Og langs heile dalen slynger Raumabanen seg heilt inn til Verma, der toget går over imponerande Kylling bru før det forsvinn inn i Stavem vendetunnel og kjem ut att ein etasje over stasjonen på Verma.

Jau då, Raumabanen er noko for seg. For å finne ut om han kan utviklast som turistbane har NSB gått saman med Berg Jacobsen-gruppa i Molde. Berg Jacobsen-gruppa har bygd seg opp ein solid kapital på kjøpmannsverksemd i Molde og går no tungt inn som reiselivsaktør i Møre og Romsdal. Dei driv selskapa Classic Norway, som eig fleire hotel frå Flatflesa fyr i havgapet til Bjorligard hotel på Bjorli, Fjord Magic og 62° Nord med tilbod om rundreiser både til sjøs og på land. Mange av investeringane gjer Erik Berg og Stig Jacobsen saman med forretnings- ▶



► partnaren og venen Stein Erik «Rimi» Hagen.

Førstehjelp?

For nokre år sidan, då det så svart ut for Raumabanen med låge trafikk og det vart snakka om nedlegging av persontrafikken, stifta dei selskapet Raumabanens Utviklingsselskap AS saman med eigarar av lokale pengebingar som Wenaasgruppa, brørne Stokke, som er gründerane bak Tollpost-Globe, og investeringselskapet Kentra .

– Føremålet med selskapet var å sikre persontrafikken på Raumabanen, seier dagleg leiar, Thomas Brekken, som no kan vise til ei rad medeigarar frå så vel privat næringsliv som frå kommunar og fylkeskommunar.

Selskapet gav i nokre år tilbod om opplevingstur med damptog mellom Åndalsnes og Bjorli til cruisepassasjerar og andre. Oppimot 8 000 passasjerar tok del på slike turar. Men for å styrkje trafikken på banen mona det lite.

Legg om trafikken

For å få enda fleire passasjerar vil NSB frå neste sommar leggje om trafikken i tre månader. Mest endring blir det då folk flest har ferie, nemleg i sommarferien til skulane.

– Då vil me nytte fem togsett av type 93-sett saman i to togstammar. Den eine togstammen, med tre tog, køyrer me mellom Åndalsnes og Bjorli slik at dei som tek



HØGT OG VAKKERT: Ei togreise mellom høge fjell og djupe dalar. Romsdalshorn bak toget rager 1550 meter over havet.

toget til Bjorli, kan nytte buss attende til Åndalsnes og omvendt. Det andre toget vil bli køyrt mellom Åndalsnes og Dombås slik at me opprettheld korrespondanse med tog til og frå Oslo og Trondheim morgon og kveld, seier Anders Venbakken. I dag går det fire tog i kvar retning mellom Åndalsnes og Dombås.

Saktekøyning

Tilbodet til dei «vanlege» passasjerane vil med andre ord bli litt dårlegare til fordel for tilbodet til turistane midt på sommaren. Ein av grunnane til det er at NSB ikkje har personell og materiell nok til å gjere ting annleis. Ein annan er at toga skal køyre saktare. Dei vil òg få ein ekstra stopp på ein stad der det ikkje stopper tog i det heile i dag.

– Me har gjort eit grundig kartleggingsarbeid på førehand før me gjekk inn for ei slik løysing. Mellom anna har me spurt cruisebåtpassasjerar og turoperatørar om kva dei vil ha. Då var svaret at dei er fascinert av reint, rennande vatn. Derfor har me bedt Jernbaneverket

om å byggje ei plattform for oss ved Skjerve bru, som går over elva Rauma like ved Trollveggen. Der skal me stoppe slik at passasjerane kan gå ut for å høyre elva, sjå opp i fjella og ta bilete, seier Venbakken.

Dessutan skal turistane få guidning på norsk, engelsk og tysk over høgtalarane samstundes som displayet i toget vil bli nytta betre til informasjon.

Lågare fart og ein ekstra stopp vil gje eit kvarter lengre køyretid, noko som inneber at Jernbaneverket må stille med trafikkstyrar på stasjonane Marstein og Verma for å få det heile til å gå opp.

