

# Jernbane

NR. 10 - 2008

*magasinet*



**«Planlegg dobbeltspor slik at høyhastighet, region- og godstrafikk kan kobles sammen på ett nett.»**

BO-LENNART NELLDAL, utreder av høyhastighet i Sverige.

**SIDE 4-11**



Jernbaneverket

## Ved et årsskifte

Tiden rundt jul er tiden for refleksjon. Det er en tid da vi ser tilbake på året som har gått, men samtidig også retter blikket framover mot de utfordringene det nye året vil bringe. For meg strekker tilbakeblikket seg over de snart fem månedene jeg har hatt stillingen som jernbanedirektør. I et intervju lenger bak i dette bladet har jeg fått anledning til å summere opp noen av mine inntrykk fra disse første månedene.

I intervjuet lover jeg også at 2009 vil bli et morsomt år. Det gjør jeg i forvisning om at jeg har hele Jernbaneverket med meg i arbeidet med å utvikle en stadig mer slagkraftig organisasjon. Jeg føler også at vi har god drahjelp fra omgivelsene våre, der ønsket om å utvikle og forbedre jernbanen stadig står på dagsordenen.

På nyåret vil stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 bli lagt fram. I lys av de forventninger som er skapt, har jeg god tro på at meldingen vil inneholde en offensiv plan for satsing på jernbanen. Får vi et slikt utgangspunkt, blir det virkelig moro å jobbe.

Det er forventet at stortingsmeldingen også vil gi signaler om hvordan spørsmålet om høyhastighetsbaner i Norge skal behandles videre. I slutten av november ble en del nye utredninger presentert på et seminar i Oslo. Tvil og tro er kanskje en god beskrivelse av dette seminaret, der nye samfunnsøkonomiske beregninger trekker i den ene retningen, mens de som ønsker å se dette i et større samfunnsendingsperspektiv, trekker i den andre.

For meg blir det mer og mer klart at det er begrenset i hvor stor grad vi klarer å regne oss fram til et fasitsvar på dette. Til syvende og sist hører dette temaet hjemme på den politiske arenaen. Men ingen skal være i tvil om at Jernbaneverket ville se fram til en beslutning om å bygge høyhastighetsbaner med stor entusiasme.

Foreløpig er det ingenting som rokker ved den hovedstrategien Jernbaneverket har hatt til nå, nemlig at vi for persontrafikkens del i første omgang konsentrerer oss om å bygge ut i det såkalte intercity-trianglet og rundt de større byene. Da er det mulighet for å koble på høyhastighetsstrekninger når tiden er inne for det. Vi er beredt til å ta vårt ansvar for å gi Norge et fremtidsrettet, skinnegående transportsystem for frakt av både personer og gods.

Uansett vil vi ha masse spennende utfordringer foran oss i 2009.

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

*Elisabeth Enger*  
ELISABETH ENGER  
Jernbanedirektør



# Innhold

## 14 Morsomt



Jernbanedirektør Elisabeth Enger lover at 2009 blir et morsomt år - med masse hardt arbeid til beste for passasjerer og næringsliv.



## 22 Lyd-varsel

Lyden som oppstår i skinnene når det kommer tog, kan anvendes når Jernbaneverket skal sikre 3000 private planoverganger.



## 30

### Reiseleder

Leif Nygård har siden tenårene hatt West Ham i sitt hjerte - og kortstokken på innerlomma. Nå blir han pensjonist.



## 24

### Ny sveis

Jernbaneverket vil trenge flere sveisere, og etatens egne fagfolk har mange ideer om hvordan disse kan rekrutteres.



## 36

### Jernbanekunst

De mener at oppveksten i jernbanens borettslag har gjort dem til kunstnere. Nå lager de musikkalbum om Stjerneblokka.

Sprikende syn om høyhastighet	4
- Tenk både gods og høyhastighet	8
Norsk næringsliv trenger ny jernbane	10
Smånytt innenriks	12
- Vi skal løfte oss sammen	14
Vil avskaffe SJs monopol	18
Toglyden varslar	22
Muskelgutter sveiset sammen	24
Min arbeidsdag	26

Smånytt innenriks	28
Møte med	30
Månedens gjest	34
Små barn av jernbanen	36
Jernbane(sja)mannen	42
Mitt jernbanebilde	44
Smånytt utenriks	46
Skrått bakfra	48

# Jernbane

NR. 10 - 2008

## magasinet

### ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland  
REDAKTØR

### FOTAJOURNALIST:

Øystein Grue

### JOURNALIST:

Arvid Bårdstu

### MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim  
Reidar Skaug Høymork  
Egil Nyhus  
Svein Erik Bakken  
Arne Danielsen  
Harry Korslund  
Jon Iver Grue

### FORSIDE: 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 4. desember 2008.

### UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7  
www.jernbaneverket.no

### Opplag: 6.100

### Layout: Cox, Oslo

### Trykk: Stens trykkeri

### Distribusjon: Grafisk Mailing

# Sprikende syn om høyhastighet

- ▶ Er høyhastighet lønnsomt eller ulønnsomt for AS Norge? Ekspertene strides.
- ▶ Høyhastighetsbaner med enkeltspor og lange kryssingsspor blir dømt nord og ned av både samfunnsøkonomer og jernbaneeksperter.
- ▶ Stadig flere snakker om å kombinere høyhastighet med annen togtrafikk, og det er fullt mulig - ifølge Sveriges fremste utreder av høyhastighet.

Foto: DB



## Hørt på seminaret



«Når det gjelder Ringeriksbanen, er det vanskelig å tenke seg en enkeltsporet strekning med kryssingsspor»

OVE SKOVDAHL, RAILCONSULT



«80 prosent av de flypassasjerene vi spurte svarte at det er aktuelt å bruke tog hvis det ikke tar mer enn tre timer»

BÅRD NORHEIM, URBANET ANALYSE



«Staten planlegger infrastrukturinvesteringer systematisk feil. Man bremses planleggingen i oppgangstider og mangler byggeklare prosjekter i nedgangstider»

ERIK HOLMELIN, AGENDA AS



«Banene som planlegges og bygges nå, må imøtekomme det 21. og 22. århundrets behov»

HOLGER SCHLAUPITZ, NORGES NATURVERNFORBUND



«Det er ingen grunn til å gå videre med høyhastighetsbaner for klimaets del. Det er altfor kostbart»

JOHN MAGNE SKJELVIK, ECON PÖYRY



«Klima er noe man får på kjøpet, så å si»

BO-LENNART NELLDAL, PROF. KUNGLIA TEKNISKA HÖGSKOLAN

► Mens John Magne Skjelvik i Econ Pöry mener det er «himla ulønnsomt» å bruke penger på høyhastighetstog i Norge, har Jørg Westermann i Norsk Bane AS planene klare for en lønnsom bane.

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

Statssekretær Erik Lahnstein synes det er fint at ulike synspunkter får komme fram og bli debattert.

### Stor avstand

Det skal være sikkert og visst at høyhastighetstog engasjerer. Mens noen gjerne skulle begynt byggingen av den første banen allerede i morgen, håper andre at det aldri blir noe av. Midt imellom veksler det mellom tvil og tro.

Alle disse nyansene kom fram da Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket inviterte til seminar om høyhastighetstog i Norge. Bakgrunnen var fem bestilte utredninger og den varslede utredningen fra Norsk Bane. Pluss at både Høyhastighetsringen og Didrik Seip, som utreder for seg selv i sitt lønnkammer som pensjonert førsteamanuensis i samfunnsøkonomi, har sine ideer om hvordan et høyhastighetsnett i Norge bør være.

– Norge er som skapt for fly. Av de tallene vi har sett, er dette så himla ulønnsomt at det vil gå på bekostning av mye annet, sier forsker John Magne Skjelvik i Econ Pöry. Konsulentselskapet var hyret inn av departementet for å finne ut klimaeffektene av høyhastighetsbaner og for å foreta en nytte-kostnadsanalyse. For strek-



**IKKE FERDIGE:** Jørg Westermann i Norsk Bane AS, statssekretær Erik Lahnstein i Samferdselsdepartementet og John Magne Skjelvik i Econ Pöry er ikke ferdige med å diskutere høyhastighetsbaner.

ningen Oslo-Trondheim, bygd slik VWI foreslo i fjor høst, mener Econ Pöry at nytten er så liten at så godt som hele investeringen vil være bortkastet. Ikke tjener det miljøet heller, mener de.

### Bane for alle

Jørg Westermann er ikke uenig med Skjelvik og Econ Pöry om at VWI's forslag, som gikk ut på å bygge en enkeltsporet bane fra Sørli i Stange kommune til Trondheim via Østerdalen, vil være dumt. Han vil bygge dobbeltspor, mange stasjoner – alle med fire spor – og slippe til både høyhastighetstog, regiontog og godstog på den samme banen. Da kan de gamle banene legges ned.

– Vi skal ha rapporten vår ferdig i mars slik at Stortinget kan ta med våre vurderinger når de skal diskutere Nasjonal transportplan til våren. Den utredningen vil også vise at byggekostnadene vil bli lavere enn i Mellom-Europa selv for og som skal gå i 270-350 km/t,

sier Westermann, som er overbevist om at det vil bli bygd høyhastighetsbaner i Norge.

– Ja, det er bare et spørsmål om tid. I det politiske miljøet er det nå stor vilje og interesse for å se på dette, sier Westermann.

Mens VWI regnet seg fram til at banen mellom Oslo og Trondheim gjennom Østerdalen ville gi en samfunnsøkonomisk nytte på drøye fire milliarder, kom Econ Pöry fram til at en investering på 58 milliarder kroner ville gi et tap på 54 milliarder! Men John Magne Skjelvik er enig i at det ikke er regnestykkene som avgjør alene. – Politikerne kan jo legge andre vurderinger til grunn, medgir han.

### Politikk

Statssekretær Erik Lahnstein innrømmer at rapportene fra Econ

Pöry er «ekstremt utfordrende». Han vil heller ikke være med på å nytte-kostnadsanalysen skal tillegges altfor stor vekt:

– Vi snakker her om et skifte i transportstrømmer og om et transportsystem som vil gi langsiktige, strukturelle forandringer. Derfor må vi legge politikk på toppen av nytte-kostnadsanalysen.

Han roser Norsk Bane og andre som har utfordret de etablerte forutsetningene og perspektivene på høyhastighet: – Vi har veldig godt av å bli stilt noen grunnleggende spørsmål. Nå skal vi la disse som er fagfolk, få kommentere dette. Da får vi kanskje en mer oversiktlig situasjon, sier Lahnstein, og understreker hvor viktig det er i en slik debatt at alle er «ekstremt edruelige».

## Politikere vil ha opp farten

Et flertall i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité (alle unntatt medlemmene av Fremskrittspartiet) går i sin budsjettinnstilling inn for nye utredninger av høyhastighet. Og det skal skje raskt: Flertallet vil allerede nå ha vurdert om nye jernbaneprosjekter skal bygges etter europeisk høyhastighetsstandard på minst 250 kilometer i timen.

I budsjettinnstillingen understrekes viktigheten av å få belyst betydningen av høyhastighetsbaner ut fra et bredere samfunnsperspektiv enn det som ligger i en tradisjonell transportøkonomisk analyse etter norsk modell.

Transportkomiteen peker på klima- og miljøutfordringene og ikke minst på reise-mønster og mulig samfunnsutvikling i berørte regioner og landsdeler. Komiteflertallet vil ha utredet effektene av endret reisemønster (herunder trafiksikkerhet, veislitasje og miljøbelastning), kortere reisetider (herunder effekter i arbeidsmarkedet og på presset i byområder), frigjort kapasitet for godstransport og effekter i forhold til andre transportbærere.

Stortingspolitikere viser til rapporter fra flere kompetente miljøer, og de vil ha de nye beregningene på bordet så raskt at de kan gi et «godt grunnlag for å vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009.»

Forslaget til NTP (Nasjonal transportplan) skal legges fram av regjeringen på ny-året.

# - Tenk både gods og høyhastighet

**MITT RÅD:** – Selv om man bygger enkeltspor, skal man planlegge for dobbeltspor, sier professor Bo-Lennart Nelldal og understreker at det uansett vil handle om å lage en langsiktig utbyggingstrategi for jernbanen i Norge.



Høyhastighetslinjer blir mer lønnsomme om man planlegger for at både persontrafikk og godstrafikk kan kobles sammen på ett nett. Det mener professor i trafikk og logistikk, Bo-Lennart Nelldal. Han har utredet høyhastighet i Sverige.

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

Nelldal er professor ved Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm, der han i flere år har ledet en gruppe jernbaneforskere (Järnvägsgruppen). Han står bak utredningen av en høyhastighetsforbindelse mellom Stockholm og Göteborg og Malmö/København via Jönköping. Med bakgrunn i dette utredningsarbeidet går et stort politisk flertall Sverige inn for å bygge ut 700 kilometer med nye banestrekninger der høyhastighetstog kan gå i 320 kilometer i timen. Og konklusjonen er klar: Den samfunnsøkonomiske nytten av slike investeringer vil være meget høy.

#### Ulike modeller - ulikt resultat

Mens den tyske VWI-gruppen hevder at det også vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim, har konsultentselskapet Econ Pöyry kommet til stikk motsatt konklusjon.