Lærdom frå Flåm

– Det er naturleg at vi har skjela litt til Flåmsbana. Men likt opplegg som dei har, blir det likevel ikkje, fortel prosjektleiar Anders Venbakken i NSB.

Det som til dømes vil bli annleis, er at NSB vil stå for trafikken på Raumabanen heilt i eigen regi.

– Vi har inngått ei samarbeidsavtale om marknadsarbeid med Raumabanens Utviklingsselskap. Dei har sine kanalar inn til mark-



KLART: Trafikkstyrar Kristin Ulsetten gjev klårsignal for meir liv på Bjorli stasjon.

naden som vi vil ha nytte av. Dessutan skal vi naturlegvis marknadsføre Raumabanen gjennom våre egne kanalar. Dei viktigaste marknaden vil bli cruisepassasjerar og gruppereisande. Men ettersom vi vil køyre toga som ein vanleg del av togtilbodet, med våre egne prisar, vil òg tilbodet vere lett tilgjengeleg for individuelle reisande, seier Venbakken, som reknar med at Tyskland og England vil bli dei store utanlandske marknaden.

Mange av dei turistane som reiser på Bergensbanen og Flåmsbana i dag, kjem til dømes til Noreg på ferjer frå Danmark og Tyskland. For dei vil det vere like enkelt å gå på eit tog til Dombås og Åndalsnes som på eit tog til Myrdal og Flåm. England blir nådd gjennom flyruta SAS har starta opp mellom Ålesund og London.

Opprusting

Anders Venbakken fortel at NSB har førebudd seg over tid til å satse slik dei no vil gjere frå sommaren av. Dei har hatt tett kontakt med Raumabanens Utviklingsselskap, så tett at dei i vår gjekk inn med ein eigardel i selskapet.

– Om satsinga vår skal lukkast, må vi klare å levere eit godt produkt kvar dag. I eit godt produkt ligg og omgjevnadene. Stasjonane må sjå bra ut, og vegetasjonen må bort på utsiktspunkta. Folk kjem ikkje til Romsdalen for å reise gjennom ein grøn tunnel, slår Venbakken fast, og er glad dei har fått eit godt samarbeid med Jernbaneverket Region Øst om dette.

Jernbaneverket har dei siste åra fått hogd ut noko skog og skal byggje ny plattform ved Skjerve bru, på NSB si rekning. NSB og eigedomsselskapet ROM Eiendom, skal på si side omskape Åndalsnes stasjon til slik han var før nokon klarte å byggje på ein stygg «kloss» på den gamle bygningen på 70-talet. Dei har òg gått inn med pengar for å få sett i stand dei vakre stasjonsbygningane på Lesja og Lesjaverk.

– Når vi skal køyre lengre tog, blir plattformene på nokre av stasjonane for korte. Det må Jernbaneverket gjere noko med. Dessutan trengst betre toalettkapasitet på Bjorli, seier Anders Venbakken, som forsikrar at satsinga NSB gjer på Raumabanen, er av langsiktig karakter.



MED BÅT: Anders Venbakken trur mange av turistane på Raumabanen vil kome med båt – anten med cruise-skip til Åndalsnes eller med ferje frå kontinentet til Oslo.

Lange tradisjonar

Turisttrafikk på Raumabanen har nesten samanhengande tradisjon sidan banen vart opna. Allereie på slutten av 1920-talet kom det cruiseskip med rike turistar inn til Åndalsnes. For NSB vart trafikken sett på som så viktig at dei bygde ein jernbanerestaurant på Bjorli med plass til 700 spisegjester!

Restauranten sto ferdig i 1927. Dessverre vart restauranten bomba våren 1940 då tyskarane var i hælane på konge, regjering og 49 tonn med gull frå Noregs bank. Restauranten brann ned til grunnen og vart aldri bygd opp att.

God trafikkauke

Etter at nattoget på Raumabanen vart lagt ned seinhausten 2000, gjekk trafikk tala på Raumabanen kraftig attende. Men no har det snudd.

Samanlikna med botnåra 2003 og 2004 ser trafikken i år ut til å bli meir enn 40 prosent større etter jamn auke både i 2005 og 2006.

På skinner gjennom alpe ne i New Zealand

Med et mektig alpelandskap, som for dagen er avtegnet på et himmelblått lerret, er det ikke vanskelig å forstå hvorfor Tranz-Alpine på New Zealands sørlige øy er regnet som en av de flotteste jernbanestrekningene i verden.

Tekst og foto: SINDRE ÅNONSEN

STORSLAGENT: Det er ikke vanskelig å forstå at Tranz-Alpine har rasket med seg det som er av turistpriser. FOTO: NEIL MACBETH

ARTHURS PASS:

Stasjonen midtveis mellom Christchurch og Greymouth er oppkalt etter mannen som oppdaget en veg for hest og kjerre over alpene. Den ligger flott til mellom fjellene.



▶ Den smalsporede jernbanen mellom Christchurch og Greymouth bærer egentlig navnet Midland Line og ble fullført i 1923. Men etter at turisttoget Tranz-Alpine Express begynte å trafikere strekningen tilbake i 1987, har banen bare gått under navnet TranzAlpine. Og den 231 km lange banen er i sannhet en alpin opplevelse. Det ene postkortet etter det andre møter meg og en busslast japanere i dyp Nikon-rus, der toget tar oss gjennom et fotoalbum av skiftende landskap og fargerike kontraster.

Mellom fjell og langs elveleier

Jernbanemagasinet entrer toget ved Arthurs Pass, midtveis mellom Greymouth på vestsiden og Christchurch i øst, som med sine 350.000 innbyggere er New Zealands nest største by etter Auckland. Arthurs Pass, oppkalt etter mannen som oppdaget den første mulige hesteruten over fjellet, ligger i alpin målestokk på en beskjeden høyde med sine 737 meter over havet. Dette er banens høyeste punkt, noe som gir de opp mot 2000 meter høye fjellene rundt banen et visuelt overtak. I en slags ærbødighet beveger toget

seg derfor høflig gjennom alpene uten å gjøre et forsøk på å erobre dem, med unntak for 17 tunneler. Men uten disse perforeringene vil le verden vært en fire og en halv timers turrattatrasjon mindre. Hele to ganger er TranzAlpine Express gitt førstepris som den største turistattraksjonen innenfor transportsektoren i New Zealand, og med sine inntil 15 vogner og maksimalt 600 reisende er den blitt god butikk for eierne, selskapet Tranzscenic.

Åpen vogn

Vi reiser i retning Christchurch fra



WESTERNFILM: Enkelte deler av strekningen mellom Arthurs Pass og Christchurch gir en præriefølelse.

Arthurs Pass, og selv om vognene er utrustet med behagelige seter, er det naturlig nok den åpne vognen i midten som frister – i hvert fall når været viser seg fra sin beste side. Og så er det bare å kjempe til seg en plass på første rekke blant japanske turboturister bevæpnet med fotomitraljøser og gigabytes. Men når telelinsene har senket seg og den japanske turistguiden har kalt inn troppe til briefing, kan landskapet inntas i relativ fred og fordragelighet. Selv om det er likhetstrekk med norsk natur, dekker trærne mer av fjellsidene. Og mellom Arthurs Pass og Springfield (se kart) kjører toget over særegne tundrasletter.

Langs jernbanen bukker Waimakariri-elven seg, der jetbåten ble utviklet av Sir William Hamilton tilbake på 1950-tallet. Denne oppfinnelsen har sammen med strikk-



IVRIGE TURISTER: Minnebrikkene i kameraene testes til bristpunktet når landskapet skal foreviges.