Det forundrer ikke Nelldal. – Denne diskusjon har vi i Sverige også. Det finnes fem ulike måter å regne kost-nytte på. Resultatet blir helt avhengig av hva slags nyttefaktorer man legger inn i modellene. Det har imidlertid vist seg at de prognosesystemene som er brukt



for å beregne persontrafikk, ikke fungerer for jernbane og kollektivtrafikk. Disse systemene viser seg å være for konservative. De fanger ikke inn effektene av høyhastighetstog om man sammenlikner med de internasjonale erfaringene.

#### - Veier minst like dyrt

Nelldal er imponert over mangfoldet i de norske utredningene og mener at det i utgangspunktet ikke er enkelt å bygge ut et sammenhengende nett for høyhastighetstog i et land som Norge, der befolkningen er begrenset og topografien utfordrende.

– Samtidig er behovet stort. Man flyr mye i Norge. Dessuten er det minst like dyrt å bygge gode veier i norsk terreng.

Nelldal understreker at det uansett vil handle om å lage en langsiktig utbyggingstrategi for jernbanen i Norge.

– Mitt råd er å tenke mer på godstrafikken, og selv om man bygger enkeltspor, skal man planlegge for dobbeltspor. Det riktige vil være å se det totale behovet både for persontrafikk og godstrafikk i sammenheng og vurdere hvordan all type trafikk kan kobles på et samlet nett. Derest må man ta stilling til om godset skal gå på gamle eller nye baner. En slik tilnærming vil gi bedre totaløkonomi.

– Det er i utgangspunktet mulig å kombinere høyhastighet, rask

regiontrafikk og godstrafikk, men selvfølgelig ikke lokaltrafikk, resonnerer Nelldal. – Det er forskjellen i hastighet mellom togene som er avgjørende og om man kan tenke seg å kjøre persontog på dagen og godstog på natten, som i Tyskland. Med dobbeltspor kan man kanskje også kjøre raske kombitog om dagen.

#### For sårbart

Den svenske jernbaneprofessoren mener det er for risikofylt å planlegge høyhastighetslinjer med enkeltspor og lange kryssingsspor, slik VWI-gruppen har foreslått overfor Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet.

– Det går selvfølgelig an å kjøre høyhastighetstog hver annen time på enkeltspor, men et slikt system blir ikke fleksibelt nok. Det forutsetter at man i 30 år har én rute-tabell og én type tog som heller ikke blir forsinket. I motsatt fall vil det lett oppstå forstyrrelser. Et slikt system blir for sårbart.

Skal man nøye seg med enkeltspor, må det bygges flere møteplasser enn lange kryssingsspor. Det gir i alle fall større fleksibilitet.

– Så du har ikke sansen for VWI-guppens forslag, som har dannet utgangspunkt for de norske kost-nytte-vurderingene?

– Nei, jeg er ikke tilhenger av lange møteplasser midt i skogen. Da er det bedre at togene krysser



på stasjoner, der de også kan stoppe. Dette har vi grundig dokumentert i vår forskning. Det beste må ikke bli det nest bestes fiende.

#### CO<sub>2</sub>-eksersis

– Hva er din kommentar til beregningene som viser at norske høyhastighetsbaner vil ha liten klimaeffekt?

– Det der blir litt for enkelt. Man bygger ikke høyhastighetstog bare av hensyn til klimaet, men det er noe man får på kjøpet. Jeg pleier å kalle slike beregninger for en CO<sub>2</sub>-eksersis. Vi må ikke tape av syne at tog er det mest klimasmarte transportmiddelet. Det er både energieffektivt og har lave utslipp etter som det går på elektrisk energi som kan produseres miljøvennlig.

– Økt bruk av fly og bil vil gjøre oss mer avhengige av olje, men ved å bygge ut jernbanen gjør vi oss mindre avhengig av olje. Toget har stor kapasitet og kan ta hånd om nesten alle lange reiser og transporter med minimalt energiforbruk. Dette kan vise seg å ha langt større fordeler i framtida enn det har i dag, påpeker Nelldal.

– Toget tar 50 prosent av flytrafikken når reisetida kommer ned i tre og en halv time. Deretter tar det stadig flere markedsandeler, også i forhold til bil. Når toget bruker to timer, overtar det all flytrafikken fra by til by, konkluderer professor Bo-Lennart Nelldal.

# Norsk næringsliv tren ger ny jernbane

Sjefen for Norsk Industri, Stein Lier-Hansen, er overbevist om at et moderne gods- og persontrafikknett vil gi større prosentvis avkastning enn Statens pensjonsfond-Utland.

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

– For de generasjonene som blir født fra i dag og utover, så er det kanskje vel så viktig at vi overlater dem et land med en topp moderne infrastruktur enn et land med dårlig infrastruktur, men med en kjempestor formue, mener administrerende direktør Stein Lier-Hansen i Norsk Industri. Bak seg har han om lag 2.000 medlemsbedrifter med til sammen rundt 110.000 ansatte.

## Spesielt reisemønster

– Nye utredninger viser at det er gode investeringsobjekter i jernbanen i Norge, fortsetter han og understreker at det trengs en topp moderne bane for frakt av gods ut av landet og transport av gods og personer mellom de store destinasjonene i Norge. Lier-Hansen er medlem av styret i Norsk Bane og sikter til utredninger som er gjort i forbindelse med at den tyske statsbanen, Deutsche Bahn (DB), er engasjert for å se på en del prosjekter i Norge. De konkluderer med at det er vel så lønnsomt å bygge ut høyfartsbaner i Norge som på kontinentet.

– Hovedårsaken er at vi her til lands har et spesielt reisemønster, sier Lier-Hansen og viser til at vi bruker like mye fly mellom Oslo og de store byene Stavanger, Bergen og Trondheim som om vi var et land med 45 millioner og ikke 4,5 mil-

lioner innbyggere som vi vitterlig er.

– I store deler av resten av den moderne verden er jo mye av denne flytrafikken overtatt av jernbanen, sier den meget engasjerte toppsjefen i Norsk Industri.

## – ... hvis vi vil

Lier-Hansen minner om utgangspunktet da myndighetene utformet den såkalte «handlingsregelen» om hvor mye av overskuddet av det daværende Oljefondet som årlig kunne brukes innenlands i Norge.

– Da var investeringer i infrastruktur ett av tre prioriterte områder hvor oljepengene skulle kunne brukes. I stedet er inntektene av oljeformuen brukt til det som gir størst politisk gevinst på kort sikt, som helse, eldreomsorg, skole og barnehager. Det har igjen blant annet gått ut over satsingen på samferdsel.

– Nå må vi være villige til å prioritere å bygge ut infrastrukturen uten at den totale pengebruken flyter helt over. Vi har det handlingsrommet hvis vi vil. Da må vi kanskje ha litt mer magemål og ikke bruke altfor mye penger på alle andre velferdsgoder som kan være marginale totalt sett.

## Enorme kostnader

– I et klima- og miljøperspektiv er det uhyre viktig at Norge ser



**MED HANDIKAP:** - Norsk industri og næringsliv har et handikap fordi vi ikke har en moderne og tidsriktig infrastruktur i og ut av landet, sier administrerende direktør Stein-Lier Hansen i Norsk Industri.

muligheten til virkelig å investere i en topp moderne jernbane, både for godstransport ut av Norge og for gods og persontrafikk internt i Norge.

– Er alle disse forholdene viktige for norsk industri?

– Ja, tenk deg de utgiftene mine medlemmer har med reising og pendling mellom de store byene i Norge. Vi snakker om enorme utgifter og masse tid som går med på denne pendlingen. Fly er ikke lenger særlig konkurransedyktig på tid.

## Må overta

– I dag tar det meg tre og en halv til fire timer med fly fra jeg reiser hjemmefra i Mjøndalen til jeg er i Stavanger. Hadde jeg vært i Frankrike eller Tyskland, så hadde jeg satt meg på et høyfartstog og vært framme på under to timer. Norsk industri og næringsliv har et han-

dikap fordi vi ikke har en moderne og tidsriktig infrastruktur i og ut av Norge.

– Jeg personlig er veldig for å få utredet et jernbanesystem internt i Norge innen Inter-City-trianglelet og de store destinasjonene for hurtigtog. Jeg mener at jernbanen på sikt må overta veldig mye av dagens flytrafikk mellom de store byene i Norge.

## Stort tankekors

– Det er også viktig at vi ikke setter en moderne jernbane opp imot et moderne stamveinnett. Vi trenger begge deler. Ser vi på kontinentet og de landene som lykkes best i internasjonal konkurranse, så har de både topp moderne jernbane og moderne havne- og veisystemer. Det er rett og slett vanskelig å forstå at Norge i løpet av de siste tiårene har fått en infrastruktur som er gammeldags. OECD har

vel sagt at Norge har underinvestert minst 2.500 milliarder kroner eller om lag tre norske 2009-statsbudsjett i samferdsel de siste tiårene.

## Finansforvaltere

– Vi har på mange måter ikke sett konsekvensene av å pine disse samferdselsbudsjettene. Personlig tror jeg forklaringen er at vi er blitt styrtrike ved å selge olje og gass. Det har skapt en stor kapitalformue. Vi har liksom fått det for oss at staten skal bidra minst mulig til investeringer i Norge. I stedet skal vi leve av å være finansforvaltere av denne store kapitalformuen.

– I tillegg har vi mistet konkurranseinstinkt nettopp fordi vi har fått disse store inntektene. Andre land kan ikke tenke sånn. De må tenke på hvordan de skal konkurrere og være med i den globale konkurransen om eksportinntekter.

– Land som har langt dårligere statsøkonomi enn Norge, har sett nødvendigheten av å bruke det de har av ressurser til å modernisere infrastrukturen ved å prioritere jernbane og moderne havnesystemer, og for så vidt også veibygging.

## Tunge pådrivere

Lier-Hansen mener at en stor satsing på jernbane er avgjørende for norsk industri.

– Her er vi og NHO helt på linje. Vi vil sammen med NHO og LO være blant de tunge pådriverne for økt satsing på jernbanen, avslutter adm. dir. Stein Lier-Hansen i Norsk Industri.

– Det vil også vi være, sier administrerende direktør Tom Rune Nilsen i Logistikk- og transportindustriens Landsforening (LTL), som organiserer hovedtyngden av norske bedrifter innen transport og logistikk.

## Dobling ikke nok

– For noen år siden hadde vi en stor konferanse der hovedtemaet var visjonene om å få gods over fra vei til bane og sjø. Svaret fra våre medlemmer var klart: de trodde ikke noe på det.

– Nå har historien vist noe annet, først og fremst fordi jernbanen har fått sin store renessanse og blitt viktig. Våre medlemsbedrifter gjør nå alt de kan for å få mest mulig gods over på jernbanen og bruker den kapasiteten som er der.

– Med et etterslep på investeringer i vei og jernbane på flere statsbudsjett de siste årene, er da en dobling av investeringene i vei og bane, som LO og NHO går inn for, nok?

– Nei, det er klart ikke nok. Når en har tatt i såpass, så er vel det ut ifra en vurdering av hva det er mulig å få til. Vi skulle gjerne bygge ut langt raskere, og da må det enda mer til, avslutter Tom Rune Nilsen i LTL.



«Våre medlemsbedrifter gjør nå alt de kan for å få mest mulig gods over på jernbanen»

TOM RUNE NILSEN,  
adm. dir. i Logistikk- og transportindustriens Landsforening

**Elverum for tog**

Kommunestyret i Elverum har med knapt fleirtal vedteke å flytte rutebilstasjonen frå sentrum, over Glomma og til jernbanestasjonen på Vestad. Flyttinga skal skje innan 2013. Kommunestyrepolitikarane i Elverum ser for seg at ROM Eigedom byggjer eit moderne kollektivtrafikk-knutepunkt der, og at NSB startar opp med tog kvar time mellom Hamar og Elverum. Ein viktig aktør for bussnæringa, Hedmark Trafikk, har sterkt støtta ei slik løysing. Hedmark Trafikk er fylkeskommunen sitt organ for å samordne, drifte og kjøpe transporttenester i fylket. Bussen bruker om lag dobbelt så lang tid mellom Elverum og Hamar som toget.

**Frå trikk til buss?**

Medan Bergen byggjer bybane, må kanskje Trondheim legge ned den dei har, Gråkallbanen. Sør-Trøndelag fylkeskommune tok over ansvaret for tilskotta til kollektivtrafikken i Trondheim på nyåret. Dei har rekna på at trikken på Gråkallbanen er mykje dyrare enn å køyre med buss, så dei vil ha kommunen til å betale mellomlegget om kommunen absolutt vil ha trikk. Dei pengane har ikkje kommunen. Ein fersk rapport frå Norconsult syner dessutan at det trengst investeringar for om lag 180 millionar kroner i banen innan 2025. Med slike summar kan løpet vere køyrt for banen som vart opna i 1924.

**Raumabanen i rute**

I sommar, då Raumabanen prøvde ut turisttog for første gang, kom i underkant av 5 000 av passasjerane frå cruiseskip. Til neste år vil det bli langt fleire. Allereie no er det tinginga 11 000 billetter med toget mellom Åndalsnes og Bjorli til cruisepassasjerar. Åndalsnes vil neste år vere blant dei hamnene som får auke i besøk av cruiseskip i Noreg då det er klart at minst 40 båtar vil kome til Romsdalsbyen. Når ein veit at cruisepassasjerar berre utgjer ein del av dei som vitjar den ville og vakre dalen, er det grunn til å sjå positivt på neste sommar, meldest det frå Åndalsnes, som òg vil ha ein heilt «ny» stasjon klår til sesongen startar.