WAIMAKARIRI-ELVEN: Toget følger den berømte Waimakariri-elven, der jetbåtkonseptet ble utviklet på 1950-tallet.

hopp bidratt til å gjøre New Zealand til verdens ubestridt største eksportør av ekstremsportdisipliner. Og om reiseforsikringen er vanntett og adrenalinbehovet melder seg, så kan togreisen kombineres med en tur på elva, der grunnkonseptet er å se hvor nært opp til en fjellvegg det er mulig å manøvrere en båt i 80 kilometer i timen. En irrasjonell og tullete greie, men ufattelig gøy. Og så får du anledningen til å se den 72 meter høye jernbanebrua Staircase Gully fra et elveperspektiv.

Kle deg godt

Da jeg entret toget The Ghan, nord i nabolandet Australia for et par år tilbake, var det 35 klamme varmegrader ute, selv tidlig på morgenen. En åpen vognløsning der ville vært å sammenligne med en bakerovn ettersom gradestokken utenfor de luftkondisjonerte vognene viste godt over 50 ubarmhjertige grader i sola. Men i det new zealandske høylandet bør du selv en tidlig vårdag kle deg som etter norske forhold. La deg ikke lure av at deler av New Zealand har subtropisk klima. En optimistisk australier i t-skjorte og kortklippede jeans rakk knapt å skyte et bilde eller to fra den åpne vogna før begynnende rigor mortis tvang stakkaren til å gjøre vende-reis. Good going mate!

For øvrig har vognene gode panoramavinduer om du ønsker å ta bilder innendørs. Men det skal god vinduspuss til for å hindre at neseavtrykkene fra nærsynte turister ikke setter et varig preg på fotoalbumet ditt. Så kom deg utendørs om du ønsker å forevige det praktfulle landskapet. Det er verdt frostsosene i kinnene.



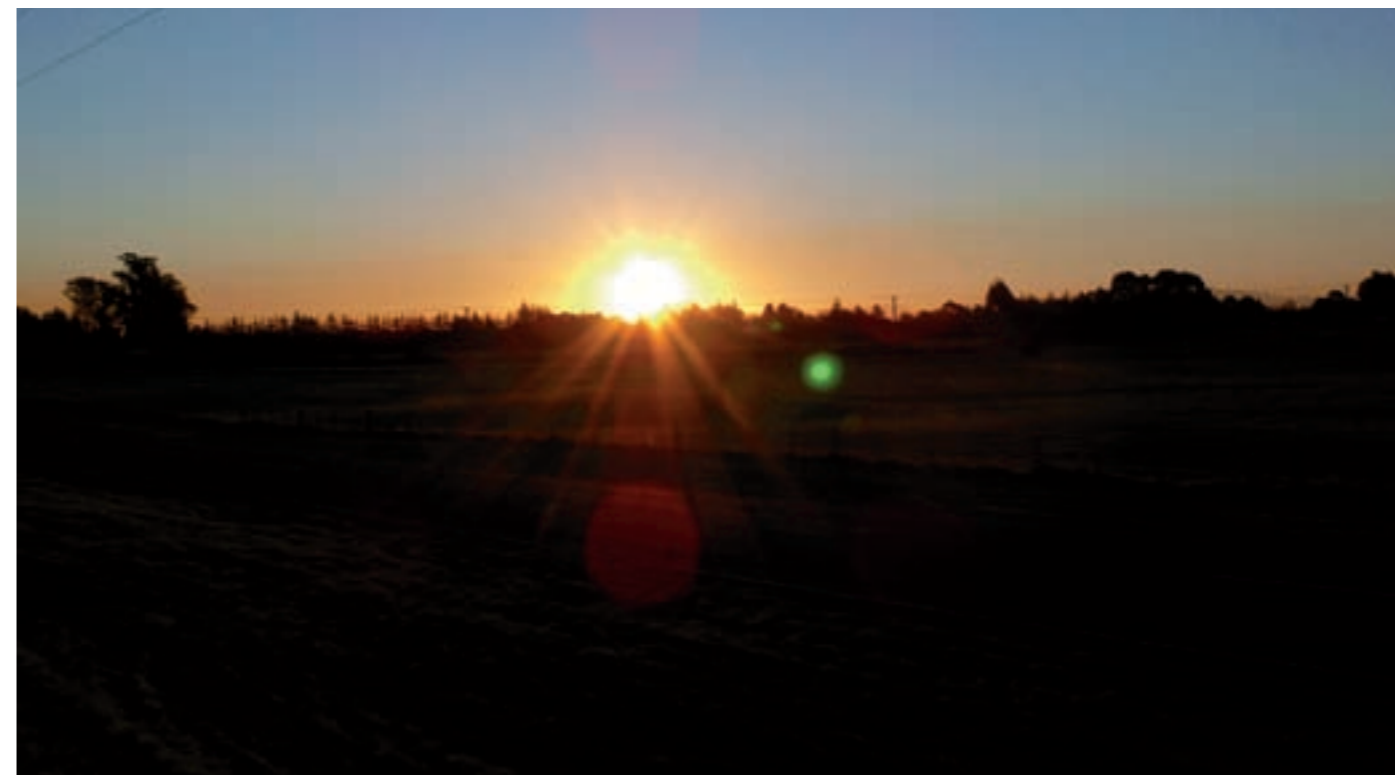
KRYSSING: Det foregår en betydelig transport av kull på TranzAlpine-banen.