## Flerkulturell lærlingsamling

Majid Almassy, som er kurder fra Iran, Nadeem Hussain fra Pakistan og Senad Causevic fra Bosnia er alle signalmontørlærlinger som satser på en karriere i Jernbaneverket. I dagene 12-13. november var de blant 39 lærlinger på samling i Hamar.

**Tekst og foto:** JON IVER GRUE

- Vi jobber i Drift Øst på Lillestrøm og trives veldig godt, forsikrer karene. Det er fire lærlinger med fremmedspråklig bakgrunn i deres kull på 27 stykker. Fjerdemann fra Vietnam er signalmontørlærling i Baneservice.

- Denne samlingen er nyttig for å bli kjent med andre lærlinger som vi kan dele erfaringer og utveksle informasjon med. Samtidig er den en mulighet for oss lærlinger og ledelsen i Jernbaneverket til å forbedre arbeidsplassen. Det viktigste er at vi kan bidra til å forbedre den teoretiske opplæringen, slik at det blir en lik mengde veiledning på de forskjellige avdelingene, sier Senad.

Sammen med de to andre kunne han også ønske at Jernbaneverket var flinkere til å besøke videregående skoler for å informere

om hvilke yrkesmuligheter som finnes. - Jeg hadde aldri hørt om at det fantes noe som het signalmontør før jeg leste om det på Jernbaneverkets hjemmesider, sier Nadeem.

**- Innvandrere - ny ressurs**

- Fremmedspråklige er en ny ressurs for Jernbaneverket. De er engasjerte, motiverte, målbevisste og kan godt norsk. Vi har flere søkere også til andre typer stillinger, sier personalsjef Grete Sperre i Banedivisjonen.

- Hittil har det vært lærlinger fra Jernbaneverket på samling, men fra 2009 er ansvaret for årlig lærlingsamling gitt Oppføringskontoret for jernbanefag. Da kan også lærlinger fra eksterne selskaper delta og bidra, legger hun til.



**LÆRLINGER:** Majid Almassy, Nadeem Hussain og Senad Causevic er alle fremmedspråklige signalmontørlærlinger i Jernbaneverket som deltok på lærlingsamling på Hamar. Bak står personalsjef Grete Sperre i Banedivisjonen.



**TOG FRAMFOR BIL:** Lars Erik Tokerud pendlar dagleg mellom Jaren og Oslo. - Det passar meg bra å jobbe både før og etter jobben, eller lese avis, drikke kaffi eller sove. Det er langt meir behageleg enn å køyre bil.

## Togreisa gjer godt

Dei som reiser med tog, har god nytte av reisa, syner ei undersøking som Transportøkonomisk institutt har gjort. - Me vart overraska over kor produktive folk var på toget, seier forskingsleiar Randi Hjorthol.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Det er Hjorthol som saman med forskar Mattias Gripsrud som har sjekka kva me gjer på toget. Forskarane gjorde mellom anna følgjande funn:

- ▶ For dei aller fleste, uansett føremålet med reisa, har togreisa eit element av rekreasjon
- ▶ Meir enn halvparten av dei som er på arbeidsreise, nyttar tida om bord til å arbeide
- ▶ Kvar fjerde arbeidsreisande får dekt reisetida som arbeidstid
- ▶ 60 prosent seier sjølve at dei har fått brukt noko av tida
- ▶ Berre ti prosent tykkjer reisetida er bortkasta

Ei viktig årsak til at mange kan gjere produktivt arbeid om bord, ligg naturlegvis i at det er mogeleg å nytte digitale media (mobiltelefon, berbare PC'ar og breiband).

**Ein tankekross**

Hjorthol og Gripsrud stiller spørsmål om ikkje dei funna dei har gjort, bør få konsekvensar for korleis reisetida blir brukt i nytte-/kostnadsanalyse for investeringar i samferdslesektoren.

- Eg stiller spørsmålet. Men ettersom eg ikkje er økonom, kan eg ikkje svare. Eg vonar nokre økonomar kan sjå på denne problemstillinga, oppmodar Hjorthol.

Ei liknande undersøking med liknande funn var gjort i England hausten 2004: Det er meir attraktivt å køyre tog enn bil nettopp fordi det er mogleg å nytte tida betre på toget.

- Det hadde vore interessant å gjere same undersøking blant dei som nyttar dei andre transportmidla òg, seier forskingsleiar Randi Hjorthol.

**Bondekrav om gjerde**

Norges Bondelag legg 50 000 kroner på bordet som bidrag til ein rettsak mot Jernbaneverket om gjerdehald langs Dovrebanen. Det er kommunane Oppdal, Dovre, Rennebu og Midtre Gauldal som vil ha retten til å avgjere spørsmålet om gjerdeplikt i deira kommunar basert på ein gammal avtale mellom NSB og kommunane. I tillegg til dei 50 000 kronene frå Bondelaget får òg kommunane stønad frå Utmarks-kommunenes sammenslutning. Dei nyttar advokatfirmaet Lund & Co som sekretariat som vil hjelpe kommunane.

**Sparar energi**

Med stønad frå Enova har NSB så langt klart å spare 60 millionar kilowattimar med straum etter ymse tiltak. No har selskapet fått ytterlegare 13,5 millionar kroner for å spare enda meir, om lag forbruket til 5 000 einbustader. Det skal mellom anna gjerast ved å endre køyreteknikken, kople toget frå køyrestraumen når det er oppstalla og heller nytte varmpost der det er mogleg, og ved opning og stenging av dører. På lang sikt kan det vere noko å hente på at ein i rutetabellen opererer med ankomsttid i staden for avgangstid slik at ein slepp å stå og vente lenger enn naudsynt på stasjonane. NSB har òg eit mål om å senke dieselforbruket med ti prosent. Med det slepp Noreg unna med 2700 tonn mindre CO<sub>2</sub>-utslepp.

**Hefte om Dovrebanen**

Dei utrettelege entusiastane for Dovrebanen si historie har laga eit nytt hefte om bygginga av banen og livet langs banen. Denne gongen har dei faktisk klart å doble sidetalet til 48 sider med unike bilete og førstehandsskildringar av korleis det var å leve som jernbanefamilie langs banen. Hovudtema i år er bygginga av steinkvelvbrua over elva Orkla. Foreininga bak bladet har teke initiativ til å få laga ein valtingsplan for stasjonsområdet og kulturlandskapet rundt Drivstua stasjon, og dei har vore med på å restaurere pumpehuset på Drivstua. Heftet kostar 100 kronar pluss noko for porto ved tinging på kletvold@frisurf.no. Det er òg mogleg å tinge frå Ivar Lauritzen.

# – Vi skal løfte oss sammen

Jernbaneverket skal løfte seg gjennom å ta i bruk egen kunnskap, erklærer Elisabeth Enger. Jernbanedirektøren vil utvikle en mer kundeorientert organisasjon som bruker mest mulig penger til å fornye jernbanenettet. Hun lover at 2009 blir et morsomt år!

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

Siden hun tiltrådte som jernbanedirektør 1. august i år, har Elisabeth Enger bokstavelig talt vært på sporet: Hun har reist med tog på hele det mer enn 4000 kilometer lange norske jernbanenettet, møtt mange av Jernbaneverkets 3000 ansatte og ikke minst hatt samtaler med myndighetspersoner som har klare meninger og forventninger til Jernbaneverket.

## Strategi for samhandling

– Det er stort behov for å fornye nettet vårt, men standarden varierer mye fra bane til bane. Så måltret innsats blir viktig, varsler Norges nye jernbanesjef, som er imponert over det sterke engasjementet for jernbanen. – Og all den kunnskapen vi har i egne rekker! utbryter hun begeistret. – Det er denne kunnskapen som er vår styrke, og det er den vi må heve oss på.

Hun har merket seg «det krevende familiemønsteret» innenfor jernbanen, men erkjenner samtidig hvor «dønn avhengig vi er av hverandre».

– NSB og Jernbaneverket kan ikke gjøre suksess hver for seg. Vi kan bare få til gode resultater hvis

vi samhandler godt, poengterer Enger, som varsler at det neste år skal utarbeides en samhandlingsstrategi som viser hvordan Jernbaneverket på beste måte skal forholde seg til omverdenen.

– Det gjelder både i forhold til dem vi skal produsere ting sammen med, men også alle dem som er avhengige av oss i sitt utviklingsarbeid.

## Morsomt å kjøre Robel

– Hva husker du ellers best fra dine første 100 dager?

– Det er reisene som sitter mest spikret. Jeg er så glad i å kjøre tog (som også har vært i rute!), og det er enda mer spesielt å kjøre Robel. Her får du et inntrykk av sporet – og av naturen. Du får alt så tett på deg, og det er mulig å stoppe opp og se. Utrolig morsomt!

– Da jeg reiste i høst, var det mye bra vær. Så jeg skal tilbake på Bergensbanen i rufsevær om vinteren. Om jeg blir lei av toget? Nei, på ingen måte. Her kan jeg jobbe nesten hele tida og innimellom lene meg tilbake og reflektere litt. Det er ikke så ofte jeg får anledning til det ellers.

## Rydder opp

– Hva er du mest fornøyd med i Jernbaneverket?

– Jeg er mest fornøyd med stå-påviljen og kunnskapen. Her er en enorm bredde av kunnskap – fra

det praktiske håndverket via avansert teknikk til spennende samfunnsplanlegging.

– Hva er du minst fornøyd med i Jernbaneverket?

– Vi må stramme oss opp både i forhold til styring og ledelse. Vi vil alltid oppleve å ha trange budsjetter i forhold til behovet, og det stiller krav til stram styring. Første halvår i 2009 skal en kjerne av 40 ledere være med på å utvikle ett jernbaneverk som ser alle ting bedre i sammenheng, løser oppgaver på kryss og tvers og gjør mer helhetlige prioriteringer.

– Kundeorienteringen blir sentral. Det er ikke bare togselskapene som er våre kunder. Vi skal sette oss i næringslivets og passasjerens sted og spørre: Hva ville de likt at vi gjorde? De svar vi ender opp med, får betydning for hva vi prioriterer. Vi skal bruke mye penger på langsiktige fornyelser, men det kan også hende at vi skal gjøre mer av det som er synlig for brukerne av toget. Å rydde opp på stasjoner er ett eksempel. Når det ser ordentlig ut ▶

«NSB og Jernbaneverket kan ikke gjøre suksess hver for seg»



## LØFTET BLIKK:

– Det skal ikke stå på oss. Vi skal mobilisere og møte året med løftet blikk, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger.



## «Fornyelse av gammel infrastruktur er uansett jobb nummer én. De pengene må beskyttes»

**REISE MER:**  
Jernbanedirektøren vil fortsette reisingen i 2009. Her er hun avbildet foran i mål-  
vogna.

► på overflaten, er det ofte orden i det som ligger bak også.

### Jobb nummer én

Da den nye jernbanedirektøren trommet sammen til den første store ledersamlingen i begynnelsen av november, gjorde hun det klin-kende klart at det ikke lenger er lov å si: «Dette har vi diskutert i ti år.»  
– Vil du ha slutt på diskusjoner?  
– Nei, jeg er for at vi skal ha livlige diskusjoner. Mange meninger er en styrke. Men når det går mange diskusjoner, bruker en mye energi. Det er en tid for alt. Vi må

ta steget over fra ord til handling: sette punktum for diskusjonene, ta beslutninger og gjennomføre det vi blir enige om.

– Du sier at fornyelser og vedlikehold av jernbanenettet ikke skal bli salderingsposter. På hvilke områder mener du det er penger å hente?

– Det må organisasjonen vite mer om enn meg. Fornyelse av gammel infrastruktur er uansett jobb nummer én. De pengene må beskyttes. Når det bevilges penger til vedlikehold og fornyelser, er det en selvfølge at de pengene går til

akkurat det. Vi har en forpliktelse til å drive effektivt og i mindre grad bruke tid på å administrere oss selv.

### Forandre kultur

– Du beholder hele ledergruppen fra din forgjenger. Betyr dette at du ikke gjør noen organisatoriske endringer?

– Ja, det betyr det. Få utfordringer løses gjennom omorganisering. Alle former for omorganisering gir mye utrygghet, posisjonering og energibruk med feil fokus. Jo visst: nye ledere har lett

for å ty til synlige forandringer, men min påstand er at dette lett blir forandringer på overflaten og at organisasjonen egentlig fortsetter slik den var.

– De forandringer jeg vil jobbe med, handler om kultur, ledelse og styringsprinsipper. Vi må utvikle oss gjennom organisasjonens egenkraft, og da trenger jeg dem som nå sitter i ledelsen, rundt meg. La det være klart: Jeg mener det må gjøres forandringer som merkes. Kunsten blir å få de samme folk til å gjøre ting på nye måter. Min oppfordring er at hele Jernbaneverket tar tak i våre verdier og spør seg om hvordan Jernbaneverket er når organisasjonen framstår som åpen, engasjert og profesjonell.

– Hva legger du i ordet åpen?  
– Jeg mener vi må være atskillig mer åpne utad. Det innebærer å gå inn i saker og være mottakelige for tilbakemeldinger fra andre som kan ha noe å tilføre oss.

– Engasjert ...?  
– Ordet beskriver Jernbaneverket slik det er.  
– Og profesjonell?  
– Når jeg hører ordet profesjonell, tenker jeg på hvordan vi forholder oss til etikk, etterlevelse av regelverk og effektivitetskrav og ikke minst måten vi kommuniserer på utad.