Kulltog

Et stykke ned Waimakariri-elven forandrer landskapet seg. Tundraen og de relativt tørre elveleiene erstattes av grønne daler, og elven bærer mer vann – isblått i fargen og rent.

Idet vi nærmer oss sivilisasjonen, krysser vi med et vestgående

kulltog. Over to millioner tonn kull blir fraktet på banen hvert år, og sammen med melkeprodukter er det godstrafikk som dominerer strekningen. Så forlater vi både godstoget og elven. Store sletter med vegger av grantrær tar over utsikten. Grantrærne er satt opp for å gi noen av New Zealands 40



VED REISENS SLUTT: Silhuettene fra gårdsbruk og trær ved utkanten av Christchurch minner om at dag går mot kveld, og reisen nærmer seg slutten.



STILLE ETTER FOTOSTORMEN: Når japanerne har fylt opp minnebrikene sine, er det mulig å beskue landskapet i relativ fred og fordragelighet.

millioner sauer ly for vind og snø. Klokken nærmer seg fem om ettermiddagen, og sulten er i anmarsj. Enn så lenge døyves den med en flaske fra det hyggelige sortimentet med lokalt brygg i serveringsvogna. Mens flasken nærmer seg grensen for resirkulering, bivåner vi solens midler-

tidige sorti over hustakene i ytterkanten av Christchurch. Vi har sett fjelltopper, trukket inn dype drag av den friske vårlufta og testet ut grensene på den digitale minnebrikka. Det eneste som manglet var en kiwi.

TranzAlpine (Midland Line) og TranzAlpine Express

- 1866: Byggingen av den smalsporede banen ble påbegynt av det engelske selskapet Midland Railway Company
- 1918: Den lengste tunnelen, Otira (8,5 kilometer), blir ferdigstilt, og da arbeiderne fullfører løpene fra øst til vest er det bare 28 millimeter i nivåforskjell ved gjennombruddspunktet
- 1923: Det er nå en komplett bane mellom Christchurch og Greymouth.
- 1987: Dagens persontogkonsept blir til gjennom etableringen av TranzAlpine Express, som i starten ikke tar mer enn 130 reisende
- 1988: TranzAlpine Express vinner sin første «New Zealand Tourist Award»
- 1997: TranzAlpine Express vinner sin andre «New Zealand Tourist Award»
- 2004: TranzAlpine Express er nå det lengste passasjeretoget i New Zealand med sine 15 vogner og kapasitet på 600 personer.
- Strekningen har 17 tunneler (ifølge boken «The TranzAlpine Express» skrevet av Roy Sinclair, men i enkelte brosjyrer står det at tallet er 19)
- Hovedtrafikken består av kulltransport fra gruvene ved Westport og Greymouth, som fraktes til Christchurch

Forberedt

Bildet av Jernbaneverkets snøryddingslokomotiv (MZ) er manipulert i Photoshop for skape mer dynamikk og fart. Det bildet ble antatt i Nordisk jernbanemesterskap i foto 2007.