### Stoltheten

– Hvilke endringer vil de ansatte merke neste år?  
– Vi skal bringe fram mye av stoltheten i organisasjonen og få gjort mer godt arbeid og forberede oss enda bedre for framtida. Det blir ingen endeløs organisasjonsutvikling. Vi kan ikke sitte på internseminarer i hele 2009 når vi skal utbedre og bygge ut jernbanen.

Enger har merket seg statsministerens ord om at det skal bygges jernbane «som denne nasjonen ikke har sett maken til.» Hun legger ikke skjul på at hun har forventninger til Nasjonal trans-

## «... vi er forpliktet til å tenke framtid ... Jeg ønsker å tenke både høyt og langt.»

portplan for neste tiårsperiode etter de signalene som ble gitt i forbindelse med statsbudsjettet.

– Vi skal følge debatten om NTP, men framfor alt ruste oss til virkelig å kunne levere i ei tid hvor vi får bedre rammebetingelser. Da skal det ikke stå på oss. Vi skal mobilisere og møte året med løftet blikk. Det kommer til å gi energi, og jeg tror mange vil oppleve å ha en spennende og morsom hverdag.

### Oppturer og nedturer

– Hvilke endringer vil JBV's kunder og samarbeidspartnere merke neste år?

– De vil merke at vi ønsker å være i aktiv dialog: at vi er lydhøre, handlingsorienterte og opptatt av å løse de utfordringene vi har sammen. Vi vil for eksempel ha innspill fra andre før vi gjør våre prioriteringer i forbindelse med NTP, og vi skal bli flinkere til å håndtere avvikssituasjoner og gi bedre informasjon til passasjerene.

– Skal toget også gå mer presist?  
– Vi sier at vi gradvis skal skape forbedringer. Det vil dessverre ta tid før folk merker de helt store forskjellene. Selv om det jobbes med mange ulike tiltak både i Jernbaneverket og togselskapene, vil det komme både oppturer og nedturer i forhold til punktlighet. Også i 2009 vil vi måtte be om publikums forståelse. Likevel skal vi ukentlig legge ut punktlighetsstatistikk. Vi vil gjerne bli kikket i kortene og kommentert.

– Det kommer til å foregå mer arbeid i sporet – mer vedlikehold og mer fornyelser. Det i seg selv vil føre til en del problemer for trafikken, men vårt siktemål er at mest mulig av ulempene er planlagt. Derfor blir det viktig å kommunisere hva som faktisk skjer.

### Synlig i Jernbaneverket

– Vil du bli en synlig jernbanedirektør?

– Jeg vil bli veldig synlig i orga-

nisasjonen, og jeg kommer til å fortsette å reise i 2009. Det å være tett på virksomheten gir meg mye, og jeg tror også at de jeg snakker med, liker å ha besøk.

– Ellers har det sine sider å være synlig i ute i samfunnet. Vi må tåle folks fokus, på godt og vondt. Jeg vet at vi kommer til å bli fulgt nøye. Det kreves forbedringer, og jeg vil først og fremst sørge for at Jernbaneverket gjør en best mulig jobb og legger et godt faglig grunnlag for de beslutninger som skal fattes.

### Tenke høyt og langt

– Da du tiltrådte, sa du at det er viktig å være visjonær. Hvilke visjoner har du for jernbanen i Norge?

– Det er det altfor tidlig for meg å uttale meg kategorisk om. Det jeg sikter til da jeg tiltrådte, handlet om høyhastighet. Jeg mener det må være lov å ha to tanker i hodet samtidig. Det viktigste er å ha fokus her og nå, men vi er forpliktet til å tenke framtid – også lenger enn det som ligger i konkrete planer. Jeg ønsker å tenke både høyt og langt. Vi løfter hverdagen når vi har noe å strekke oss mot. Selv om vi blir målt på daglige resultater, må vi ikke bli så opptatt med det at vi bare tenker smått, sier Elisabeth Enger, som ser fram til en lang og god juleferie når Jernbaneverket har vært med på å få alle passasjerene hjem til jul.

– Har du noe nyttårslovte?  
– Jeg må passe på at jeg både holder oversikt over utviklingen i Jernbaneverket og samtidig holder tak i de langsiktige tankene. Jeg ser fram til at vi sammen møter det nye året med det klare mål for øye at vi skal løfte oss sammen.

– Og når vi tar juleferie neste gang ...?

– ... da har vi et flott år bak oss – med mye hardt arbeid og mye moro!



# Vil avskaffe SJs monopol

Jan Brandborn var Banverkets første generaldirektør. 20 år etter forsvarer han ubetinget de grepene som ble tatt, og slår fast at konkurransen har vært positiv. Nå vil han avskaffe SJs monopol på kommersiell persontrafikk.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU **Foto:** GÖRAN FÄLT

– Vi har mange eksempler på at dette var riktig, sier Brandborn. I sin tid som generaldirektør fikk han økt investeringene i den svenske jernbanen fra 650 millioner kroner året til 7,8 milliarder fem år senere. De tunge investeringene i infrastrukturen har gjort det enklere å kjøre raske tog, og det har lokket stadig flere passasjerer til togene. Nå har investeringene også slått ut i at strekninger blir kommersialisert; at togselskapet ikke lenger trenger offentlige subsidier.

– På strekningen Kalmar-Göteborg betalte Rikstrafikken tidligere 35 millioner i året. Nå driver SJ denne på kommersiell basis. Et annet eksempel er da SJ ville legge ned nattoget. Da ble denne trafikken avregulert med det resultat at andre selskap ville kjøre. Da andre kom på banen, fattet også SJ interesse for å fortsette slik at vi i dag fortsatt har nattog, forteller Brandborn.

## 20 ÅR MED KONKURRANSE

- ▶ I år er det 20 år siden Sverige, som det første landet i Europa, delte opp jernbanen i én virksomhet for infrastrukturen og én for togselskapet
- ▶ Svenskene ble også de første i Europa til å sette ut persontrafikk på anbud og endret med det jernbanen i Europa
- ▶ Gjennom «Järnvägsutredningen 2» går Sverige enda ett skritt videre
- ▶ Konkurransen på sporet gir billigere tjenester for staten, bedre kvalitet på leveransen og flere som reiser, oppsummerer ekspertene

Men det var det første anbudet som åpnet øynene på flere om at dette kunne være lurt: – Da BK Tåg vant det aller første anbudet, gjorde de ting som var utelukket i SJ, for å være mer effektive. Dessuten tok de bedre vare på passasjerene fordi de hadde lokalt eierskap, sier Brandborn.

### Historisk skille

Gunnar Alexandersson er forsker ved Handelshögskolan i Stockholm og driver nå med å avslutte doktorgradsavhandlingen sin om – nett-opp – avreguleringen av jernbanen i Sverige.

Han kan fortelle at det var utilsiktet at Sverige skulle bli først i Europa med konkurranse på sporet.

– Da den sosialdemokratene regjeringen delte opp SJ i 1988, var målet å få samme struktur som i vegsektoren, ikke å avregulere jern-

banen slik at det kunne åpnes for konkurranse.

Sosialdemokratene var ikke tilhengere av konkurranse på sporet. De skulle bare få skikk på jernbanen, forklarer Alexandersson.

I tillegg til å dele opp SJ i to ga de også bort jernbanestrekninger som ellers ville blitt nedlagt, til lokale og regionale forvaltningsnivå. Og når länet, som hadde erfaringer med anbud i busstrafikken, skulle kjøre tog, ja, så ville de ha den billigste til å kjøre.

Slik gikk det til at BK Tåg AB i

1989-90 tok innersvingen på SJ, som satt sjokkert tilbake. Og slik gikk det til at Sverige nå har anbud på alle togstrekninger som krever offentlig støtte.

– Hvis ikke BK Tåg hadde fått denne trafikken, ville historien sett annerledes ut. Det var dette som også fikk opp øynene på resten av Europa, sier Alexandersson.

### Tar skrittet videre

I sin utredning for regjeringen om «Konkurrens på spåren» sier Jan Brandborn rett ut: «Utgangspunk-

ten ska vara att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt avskaffas». Det skal skje fra 1. januar 2010, når det blir tillatt med såkalt kabotasje på internasjonale persontog. Kabotasje betyr at det blir tillatt å ta på og sette av passasjerer også i det landet toget kjører inn i. Fortsatt gjenstår det nok en del diskusjoner om hva som er internasjonale tog. Et tog fra København til Stockholm via Malmö tror for eksempel ikke Brandborn kan betraktes som internasjonalt tog ettersom de fleste passasjerene kanskje bare vil reise i

Sverige. Dessuten må det være enighet mellom de landene slike tog skal trafikkere, før retten blir aktivisert.

SJ kan likevel risikere å måtte dele på de kommersielle strekningene i Sverige med andre selskap fra 1. januar 2010. Monopolet står for fall på de kommersielle strekningene.

– Går du også inn for å privatisere SJ?

– Nei. Før man kan privatisere SJ og sende det på børsen, må man ha en fungerende konkurranse. Det

### ÉNMANNS-UTREDER:

*Som den svenske regjeringens énmannsutreder foreslår Jan Brandborn et nytt system for konkurranse på det svenske sporet.*



**FØRST UT:**

BK Tåg AB med Tord Hult i spissen ble det første selskapet til å kjøre passasjertog vunnet på anbud i Europa.

FOTO: SCANPIX



► ligger sikkert ti år fram i tid, om det i det hele tatt blir aktuelt, svarer Jan Brandborn.

**Kampen om sporet**

Hvis interessen blir så stor at kapasiteten i sporet ikke er stor nok, foreslår Brandborn at det skal være regler for hvem som skal få kjøre når:

– Banverket har fått i oppgave av regjeringen å utrede en modell for tildeling av spor etter hva som er mest samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det er mange flaskehalsar i infrastrukturen i Sverige i dag. For å få et system på dette, må Banverket sørge for sportilgang uavhengig

av om det er ei kommersiell rute, et tog med offentlig støtte eller et godstog som skal ha prioritet akkurat da. Det toget som har størst samfunnsøkonomisk nytte, får førsteprioritet, slår Brandborn fast.

Et annet tema som er oppe til vurdering av Banverket nå, er kjøreveisavgiftene. De er svært lave i Sverige og er i dag ikke egnet til å differensiere tilgangen til sporet mellom rushtid og tider på døgnet da etterspørselen er mindre.

**Fra sidrompa pengesluk ...**

Over hele Europa har det i løpet av de siste tjue årene skjedd en stor omveltning innen jernbanen, opp-



«Hvis ikke BK Tåg hadde fått denne trafikken, ville historien sett annerledes ut. Det var dette som også fikk opp øynene på resten av Europa»

FORSKER GUNNAR ALEXANDERSSON, HANDELSHÖGSKOLAN I STOCKHOLM

**Årlig vekst målt i prosent av produserte togkilometer i forhold til antall ansatte i togselskapene.**

	Før reformen	Etter reformen
Tyskland	3,98%	5,73%
Storbritannia	-0,55%	3,96%
Sverige	0,45%	10,15%

Kilde: C. RIVERA-TRUJILLO, DR. GRADSAVHANDLING (2004)

summerte en rundebordskonferanse i konkurransekomiteen i OECD i 2005:

«Disse reformene var drevet fram av ineffektivitet og dårlig leveranse i jernbanesektoren og av langvarige tap av markedsandeler for tog sammenliknet med andre transportformer». Slik var det i Sverige. Og slik var det også i Storbritannia.

I Storbritannia var det en mer bevisst politikk som lå bak den store privatiseringen som ble foretatt under statsminister John Major i 1994. Infrastrukturen ble solgt til Railtrack, som deretter gikk på børs og siden konkurs. British Rail ble delt opp i 25 togselskap.

Nå begynner britisk jernbane å likne ei suksesshistorie. Togtrafikken øker i langt større tempo enn biltrafikken, og togene er stadig

mer punktlig. Lokførerne jubler også. De har fått økt lønningene betraktelig siden British Rail ble splittet opp. Det samme har lokførerne i Sverige.

**... til suksess**

Ved Universitetet i Leeds sitter en av Europas fremste jernbaneforskere, transportøkonomen Chris Nash. Det han har sett, gjennom å ha forsket på jernbane i over tretti år, oppsummerer han slik:

– Både Sverige og Storbritannia har opplevd en økende markedsandel for togtrafikk mens den har falt i Tyskland. Det kan naturligvis være mange årsaker til dette. Men det er unektelig interessant at de to landene som har gått lengst i å sette ut passasjertrafikk på anbud, også leverer så langt

over gjennomsnittet av markedsandeler.

Gunnar Alexandersson kan bekrefte at jernbanen i Sverige er brakt opp og fram de siste to tiårene, og at det har vært en betydelig overføring av trafikk fra vei til bane:

– Vi har fått en sterk økning i antall reisende. Og vi har helt klart hatt en enorm produktivitetsforbedring. Videre nå er det viktig å ikke regulere tilgangen til jernbane-

virksomheter for mye, for eksempel stasjoner og verksteder, for å sørge for at det fortsatt skal finnes innovasjonsmuligheter, sier Gunnar Alexandersson, som dessuten anslår at samfunnet har spart 20-30 prosent med anbud.

Noe råd til hvordan andre skal løse utfordringene, vil han derimot ikke komme med:

– Nei. Det er ikke bare å overføre en modell til et annet land.