MITT JERNBANEKAMERABILDE

NAVN: Rune Fossum
TITTEL: Opplæringsleder, Cargonet
KAMERA: Nikon D200
BOR: Oslo



Hybridtog i Frankrike

Det første franske hybridtoget er på skinnene. Togtypen har fått navnet «BIBI» og er konstruert av togprodusenten Bombardier. Ny teknologi gjør det nå mulig å veksle mellom diesel og elektrisitet som drivstoff til toget uten å stoppe. Toget kan motta kjørestrøm med spenning på både 1500 volt og 25 000 volt. Det siste ved hjelp av en transformator på taket. Med en toppfart på 160 km i timen og 200 sitteplasser, vil toget slippe ut 20-25 prosent mindre CO₂ enn et tilsvarende dieseldrevet tog.

Gigantprosjekt i UK

Network Rail startet i slutten av oktober moderniseringsprosjektet «Thameslink» i samarbeid med First Capital Connect. Prosjektet har en budsjetttramme på 5,5 milliarder pund (NOK 63 mrd.), og er et av de største jernbaneprosjekter i UK noensinne. Målet er at det skal bli mulig å kjøre 50 prosent lengre tog i rush-tiden og derved gi de reisende i London og sørøst-England flere sitteplasser, mindre trengsel og flere direktetog fra 2011. Prosjektperioden vil vare fram til 2015.

Samordner kollektivtrafikken

På oppdrag fra den svenske regjering er Banverket og Vägverket i gang med å utforme et langsiktig handlingsprogram for kollektivtrafikken i Sverige. Ved å legge vekt på de reisendes behov, ønsker man å øke kollektivtrafikkens andel av den totale persontransporten, samt fremme regional utvikling. Handlingsplanen skal omfatte flere forskjellige innsatsområder. Noen stikkord er samordnet informasjon, bestilling og billettbehandling; attraktive og effektive steder for overgang mellom ulike transportmidler, tilgjengelighet for funksjonshemmede, kollektivtransport i grissgrendte strøk og på landsbygda, samt kvalitet i kollektivtrafikken generelt.

Overskuddet krymper

Green Cargo-konsernets overskudd på 61 millioner svenske kroner for tredje kvartal 2007 ligger 20 millioner under resultatet for samme periode i fjor.

Green Cargo, som er minoritetseier i Cargo-Net, investerer for tiden tungt for å møte fremtidens behov og den sterke veksten i gods på jernbane, men sliter med økende personalkostnader i et raskt voksende marked preget av mangel på lokførere.

– Med personalmangel og økende volum i sommer har vårt personale stilt opp på en beundringsverdig måte og jobbet overtid og flyttet ferier. Men dette har sin pris – og sammen med resultatet av årets lønnsoppgjør summerer vi en kostnadsøkning som reduserer selskapets overskudd i forhold til i fjor, sier administrerende direktør Sören Belin.

Investerer tungt

Green Cargo har besluttet å investere 1,3 milliarder svenske kroner, med opsjon på ytterligere 620 millioner, i nye vogner, modernisering av lok og forbedrede miljøprestasjoner.

– Vi investerer for å møte fremtidens behov, både når det gjelder langsiktige transportløsninger og vårt personale, sier toppsjefen i Green Cargo, som for eksempel startet en egen skole i Borlänge for grunn- og videreutdanning nå i september.

– Dessuten har vi har tatt plass i infrastrukturministerens «Logistikforum», hvor vi gjerne bidrar med kunnskap om næringslivets voksende transportbehov og muligheten til klimasmarte løsninger, sier nylig påtroppet administrerende direktør, Sören Belin.



SATSER: Administrerende direktør Sören Belin i Green Cargo satser for tiden offensivt.

FOTO: PETER LYDÉN



FOTO: HANS SCHAEFER

Julematen skal fram

Nå i disse førjulstider er grisen et yndet dyr. Svinekjøtt er stasmat her på berget – som i landsbyen Xianrenjiao i Kina. Der er det kanskje ikke så svinedyrt med et måltid svinestek heller?