**NATTOG:** Da SJ ville nedlegge nattoget, ble trafikken avregulert. Da andre kom på banen, fattet også SJ interesse for å fortsette. Og nattoget går fremdeles.

FOTO: SJ

«... det er unektelig interessant at de to landene som har gått lengst i å sette ut passasjertrafikk på anbud, også leverer så langt over gjennomsnittet av markedsandeler»

PROFESSOR CHRIS NASH, UNIVERSITETET I LEEDS



# Toglyden varsler

Lyden fra tog kan anvendes når Jernbaneverket skal sikre 3000 private planoverganger: Forsøk utført i år tyder på at det kan være mulig å lage et enkelt varslingsanlegg basert på strukturen når det kommer tog.

**Tekst:** NJÅL SVINGHEIM **Foto:** ØYSTEIN GRUE

– Både vi og eksperter fra Norsar finner forsøkene så lovende at vi ønsker å gå videre med dette, sier teknisk sjef i Jernbaneverket, Christopher Schive. – Konklusjonen etter forsøkene er at alle tog, alt fra små arbeidsmaskiner til de tunge godstogene, ble oppdaget ved hjelp av følere for strukturen på skinnene.

## Vil bety mye

Gjennom flere år er det arbeidet med ulike ideer og skisser for å lage et enkelt og rimelig varslingsanlegg for private planoverganger. Problemet har vært at kostnadene blir svært høye når det må graves lange kabelkanaler langs sporet fra punktene der togene skal aktivere sikringsanleggene. Det eneste enkle planovergangvarselet er derfor fortsatt den såkalte «fjøslykta» som slukker når et tog er på blokkstrekningen. Dersom det kan lages et rimelig varslingsanlegg for vegtrafikken, som samtidig er pålitelig nok, vil dette bety mye for sikkerheten til brukerne av de mange private planovergangene med liten trafikk. For offentlig vei og veier med større trafikk vil det selvsagt fortsatt være nødvendig med tradisjonelle veisikringsanlegg med både lys og bommer.

## Lovende forsøk

Ved hjelp av midler øremerket for forskning og utvikling (FoU-midler) er det i år gjennomført lovende forsøk med lyd-detektering av tog. Forsøkene er utført ved Daler på Sørlandsbanen vest for Drammen. Her er det fra før av montert en hjulslagdetektor og det

var derfor enkelt å installere mer utstyr i sporet, forteller Schive. Eksperter på strukturen og rystelser fra jordskjelvinstituttet Norsar på Kjeller har gjennomført forsøkene på oppdrag fra Jernbaneverket.

## Tilpasse jernbane

– Egentlig startet det hele nærmest ved en tilfeldighet. Da vi kom i kontakt med folkene fra Norsar, syntes de ideen virket veldig spennende, og det har også vist seg at dette er noe å gå videre med. Forsøkene som nå er gjort, er utført med en type utstyr som ennå ikke er spesielt tilpasset for jernbane. Det er derfor slik at vi regner med enda mer nøyaktige gjengivelser når vi skal gå videre med optimalisering av utstyret, sier Schive. Norsar mente at det ikke ville være vanskelig å lage et system som kunne detektere (oppdage) når et tog nærmer seg. – Det har vist seg å være riktig, men vi har fortsatt en rekke spørsmål som må besvares, sier han.

## Avstander og togtyper

For at et slikt system skal kunne fungere godt, må vi være sikre på følgende spørsmål, sier Schive: Alle togtyper må oppdages uavhengig av tog lengde, togvekt og hastighet.

Togene må oppdages i tide slik at et varslingsanlegg for vegtrafikken blir aktivert lang nok tid før toget passerer overgangen.

Vil anlegget fungere godt under alle værforhold, hva med snø i sporet?

– Vi har fått en rekke svar allerede, sier Christopher Schive. – Ved



Daler i Buskerud passerer nær sagt alle togtyper som finnes på norske spor. Der har vi små, to-akslede arbeidsmaskiner, vi har korte og lette persontog, vi har lange persontog, vi har containergodstog og tyngre godstog. Oversikten fra forsøkene viser at enkelte tog ble oppdaget så mye som sju kilometer borte, mens andre ble oppdaget av systemet noen få hundre meter unna. Men det viktigste er at alle ble oppdaget.

## Utfordringer

Det kan likevel fortsatt være mange skjær i sjøen før et slikt system eventuelt kan bygges og godkjennes. Ut fra forsøkene så vi at det for eksempel kan knytte seg utfordringer til tog som stopper i nærheten av en slik planovergang. Ved Daler har vi et kryssingsspor like ved, og tog som først er oppdaget av systemet, vil «forsvinne» lydmessig når de stopper i nærheten av planovergangen. Dermed

«Det er lenge siden vi har hatt så stor optimisme i et forskningsprosjekt ...»

CHRISTOPHER SCHIVE, teknisk sjef i Jernbaneverket

kan det bli varslet gjennom systemet at tog kommer, mens det i virkeligheten har stoppet. Slikt kan svekke tilliten til systemet og må derfor løses. Dette kan dreie som justeringer og tilpasninger som nå blir tema i det videre arbeidet, sier

Schive. Men han er tydelig på én ting: – Det er lenge siden vi har hatt så stor optimisme i et forskningsprosjekt som i så stor grad kan påvirke sikkerheten langs sporet.

**OPPDAGET:**  
Forsøk viser at enkelte tog ble oppdaget så mye som sju kilometer borte ved hjelp av følere for strukturen på skinnene.



# Muskelgutter sveiset sammen

Sveiserne er muskelkraften i Jernbaneverket med mange tunge løft. I dagene 24.-25. november ble 85 fagarbeidere fra hele landet sveiset sammen på kompetansesamling i Lillestrøm for første gang på mange år.

**Tekst og foto:** JON IVER GRUE

– Noe av det viktigste med denne samlingen er at vi er folk fra nord til sør som får en skikkelig prat om hva vi holder på med i hverdagen. Dette er en mulighet til å utveksle erfaringer og høre om vi gjør det likt i hver region, slik at vi lærer av hverandre, sier Kåre Farkvam og Erik Iversen i region Øst. Sammen med Roar Hell i region Nord har de til sammen 95 års kompetanse som sveisere i Jernbaneverket og Baneservice.

#### – Fineste jobben en kan ha

Veteranene ser gjerne at det blir holdt liknende samlinger som ruller mellom de forskjellige regionene i Jernbaneverket hvert år. Kanskje er det også mulig å lage en liten film som setter fokus på forskjellige temaer ved jobben? Det hadde vært fint, selv om det største utbyttet er å diskutere arbeidsløsninger og verktøyet med hverandre. Til tross for mange tunge tak og uheldige arbeidsstillinger der skuldrer, armer og rygg topper statistikken over belastningsskader, er de tre karene virkelig stolte av og glade i jobben sin. – Jeg har ikke angret en time. Vi har fine, selvstendige og allsidige jobber og bestemmer selv hvordan vi vil gjøre det. Det er bare å rapportere når vi er ferdige. I tillegg får vi reist mye og sett litt av Norge. Sveiser i Jernbaneverket er den fineste jobben en kan ha, skryter Kåre med unisont bifall fra

Erik og Roar. Nettopp derfor er de bekymret over rekrutteringen av sveisere. Om 5-10 år er de i manko, og det er på høy tid å skaffe nye folk. – Det tar i hvert fall tre-fire år før en utdannet sveiser kan jobbe helt selvstendig. Ansett sveisere og la dem prøve seg i en sesong, slik at de finner ut om de har interesse av og passer til jobben. Sikkerhetskurs kan de få ta senere, foreslår karene.

#### – Spennende

Det synes Frode Teigen, som er spesialist på sveising i Banedivisjonen Teknisk og hadde det sveisefaglige ansvaret på samlingen, er en god idé. – Det beste er selvfølgelig å få fram unge sveisere som er fagarbeidere, men tilgangen på lærlinger er så liten at vi ikke klarer å fylle opp med nye folk. Gjennomsnittsalderen blant sveisere er relativt høy, og det er et fysisk arbeid med mye tungt utstyr. Derfor er vi nødt til å markedsføre det som en spennende jobb der det kommer stadig nye tekniske løsninger som gjør det lettere, fortsetter Teigen. Han synes at det kom mange gode innspill i løpet av de to dagene, der det spesielt var én ting som gikk igjen: å finne enkle løsninger for transport av utstyr. – Alle er opp-tatt av dette fordi kombinasjonen av tungt utstyr og transport i kassebiler ikke er egnet. I tillegg var det mange som etterlyste et



kurs i hva som er lov å transportere og riktig sikring, sier Teigen.

#### – Overveldende respons

Sveisesamlingen kom i stand på initiativ fra vernetjenesten og Banedivisjonen, personal og økonomi. – I utgangspunktet tenkte vi at det var veldig bra hvis vi bestilte overnatting til 70 stykker. Så kom det over 80 av totalt 110 registrerte sveisere i Jernbaneverket. Det må en si er kjemperespons, sier en henrykt seniorrådgiver Anne Marit Granum i Banedivisjonen. – Vi hadde et møte for snart et år siden hvor vi inviterte Banepersonalets forening og en del fagfolk fra sveisemiljøet for å lage en grovskisse til programmet. Målet med samlingen er å utveksle erfaringer og få faglig oppdatering samt innhente nye bidrag for å videreutvikle sveisefaget. I tillegg kommer den sosiale biten, pluss presentasjon av hva som finnes av verktøy og besøk fra Jernbaneskolen, fortsetter hun. Det er minst ti år siden Jernbaneverket har samlet noen av sveiserne. – For mange av disse karene er det første sveisesamlingen de er på. Det er også mange som har drevet som sveisere i flere tiår, sier Granum.

**MUSKELKRAFT:** Roar Hell (fra venstre), Erik Iversen og Kåre Farkvam har til sammen 95 års kompetanse som sveisere i Jernbaneverket. Her i vennskapelig håndbak for å demonstrere muskelkraften.

#### STOR INTERESSE:

Utstillingen av verktøy samlet stor interesse. Her studerer Øystein Hagen et opprettingsverktøy for skinnegangen med Kjell Stuve (fra venstre), Einar Nilsen, Jonny Larsen og Gudleiv Sletten som tilskuere.



**TUNNEL-KNUTSEN** i sitt rette element. Prosjektleiaren trivst i fjelltunnelen, djupt under fotene på travle folk frå Bærum

#### MIN ARBEIDSDAG

**NAVN:** Knut Edmund Knutsen  
**TITTEL:** Prosjektleder tunnel Lysaker-Sandvika  
**ALDER:** 58  
**UTDANNING:** Framhaldsskole og ingeniørskole  
**BAKGRUNN:** Stikningsleder /anleggsleder, byggeleder, prosjektleder  
**ARBEIDSSTED:** Stabekk  
**HOBBY:** Gambling på gamp

# Tett og tørt

I meir enn ein mannsalder har Knut Edmund Knutsen vore på farten for å byggje nytt, og sidan 1991 har det mest handla om tunnelar. Slikt vert det kallenamn av: - Jau, eg har ein namnebror på Lysaker-Sandvikprosjektet som konsekvent kallar meg Tunnel-Knutsen.

**Tekst og foto:** HARRY KORSLUND

## «Det vi i røynda treng å vite, er om fjellet er godt eller dårleg»

Den moderne rallaren med røter i Heddal i Telemark humrar godsleg og trommar med fingrane mot eit møtebord som ser så dyrt ut at eigaren skundar seg å fortelje at både bord og stolar i god IKEA-tradisjon kom flatpakka til riggen på Stabekk.

### Røter

Kontormøblementet er ikkje det einaste svenske produktet Knutsen omgjer seg med. Privatbilen – ein sølvgrå og staseleg Volvo – er også tilverka av flinke grannar i aust. At doningen er registrert på Notodden, er neppe tilfeldig. Det er trass alt der – i traktene rundt bluesbyen eigaren har røtene sine. Det er det som er heimplassen. Alle andre stader har han berre budd fordi det var der pliktene kalla. Anten det har dreidd seg om nytt fellesmeieri i Oslo, folkehøgskule i Bodø, eller som i dei seinare åra: tette tunnelar gjennom Asker og Bærum.

### Fjellkvalitet

For tette skal dei vere og tette blir dei, same kor dårleg fjellet er.  
 – Det vi i røynda treng å vite, er om fjellet er godt eller dårleg, seier Knutsen vel vitande om at rangering av fjellkvalitetar er ein heil vitskap i seg sjølv. Ikkje minst takka vere Nick Barton som i si tid utvikla det såkalla Q-systemet.

### Tette tunnel i Bærum

- Nøkkelen til suksess ligg i å treffe dei rette tiltaka i rett omfang. Og i dette arbeidet trekkjer vi heile tida vekslar på eigen og andre sin kunnskap og røynsler, fortel Tunnel-Knutsen.

– Tettestrategien for Bærums-tunnelen er eit godt døme på dette. Her skal lekkasjen av grunnvatn inn i den ferdige tunnelen skal vere mindre enn fire liter per minutt per 100 meter tunnel, og da er det mellom anna naudsynt med systematisk forinjeksjon.

– Vi borar 75 hol i vifteform ut frå det framtidige tunnelprofillet. I kvart av dei 23 meter lange hola pumpar vi inn sement under høgt

trykk. Sementen fordeler seg i sprekkar og gangar i fjellet og dannar ein skjerm av betong som syter for å halde grunnvatnet unna tunnelen.

– Når sementen har herda, er det duka for å sprengje. For kvar salve tek vi normalt ut fem meter i lengderetninga, og etter tre salvar går vi laus på ein ny runde med forinjeksjon. På den måten har vi heile tida minst åtte meter injisert fjell framføre tunnelstuffed.

### Med eigne hender

Moderne tunneldrift handlar mykje om avanserte maskiner. Borrhogane er datastyrte og kan drive dei diamanbelagde borkronene inn i fjellet med millimeterpresisjon. Men trass fri tilgang på alt ein rallar kan drøyme om av høgteknologi har Knutsen syta for at det gode, gamle tunnelspettet har fått sin renessanse.

– Etter kvar einaste salve er vi oppe i korga for å saumfare fjellet med spett og eigne auge. Inspeksjonen inngår i byggherren sin halvtime. Denne er knesett i kontraktane, noko som inneber at entreprenøren får betalt for den tida som går med til å inspisere fjellet på gamlemåten. Men dette er vel anvendte pengar, rett og slett fordi det gjev oss betre kunnskap om og innsikt i fjellkvaliteten, seier Knutsen som er glad for at reinskespettet ikkje vart droppa.

### Brunt brennevin

Noko anna som det neppe er aktuelt å droppe med det fyrste er skvetten med brunt brennevin som tunnelbusen plar «tvinge» i seg når gjennomslag og andre framgangar skal feirast.

– Nei, servering av konjakk på røysa ved festlege høve har lange tradisjonar, og i tunnelbransjen har vi ingen tradisjonar for å tukle med tradisjonane. Og kjem det forslag om å kutte ut røysdrammen, da blir det bråk, seier Knutsen og ler så det rister i den røselege kroppen.

#### SAGT OM JERNBANEN



«At det for første gang er kommet et stort beløp på budsjettet øremerket villtiltak på Nordlandsbanen, er veldig stort. Det er nesten som i bibelhistoria: Det har skjedd et lite under»

TØRE GRANLUND, LEDER RANA ELGJEGERFORENING

«Til syvende og sist bevilges pengene planlagt gjennom transportplanen over de årlige statsbudsjettene, og det er i denne forbindelsen kampen kommer til å stå. Viktigheten av utfallet av neste års valg kan ikke understrekes sterkt nok i denne sammenhengen»

ØYSTEIN ASLAKSEN, LEDER NORSK LOKOMOTIVMANNFORBUND

«Vi har en økning på sju prosent i året. Slik har det vært i åtte år. I løpet av fem år har antallet passasjerer økt fra 759 443 til 1 280 610»

TERJE ANDERSEN, STREKNINGSLEDER NSB ØSTFOLDBANEN

«Det er frimodig, på grensa av det uanstendige, når einskilde representantar frå opposisjonen hevdar at regjeringa ikkje satsar tungt på jernbanen i Oslo-området»

LIV SIGNE NAVARSETTE, SAMFERDSLEMINISTER (SP)

«Det politiske miljø kan sparke så mange ledere de vil i NSB og Jernbaneverket, det hjelper bare ikke så lenge hovedproblemet er manglende sportilgang»

ARVID HERLAND, KOMMUNESTYREREPR. (AP) SKI

«Fra et klimasynspunkt er det ikke tvil om at høyhastighetstog kommer veldig mye bedre ut enn fly. Danskebåtene er rett og slett en energi- og miljømessig tragedie»

KARL GEORG HØYER, PROFESSOR HØGSKOLEN I OSLO

«Frakter Flåmsbana 600 000 passasjerer i året, har Raumbanen et potensial tilsvarende 1 million»

JOHNNY BREVIK, DIREKTØR JBV REGION ØST

### Mer togcharter

Star Tour registrerte sist sommer så stor interesse for charterturer med tog at de til neste sommer øker tilbudet ytterligere. Da har de plass til ikke mindre enn 10 000 nordmenn på toget gjennom Europa til Italia, Slovenia og Kroatia. Ikke minst blir det lagt opp til at enda flere barn skal få oppleve toget på denne måten. Men også far skal få sitt. Ett av tilbudene neste år er at det står en god, gammel sportsbil av typen Triumph Spitfire med kjørehanskene klare og venter på stasjonen når toget ankommer.

### Ny forskrift

Statens jernbanetilsyn har vedtatt ny forskrift om togframføring på det nasjonale jernbanenettet. Ei prosjektgruppe har vurdert tre punkter i forskriften spesielt for eventuell videre oppfølging, blant annet § 9-28 Planovergangssignal - tog og skift skal stoppe foran planovergangen når signal «Stopp foran planovergangen» vises. Gruppen har konkludert med at det er svært kostbart og ikke står i rimelig forhold til sikkerhetsgevinsten å bygge ut infrastrukturen for å sikre at et tog under alle forhold og situasjoner kan stoppe foran planovergang når planovergangssignalet viser restriktivt signal. I datamaterialet over alvorlige ulykker (28 døde) som gruppa har vurdert, ville ingen vært forhindret av forskriften.

### Parkeringsansvar

Samferdselsdepartementet slår i et brev til Jernbaneverket (JBV) fast at det er Jernbaneverkets ansvar å sørge for tilfredsstillende parkeringstilbud ved jernbanestasjonene. Parkerings tilbudet skal være basert på samfunnsmessig lønnsomhet, og det legges opp til at andre interessenter kan være med og finansiere nye parkeringstilbud. I samme brev ble det videre slått fast at det er Jernbaneverket som skal ha ansvaret for å fastsette eventuell parkeringsavgift til pendlere.

### Flere avganger

Fra og med søndag 14. desember vil NSB kjøre flere tog. Selskapet øker da antallet avganger på strekningene Oslo S-Halden og Skøyen-Mysen. Også Oslo-Lillehammer og Bodø-Rognan får nye avganger.



## Hugger 70 000 mål skog

I løpet av fem år og til en kostnad på ca. 150 millioner kroner skal Jernbaneverket rydde unna vegetasjonen i en avstand på 15 meter til hver side av sporet langs 3 000 kilometer med jernbane.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU/NJÅL SVINGHEIM **Foto:** GEIR AASHEIM

- Vi startet opp skogryddingsprogrammet i høst på Gjøvik- og Bergensbanen. På Gjøvikbanen skal vi ta hele strekningen fra Gjøvik til Grefsen fram til neste sommer. Dette arbeidet alene vil koste ti millioner kroner, forteller prosjektleder Morten Tanggård, som slår fast at dette blir den største innsatsen med skogrydding som noensinne er gjort.

I Hallingdalen blir strekningen fra Hønefoss til Geilo ryddet. På Sørlandsbanen tas 43 kilometer mellom Lunde og Neslandsvatn. Først i 2013 vil alle strekningene være ryddet.

Da starter imidlertid vedlikeholdet. Jernbaneverket har gjort beregninger som viser at det trengs 14 millioner kroner årlig for å forhindre ny gjengroing.

### Bare fordeler

Skogryddingen skal forhindre at trær faller over kjøreledningen og med det slår ut trafikken. Eller at treet faller inn i sporet og er til fare for materiell og folk om bord i toget. Men fjerning av vegetasjonen vil også bidra til at lokføreren får bedre sikt til signaler og skilt, og at de som skal passere sporet på en

**DET LYSNER I SKOGEN:** Arbeidet med å fjerne skog og annen vegetasjon på begge sider av sporet er godt i gang på Gjøvikbanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen.

planovergang, lettere får øye på toget.

Færre løvblad på skinnene om høsten skal avverge forsinkelser som følge av «glatte skinner». Med mindre mat for elg, hjort og rådyr nær opp til sporet er det naturlig å tro at tallet på dyrepåkjørsler vil gå ned. Dessuten liker ikke disse dyrene å oppholde seg i åpent lende og vil forhåpentligvis heller holde seg inne i skogen.

En siste viktig følge er at det blir mye hyggeligere å reise med tog når en kan nyte utsikten til daler, fjorder og fjell i stedet for å kjøre i en grønn tunnel.

## GSM-R sjekket høyt og lavt

Jernbaneverkets nye togradiosystem GSM-R er blitt grundig kontrollert - til fots, på ski, ved hjelp av helikopter, bil, robel, ATV og snøskuter. Flere enn 1 500 basestasjoner og repeaterer er blitt sjekket - fra «den høyeste topp» til «fjæresteinene». Et meget omfattende og krevende arbeid er avsluttet i tråd med kontrakten Drift har påtatt seg. GSM-R er meget viktig som sikkerhetsradio og for togframføring og blir den bærende teknologien for framtidens tele- og signalsystemer. Erfaringer fra årets omfattende kontroller vil bli lagt til grunn for framtidig drift og vedlikehold.



**HØYT:** Per Olav Ødegård på luftig oppdrag. FOTO: ARILD OLSEN

### Merkur-avslag

Statens jernbanetilsyn har meddelt Jernbaneverket at signalanlegget Merkur, som blant annet er installert på Ganddal og på det nye dobbeltsporet Sandnes-Stavanger og som skal benyttes nord på Nordlandsbanen, ikke vil bli tillatt tatt i bruk med den dokumentasjonen som per i dag foreligger. Mens det nå arbeides med å få opp alternative løsninger på Nord-Jæren, slik at dobbeltsporet skal kunne tas i bruk på forutsatt tidspunkt, har jernbanedirektør Elisabeth Enger bestemt at det skal settes i gang en gransking på hva som har gått galt i denne saken.

### Arendalsbanen feiret

Både liten og stor møtte opp da Arendalsbanen feiret sitt 100-årsjubileum 22. november. Banen fikk celebrert besøk, da både jernbanedirektøren og fylkesvaraordfører holdt tale for de fremmøtte på Arendal stasjon.

- Arendalsbanen er den banen i Norge som opplever størst prosentvis vekst i passasjerantallet, kunne jernbanedirektør Elisabeth Enger slå fast.

Jubileumstoget ble kjørt med en motorvogn av type 86, som var selve ryggraden i passasjertrafikken på Arendalsbanen i en årrekke.

Det var strekningen Arendal-Froland som åpnet i 1908. Strekningen videre opp til Nelaug fyller 100 år først i 2010.

### Overvåking

Jernbaneverket har bestilt et overvåkingssystem for strømvtagere fra Sensys Traffic i Sverige for å teste denne teknikken. Hvert år medfører feil ved strømvtagere på et tog at kontaktledningen rives - hver gang med forsinkelser og store kostnader ved å reparere den igjen. Systemet som skal testes ut, er utviklet av Sensys i samarbeid med Banverket i Sverige. Systemet er slik at det automatisk identifiserer skader på strømvtageren. Ordren fra Jernbaneverket er verdt én million kroner - eller om lag hva det kan koste å reparere en revet kontaktledning.

### Finsk på Malmbanan

Det statside, finske jernbanekonsernet VR tar over drift og vedlikehold av Malmbanan mellom Riksgrensene og Gällivare fra neste år og til 2014. Anbudet deres var 1,2 prosent lavere enn anbudet fra Banverket, som har vedlikeholdet nå. Det er selskapet VR Track, en del av divisjonen VR Rata, som nå etablerer seg med tyngde i Nord-Sverige. De har hatt oppdrag med bygging av Botniabanen og ser nok også fram til at denne kanskje vil bli forlenget med Norr-Botniabanen nordover fra Umeå til Haparanda. Neste år legges for øvrig drift og vedlikehold på flere strekninger i Nord-Sverige ut på anbud.

# Leif kaster kortene

Leif Nygård har gjort rent kortbord i bridgemesterskap i Europa de siste tretti år, først som spiller og deretter som lagleder. Nå er det snart slutt - både med det norske bridgehegemoniet og for Leif som jernbanemann.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

– I 1975 ble laget vårt norgesmestere, og vi ble sendt for å representere Norge i Europamesterskapet for jernbanelag i Frankrike året etter. På den tida hadde Belgia det beste laget. Svenskene var også gode. Derfor kom det overraskende på alle, også oss selv, at vi skulle gå helt til topps!

Leif Nygård var med på å ta hjem fire EM og sju nordiske mesterskap som spiller og har deltatt som lagleder på de øvrige mesterskapene. På 90-tallet og utover hadde Norge et fantastisk godt lag som vant sju EM-titler på rad og hele ni i nordisk. Dessuten har han tatt hjem fire JM i lag og fire i par.

Til våren setter han strek etter nesten 47 år på jernbanen – i den perioden den norske jernbanen gjennomgikk en total omkalfatring.

– Det har vært en kjempefin

arbeidsplass, det har det vært, med mange gode kompiser, oppsummerer Leif drøye 46 år etter at han startet som aspirant. Når han går av, er det fra stillingen som sjef for de 50 togekspeditørene (txp'ene) på Nordlandsbanen.

– Det er en kjempejeng. Vi har hatt mye ekstraarbeid på Nordlandsbanen de siste årene med utbyggingen av fjernstyringen. Men txp'ene stiller opp og står på noe enormt enda resultatet av utbyggingen av fjernstyringen er at de mister jobben. Det synes jeg er imponerende!

## Av jernbaneblod

Til tross for at han hadde en far som var banevokter på Steinkjer, var det ikke lagt noen plan for gutten om å bli jernbanemann.

– På den tida var jeg veldig oppatt av fotball. Steinkjer hadde lag i den øverste divisjonen og spillere på landslaget. Jeg ville helst være der for å spille fotball. Men sommeren etter at jeg var ferdig på handelsskolen, jobbet jeg sesong på pakkhuset. Der så jeg et oppslag om at NSB trengte aspiranter. Det ble til at jeg søkte og fikk begynne – i Trondheim.