Heldigvis har befolkningen i Xianrenjiao adgang til tog, som er eneste transportalternativ til og fra landsbyen. Banen er riktignok bare 20 kilometer lang og dessuten smal-sporet. Men det holder til å få grisen på slakteriet i tide.

De som skal sørge for å se grisen vel av gårde, ser ut til å ha forhåpninger til hva

svinet kan bringe av bordets gleder. Muligens legger de rett og slett opp til en real grisefest i landsbyen?

Noe magert kjøtt er det nok heller ikke på dette svinet.

Fem personer må til for å ledsage grisen til toget. Det hadde nok vært enklere om den hadde vært svinebundet.

Komfort I

God kvalitet og komfort for de reisende er viktig for å få flere til å velge toget. I Sverige er de godt i gang med å renovere og oppgradere totalt 40 ligge- og sovevogner som er i bruk på Norrlandståget til en langt høyere standard. 90-talls vogner blir pusset opp og utrustet med moderne sanitærutstyr, nye gulv, gode madrasser og strømuttak for elektronisk utstyr som PC og DVD-spillere.

Komfort II

I Finland har selskapet Avekra, som driver restaurantvognene på den finske jernbanen, nylig fullført et prosjekt for å fornye tilbudet til de reisende. Hele seks nye restaurantvogntyper med ulike forretningskonsepter er nå i bruk. Pendolinotågenes Prego-restauranter tilbyr for eksempel italienske delikatesser, mens intercitytogenes restaurant konsentrerer seg om mer tradisjonell finsk mat.



Jernbaneverket

Sentralt

Informasjonsdirektør
Anne Marie Storli
Telf: 22 45 52 50/917 33 650
e-post: stam@jbv.no
Informasjonssjef
Sindre Ånonsen
Telf: 22455275/91675707
e-post: sian@jbv.no

Info Utbygging

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

Info Øst

Informasjonssjef
Ellen Svendsvoll
Telf: 22 45 72 42/916 57 242
e-post: esv@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

Info Sørlandsbanen

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



A
RETURADRESSE:
Grafisk Mailing,
Prof. Birkelandsvei 31,
1081 Oslo

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Også en bjørn ...

Det har vært mye snakk om bjørner i høst. Både i Norge og enda mer i Sverige har bamser gått omkring og gjort livet mer enn spennende for folk før bjørnene ble skutt. I budsjettssammenheng – og ikke minst i forventningene til kommende satsing på jernbanen – er det som vanlig mer tale om bjørneskinn. Hvor befriende er da ikke å kunne presentere en helt ekte, historisk jernbanebamse:

«VOGNBJØRNEN»

Vognbjørn er et redskap som dukket opp i jernbaneverdenen i 50-årene. Det

var en boggivogn som fraktet jernbanevogner på vei trukket av en lastebil.

Det var fortidens satsing på dør-til-dør-transport som avfødte denne skapningen. Mens du selv ikke har en sjanse til

å løpe fra en virkelig bjørn, ville du hatt større muligheter mot vognbjørnen. På sine 16 hjul hadde en lastet vognbjørn en maksimal hastighet på 18 kilometer i timen.

Det var imidlertid ikke hastigheten, men vekten som var hovedproblemet med jernbanebjørnen som ikke ble noen suksess. Samlet vekt av vognbjørn, lastet

jernbanevogn og trekkvogn kunne være hele 50 tonn. Det vil derfor være en overdrivelse å si at vegmyndighetene

var begeistret for denne nykommeren i transportfaunaen. Og siden bjørnen også kostet en smule, var det uomgjengelig nødvendig med et visst volum for at vognen skulle lønne seg.

Det var i Halden at den siste vognbjørn endte sine virksomme dager – og det uten at bjørnen kom på noen liste over truede dyrearter. Hvorvidt veg- og gatenettet fortsatt bærer preg av bjørnens herjinger, forteller historien intet om.

Reidar S. H.