Det var i 1962 – det året Steinkjer FK tok sølvet etter Brann i

Hovedserien. Noe A-lagsspill for Steinkjer ble det ikke på Leif. Men bedriftsfotball ble det mye av.

Etter litt grubling finner han ut at han spilte bedriftsfotball for jernbanen fra 1964 og fram til oldboysmesterskapet på Steinkjer i 1991 – og også noen kamper i 1992.

– Vi hadde et godt lag i Trondheim på 60-tallet og kom til sluttspillet hvert år. Vant gjorde vi derimot bare én gang, mimrer Leif, som kan smykke seg med tittelen jernbanemester også der.

## Alltid på farten

Livet som aspirant og som yngst på turnusen betydde mye farting på 60-tallet. Én måned her, et par uker der før det bar videre til enda en ny stasjon.

– Jeg har tjenestegjort på samtlige stasjoner på Nordlandsbanen unntatt Drevja, på samtlige stasjoner på Rørosbanen, Namsosbanen og på Dovrebanen mellom Støren og Dombås. Det var ei artig tid der jeg ble kjent overalt og ikke minst kjent med mye folk. Men du vet, jeg var mye borte hjemmefra.

Den gangen var det mange ansatte på alle stasjoner. Det er snudd helt på hodet. I dag er txp'ene alene på jobb. Hver eneste ▶







**PITSTOP:** ► Pub-besøk hører med når gutta er på tur. For Leif går det glatt å slå av en prat med de innfødte i London på deres morsmål.

vakt er de alene. Kanskje treffer de kollegaen i døra når det er vaktskifte. Ofte ser de ingen i løpet av arbeidsdagen. – Vi så dette og tok initiativet til en årlig todagers medarbeiderkonferanse i Trafikk Nord med hovedvekt på sikkerhetstjeneste og litt sosialt for at folk skulle kunne se og bli kjent med hverandre. Det ble tatt veldig godt imot og er nå gjennomført i alle regionene, forteller OS TXP Nordlandsbanen, som er den fulle tittelen på jernbanspråket.

#### Sjokket

Til tross for at han synes arbeidslivet på jernbanen har vært helt topp, er det én episode som sitter i. Det var da han mistet jobben i plenum.

Han hadde søkt og fått stillingen som salgssjef på Steinkjer i 1990. Tre år senere var hele ledelsen i NSB Persontrafikk

samlet til møte. Der fikk de høre fra lederen at organisasjonen skulle produktrettes og at det var to salgsskifter som skulle bort. De to var Lillestrøm og Steinkjer.

– Den behandlingen var fryktelig dårlig. Det var et sjokk å få vite der og da at jobben ville forsvinne uten at vi hadde blitt informert på forhånd. Du kan si at en lærdom av den opplevelsen er å bringe videre det vi vet til enhver tid. Det har jeg prøvd å etterleve når det gjelder utbyggingen av fjernstyringen på Nordlandsbanen, forsikrer Leif.

#### Blowing bubbles

Som oppslukt fotballspiller i barne- og tenårene leste Leif også internasjonale fotballblad – ikke minst om premiere league-laget West Ham. I et blad fant han en brevvenn i London. David Parry var på samme alder og like interessert i fotball som Leif.

– Jeg hadde nettopp startet med engelsk på skolen og begynte å brevveksle med ham da jeg var 13-14 år. Siden har vi holdt kontakten. Det var tilfeldig at han bodde i Øst-London og holdt med West Ham. Men fra ham fikk jeg tilsendt program fra kampene og avisutklipp etter kampene. Det var vel slik interessen for West Ham ble så sterk.

I mange år har Leif vært medlem i klubben. Ikke supporterklubben, men klubben West Ham, der klubbansvar handler om å blåse bobler og laget kjører berg- og dalbane på tabellen og mellom divisjonene.

– Du snakker engelsk som en innfødt?

– Njaa. Jeg fikk stipend fra NSB i 1979 for å gå på språkkurs i London. Det ble noen interessante måneder, sier Leif litt kryptisk. Historiene fra hans tid på «hybel» hos Andrew Hamilton og hans

**SUPER-SUPPORTER:** Leif må se seg slått som supporter av Øistein Sivertsen, pensjonert jernbanemann og reisekompis fra Mo i Rana. Han har vært med West Ham på treningsleir, fått sitte på benken og hatt bilde av barnebarnet i programmet.



kone, som var ordentlig, engelsk «Lady», krever dessverre for mye plass. Men god i engelsk, det ble han.

Det er også flere av jernbanskompisene etter utallige turer til fotballøya. Det var på 80-tallet de startet utvandringen for å dyrke lidenskapen.

– Da tok vi tog fra Trondheim på mandag for å få med en landskamp på Wembly onsdag og ligakamp lørdag. Det var artige turer med tog fram og tilbake gjennom halve Europa, ferge fra Hook van Holland til Harwich og tog derfra til London. Det ble jo snakket en del om disse turene, vet du, så da meldte det seg stadig flere som ville være med. En gang var vi femten personer, men det har aldri vært verken stress eller noe tull, forsikrer «Reiseleder Utland», som de yngste i følget, Per Olav Hove og Kåre Lenes, konsekvent omtaler Leif som. Gjennom årene har førti for-

skjellige personer vært med på disse turene.

#### Snart pensjonist

Leif Nygård sa for mange år siden at han skulle pensjonere seg som områdesjef for txp'ene på Nordlandsbanen når fjernstyringen var framme i Mosjøen. Dit skulle den komme i 2006. Men fortsatt fjernstyres banen bare til Majavatn. Verken han eller noen andre i Jernbanelaget kan si eksakt når banen vil bli godkjent for fjernstyring til Mosjøen. Nå orker han ikke vente lenger.

– Hva sier txp'ene nordpå nå da når du slutter?

– Det er jo lenge siden jeg fortalte at jeg skulle slutte når fjernstyringen kom til Mosjøen, og det blir jeg naturligvis minnet om. Selv om jeg har hobbyer, blir det naturligvis rart å slutte etter nesten 47 år. Men jeg har varslet om at jeg kommer noen turer nordover for å sjekke



hvordan det går. Det er en kjempegjeng jeg har fått være leder for, sier Leif.

Da 18-årige Leif Nygård begynte som aspirant i 1962, var det mange ansatte både ute og inne på alle stasjoner og stor aktivitet på idrettsfronten. Nå er den storhetstida over.

– På det meste var vi samlet noen og førti par og 16 firemannslag til jernbane-NM i bridge på Rapham. Nå er det helt slutt på lagspill. Den gangen var det bridgelag over hele landet. Det er også helt slutt. Mange av de andre aktivitetene innen jernbaneidretten har gått den samme veien. Når det er færre som jobber, er det naturlig at det blir færre deltakere i jernbaneidretten, sier Leif – og stikker med spardama.

**YESS!!** Livet er topp når West-Ham scorer. Dessverre kan det være langt mellom oppturene for laget i Leifs hjerte. Denne gangen endte det med 1-3-tap.



# En jernbane for passasjerene!

Månedens gjesteskribent minner om at NSB og Jernbaneverket må huske sine viktigste oppdragsgivere - kundene.

Jernbanen i Norge er på offensiven. Klima- og miljøpolitikk gjør at jernbane har blitt «in» igjen. Men fortsatt er store deler av jernbanenettet antikvarisk, og antallet feil og mangler er større enn noen sinne. Dette kan selvsagt vi politikere gjøre noe med, og bevilningene til jernbane øker jevnt og trutt.

## Gjør livet litt lettere

Men, og det er et stort men: det synes som om NSB og Jernbaneverket har glemt sine viktigste oppdragsgivere, kundene. Som ivrig pendler mellom Drammen og Oslo får jeg oppleve jernbanen på godt og vondt. Vi venter på 2012 og åpningen av Sandvika-Lysaker, for i dag opplever vi fulle tog med frustrerte passasjerer. Passasjerer som er glade i toget, men som også lever etter ordtaket: «Den man elsker, tukter man.» Og det er det jeg vil gjøre i dette innlegget. Jeg mener det er mulig å gjøre livet litt

lettere for togpassasjerene, uavhengig av signalfeil, forsinkelser eller manglende investeringer.

## Hvorfor straffegebyr?

Etter massivt press, utallige radio- og tv-debatter har endelig Jernbaneverket kommet fram til at de vil gi passasjerer erstatning ved forsinkelser eller kanselleringer. Dette har NSB jobbet lenge for å få til. Så i denne saken framstår NSB som kundevennlige.

Men etter at Flytoget ble kåret til Norges best likte firma, og NSB havnet nesten nederst, skulle en tro at NSB ville sette inn en offensiv for å bedre sitt image. Det første jeg registrerte etter denne kåringen, var at NSB innførte et prispåslag på 20 kroner for de som ikke hadde løst billett før de gikk på toget. Hva slags forsøk på å bedre sitt forhold til kundene er det? Jeg har forståelse for at man vil slippe dobbeltarbeid for konduktørene, men hvorfor gjøre alt om til straffegebyr? Bestiller du flybillett på internett, får du en liten rabatt. Hvorfor ikke gi de som løser billett på automatene på stasjonen en femmer i rabatt, istedenfor å tynde som ikke rekker å kjøpe billett før de går på toget? Det må gå an å tenke positivt, spesielt for en

bedrift som oppfattes som en av Norges minst populære.

## Stinn brakke - ikke komfort

Et annet problem som irriterer mange er de såkalte komfortvognene. På NSBs hjemmesider står følgende: «NSB KOMFORT er en egen avdeling på toget for deg som ønsker å jobbe eller bare slappe av med en kopp kaffe og avis når du reiser.»

For pendlere på Vestfoldbanen har vognene i rushtida blitt så fulle at det minner mer om stinn brakke enn en avslappende reise. Hvorfor ikke utvide til en hel komfortvogn i de gamle togene? Det er tydelig at dette er et tilbud som blir mer og mer populært, og da bør NSB følge med og respondere på kundenes ønsker. I stedet virker det som man venter på at komfortvognene skal bli så overfylte at folk til slutt ikke orker å benytte seg av tilbudet lenger. Jeg har hørt rykter om at NSB vil utvide komforttilbudet. Kom igjen, tiden er overmoden.

## Runddansen i Drammen

I Drammen har vi lenge gledet oss over at vi skal få endestasjonen for Flytoget. Dette er noe byens næringsliv, innbyggere og politikere sammen har jobbet for lenge.



FULLE TOG: Stortingetsrepresentant Trond Helleland skriver om fulle tog – med frustrerte passasjerer. FOTO: ØYSTEIN GRUE

« ... da kan ikke den gamle monopolisten NSB sitte med eiendoms- og disposisjonsrett over den viktigste infrastrukturen»

kommer ikke i gang, på tross av stortingsvedtak og press fra storting og regjering er det ennå ingen avklaring. Kommunen er villig til å drive P-huset, men ingen ting ser ut til å hjelpe.

## Atvorlig

Hvis det viser seg at det er NSB og ROM som trener denne saken, er det etter min mening en kraftig spiker i kista for NSBs ambisjoner om å eie og drive stasjonene. Flytoget er en konkurrent til NSB, og hvis det er slik at NSB trener

bygging av P-hus for å hindre oppstart av Flytoget fra Drammen, er det meget alvorlig. I årene som kommer, vil vi se flere aktører som driver persontransport på jernbanen, da kan ikke den gamle monopolisten NSB sitte med eiendoms- og disposisjonsrett over den viktigste infrastrukturen som gir passasjerene tilgang til togene.

Snart skal Nasjonal transportplan behandles, den vil garantert gi et løft for jernbanen. Men service og kundebehandling kan ikke Stortinget gjøre noe med, det må jernbaneaktørene selv ta tak i.

## MÅNEDENS GJEST

**NAVN:** Trond Helleland  
**TITTEL:** Stortingetsrepresentant for Høyre og medlem av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité.





«Oppveksten i jernbanens borettslag har gjort oss til kunstnere», hevder musiker Finn Kalvik og forfatter Erik Fosnes Hansen. Om et års tid håper de å kunne lansere et musikkalbum inspirert av barndommen i stjerneblokkene på Grorud.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

# Små barn av jernbanen



FOTO: ØYSTEIN GRUE



FOTO: ØYSTEIN GRUE

**REGIME:** «Sang, høylydt tale og bruk av musikkinstrumenter er ikke tillatt før kl. 9.00 og i tiden fra kl. 16.00 til kl. 18.00. Demp radio og TV.»

◀ **REISEFOT:** Mange i familien var enten i jernbanen eller på sjøen. Lillebjørn Nilsen karakteriserer oss trubadurer som sjøfolk på landjorda på grunn av all reisinga, forteller Finn.

► – Vi har et prosjekt sammen, skjønneru, men det tar tid, for vi er begge veldig mye ute og reiser. Tre år har vi holdt på til nå, men er ennå langt fra i mål. Neste år, kanskje, spekulerer Finn.  
– Vi blei kjent som voksne, selv om vi har visst om hverandre lenge, overtar Erik. – Det hele startet på den halvbrune pøbben Fru Burums i Skovveien, der ble vi sitende og diskutere felles referanser fra der vi vokste opp. Vaktmester Søberg, for eksempel, en institusjon i blå kjeledress.

**På gamle tomter**

– Jeg jobba for Søberg om

sommeren, minnes Finn, – kjørte den nifse gressklipperen hans som med glefsende rotoror kunne sluke alt fra buskas til småbarn. Den var av den typen man satt oppå. Med fri eksos vekte jeg hele borettslaget grytidlig hver lørdag morra.

– Søberg var fra Odalen, og snill som dagen var lang, likevel skremte han livet av meg da jeg var kun fire år gammel. Han løftet meg nemlig i været, og derfor var jeg redd for ham i flere år etterpå, tilføyer Erik.

Vi er inne i velferdslokalet vis-à-vis matbutikken i Stjerneblokkveien. Gutta trekker inn atmosfæren i fulle drag. Her har de vært på

utallige juletreffester, fødselsdager og syttende mai-arrangementer.

– Husker du Kemps Korps, spør Finn brått, – voksne jernbanefolk som spilte sammen privat og vekte alle i otta hver syttende mai. Du er vel for liten til å ha opplevd det, Erik?

Men Erik husker alt.

**Godt stoff**

– Vi var like nostalgiske på sekstiårsdagen til Finn, han hadde invitert til herrelag med sushi og børst. Jeg tror det var Jan Eggum som til slutt utbrøt: «Så mye godt stoff som dere har her, ska eg forbanne meg på at det her må ende opp

som en egen forestilling.» Kanskje var han lei av all mimringa og ville sette strek.

Erik begynner å deklamere fra husordensreglene i borettslaget: «All søppel skal pakkes godt inn og surres med hyssing før det kastes i søppelsjakten... Det må påses at søppelen er så tørr som mulig.»

– Tenk deg kjerringene stå der og tørke av søpla si, gliser Finn.

– «Fotballsparking, håndballkasting eller annet ballspill og sykling er ikke tillatt på borettslagets grønnanlegg eller stikkveier...» fortsetter Fosnes Hansen, og blir nok en gang sufflert av Kalvik:

**Husorden blues**

– Jeg husker illsinte fru Lind ringte på døra til mora mi og klaga på at vi spratt ball mot husfasaden. «Nå må ungene slutte med denna fotballspellinga her!» «Men hva meneru vi skal vi gjørra med dem, da?» undret mor. «Slå rem i hjæl», repliserte fru Lind kontant, hu hadde en mann som jobba nattskift.

– Ta fram gitaren, Finn – dette kan det bli en ny blues av!

– «Husordensblues» – Kast ikke unga i klossettet ...

– Kjempebra! Spell nå, mens jeg leser: «Før det bringes noe inn i leiligheten, må det senest ved inn-

flytting skaffes renhetsattest fra Helserådet ...»

– Står det virkelig RENHETS-ATTEST?

– Sånn holder vi på, Finn tryller fram låter og jeg skriver tekstene. Temaet er jernbanen og oppveksten her i Stjerneblokkveien. Men vi er langt fra ferdige. Så langt er det mest moro bare å være sammen på gamle tomter.

**Tidene skifter**

Atten år er aldersforskjellen mellom de to. Familien til Finn (61) var i den første bølgen som flytta inn på tidlig femtitall. Finns far Bjørn var telegrafist på Fåvang ►

► stasjon, men fikk så arbeid på Østbanen og ønsket å flytte til hovedstaden for å kunne gi ungene en skikkelig utdanning. Han var så heldig å få leilighet i Stjerneblokkveien, der jernbanefolk fra alle landsdeler og samfunnslag ble ristet sammen. Bjørn Kalvik avsluttet karrieren som den siste stasjonsmesteren på Vestbanen.

– Da vi flytta inn, var hele borettslaget fortsatt en byggeplass. Det var så mye leire her at jeg burde blitt pottemaker, fleiper Finn.

– Veier fantes ikke, vi måtte balansere på planker gjennom gjørmevellinga. Folk snekra og banka på kjellere og loft, jeg husker særlig en som datt ned fra stillaset i fylla.

Finn hoppa på ski, spilte fotball ved «Stillasjen» og ishockey på «Lekern». I løypene rundt borettslaget løp brødrene Knut og Arne Kvalheim, de senere langdistansespesialistene. Unge Kalvik debuterte som artist tretten år gammel i morens syklubb, trettenåringen fortalte vitser og historier og lot seg beruse av all velmenende oppmerksomhet. Gjennombruddet i noe videre forstand kom i 1969 med singelen «Finne meg sjæl».

#### Jernbanen består

– I min tid var alt så veldig ferdig, i dobbelt forstand, for ungetallet var gått drastisk ned. Paradoksalt nok var forholdene likevel langt strengere. En gang fikk jeg kjeft for å spille badminton (!), husker Erik (43), som selv er av flere generasjoners jernbaneætt.

– Både far, bestefar og oldefar var i «Etaten», og oste av stolthet, selvrespekt og pålitelighet, en slags proletariats overklasse. Vi vokste begge opp blant snille, trygge og stabile voksne – faktisk de samme menneskene også, bare i to forskjellige livsfaser. Jeg husker at de gjorde honnør og ønsket hverandre høytidelig «God middag» når de møttes utafør blokkene. Beboerne her var både beleste og opplyste.

Erik har selv akkurat kommet hjem fra en lang lesetur til Tyskland med sin nye roman «Løvekvinnen», der faren til den kvinnelige hovedpersonen er stasjonsmester. Som en del av forberedelsene til boka tok Erik kontakt med faren til Finn.

FOTO: ØYSTEIN GRUJE



– Jeg fikk blant annet innføring i typiske jernbaneuttrykk, som at spor ni alltid ble benevnt som «spor peis», for ikke å bli forvekslet med spor ti. Mye av stemningen i Løvekvinnen er hentet fra barndommen, faktisk mer enn de fleste er klar over. Hovedpersonen hører for eksempel nattoget hele tiden. Å sovne til lyden av tog er spesielt, nærmest ren poesi. Dessuten kunne vi skjelve de ulike lokene fra hverandre på lyden.

– Og når Dovregubben kjørte forbi, løp vi alltid til gjerdet, svever Finn.

#### Popler for fall

Et annet fellestrekk var at begge opplevde at Grorud fortsatt lå på landet.

– Som landsens gutt med egen lakselv, var det rett ut i skauen hver dag etter skoletid. Om vinteren kunne du spenne på deg skia og stake rett inn i Marka. Leksene

fikk man ta etter at det ble mørkt. I en svensk anmeldelse ble jeg omtalt som et «sovstadsbarn», de skulle bare visst at kuene beita rett utafør oppgangen vår.

– I Grandsdalen fantes geiter, vi hadde med salt til dem på skoleveien til Furuset. Men så kom den store utbyggingen, og området gikk gjennom en total forvandling, oppsummerer Erik melankolsk.

Tidene skifter og ingenting forblir hva det var. Karene har

omsider nådd sitt tristeste minne fra oppveksten:

– Beboerne hadde planta en 800 meter lang praktfull poppelallé langs skinnegangen. Den var enormt fin, som en susende grønn mur, men så plutselig var den skjært ned nærmest over natta.

– Det var en sorgens dag, og særlig mødrene våre tok det fryktelig tungt.

Årsaken til motorsagmassakren var at poplene hadde råtnet inn-

vendig, og sto i fare for å ramle over jernbanesporene.

Fortsatt er ni av ti familier i Stjerneblokkveien 1-23 jernbanefolk, men de siste par åra har også «vanlige» OBOS-medlemmer fått tilgang. Nok en skanse har dermed falt, til gjengjeld har altså Erik Fosnes Hansen og Finn Kalvik tatt mål av seg til å gjøre jernbaneborettslaget udødelig. Vi venter i spenning.

**GRORUD:** Jeg kjenner kulda renne nedover bakkene her, hutrer Erik. Fordelen var at skiløypene gikk rett rundt blokkene.



**BYGGJER TROMMER:**  
Peder Kanestrøm bygger trommene, dottera målar kraftdyr på dei og kona nyttar dei i verksemda si som naturterapeut.

# Jernbane(sja)mannen

Kona Sonja Einseth er klarsynsk, healer og sjaman. Sjølv har dokumentcontroller Peder Kanestrøm i Jernbaneverket sin bakgrunn frå naturvitskapen. Ho måtte heale nokre knekte fingrar før han var overtydd ...

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Til dagleg handterer elkraftingeniør Peder Kanestrøm gamle og nye papir for heile den tekniske dokumentasjonen av jernbanen i Region Nord. Når arbeidsdagen på Marienborg er over, går han på hobbyrommet heime for å bringe fram urlydar frå sjamantrummer.

## Arbeide med hendene

– Om eg ikkje får arbeide med hendene mine, kan eg like godt grave meg ned, seier han som i 1987 kom til Johan Anton Wikander sin organisasjon i Trondheim for å arbeide med drift og vedlikehald av omformarstasjonane til jernbanen på elektrifisert strekning frå Eidsvoll i sør til Trondheim i nord!

– Det er ikkje det at eg ikkje trivst med papir- og dataarbeid. Det gjer eg så absolutt. Men eg har alltid likt å arbeide med hendene og har alltid gjort det, seier Kanestrøm.

No kan det hende at kona har hatt ein sterk innverknad på at handverket han driv med på fritida, er sjamantrummer.

## Vart overtydd

Peder vedgår at han tvilte lenge på evnene åt kona.

– Eg sleit med ilt i ryggen i mange år heilt til Sonja byrja å prøve ut evnene sine. Etter nokre behandlingar vart eg betre og sidan heilt bra. Det har ryggen vore etter dette. Men eg var framleis litt i tvil.

«Omvendinga» kom under ei synfaring ved Stavne omformarstasjon.

– Eg skulle løfte på eit kumløkk, men fingrane satt fast då kumløkket ramla over ende. Eg var overtydd om at ein av fingrane var brekt, og at den andre var ute av

ledd. Vi vart samde om at dei andre to skulle gå runden sin før dei følgde meg på sjukehuset, fortel Peder.

Då dei to andre gjekk, fekk Peder opp mobilen og ringte kona. Han fortalde kva som hadde hendt. Deretter la han mobilen på fingrane medan Sonja skulle fjernheale han. Det heldt han på med til kollegaene kom att om lag tre minutt seinare.

– Då eg såg dei kome, avbraut eg fjernhealinga og gav beskjed om at eg måtte ein tur på sjukehuset før eg kom heim. Men med det same eg braut samtalen, var det som ein mild pust rundt fingrane og med det same blei dei heilt bra, frå store smerter til hundre prosent bra på sekundet. Fingrane vart like fort bra som dei vart skadde. Då vart eg 110 prosent overtydd, seier Peder.

## Trommemakar

Då Peder ein gong såg ei irsk sjamantrumme, vart interessa vekt. Ein nabo ville òg bygge tromme og kjøpte skinn. Dermed var dei to naboane i gong.

Sidan har det vorte ei tresifra mengd trommer på Peder. Skinnen han nyttar, kjem frå to år gammal hjort. Så viktig er kvaliteten på skinnen at han personleg tar det med seg til Brønnøysund der det blir avhåra, skrapa reint og nokre skinn garva med bark frå erteplanta mimosa som gjev sju prosent garving.

Ramma vert laga av bjørk, førstesortering finér i tre lag som han bender til i kald tilstand. Skinnen blir stramma opp i blaut tilstand med strimlar av råhud. Når skinnen tørkar, blir det stramt.

– Om ein vil stemme tromma opp eller ned, kan ein anten nytte fukt eller varme. Fukt på skinnen



vil gje ein djupare tone medan ein omgang med hårtørkar strammar skinnen, forklarar Peder.

## Handyman

Peder Kanestrøm er ikkje berre sjamantrummekakar. Han lagar trommestikker av anten hjortehorn eller trevirke som beveren i Nidelva først har gnege reint. Langspyd som kan vere kjekt å ha om bjørnen vert nærgående, gjer han også. Og langboge med pilar. Men pilane som blei lagde i aluminium, fekk for stor gjennomslagskraft til at han kan selje dei.

Då er det mindre skummelt med stempel. Stempla gjer han av bjørk der han skjer ut mønster, gjerne henta frå helleristingar eller bilete av kraftdyr. Stempla blir mellom anna nytta til å pynte på skinnfellar. Meir om dette kan du sjå på heimesida hans, [www.trommemaker.com](http://www.trommemaker.com).

Medan kona driv som naturterapeut frå lokale på Charlottenlund i Trondheim og Peder donar på hobbyrommet, driv dottera Mona med måling. Ho målar kraftdyr som gaupe og ulv på trommeskinnet som Peder har spent opp på tromma, og som kona slår på som naturterapeut.

**TAKKER KONA:** – Eg sleit med ilt i ryggen i mange år heilt til Sonja byrja å prøve ut evnene sine, fortel Peder Kanestrøm.



## Lys i mørket

En av Noregs travleste stasjoner, Nationaltheatret stasjon, har fått nye rulletrapper med spennende lys. Bildet er tatt med stativ og viser trappen ned mot spor 1 og 2.

### MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE

**NAVN:** Torbjørn Eide  
**TITTEL:** Flytogfører  
**KAMERA:** Nikon D200  
(brennvidde 18 mm og blender 22)





### Storordre til Green Cargo

Svenske Green Cargo har inngått en tiårig avtale med Svenskt Stål AB til en verdi på 2,5 milliarder svenske kroner og et årlig transportvolum på 4 millioner tonn. Transporten skal foregå fra fabrikkene i Borlänge, Luleå og Oxelösund. En forutsetning for avtalen fra SSABs side er at Green Cargo benytter sterkere og mer energivennlige lokomotiv. Godstogselskapet skal derfor bruke én milliard på å kjøpe 16 nye lokomotiv. De skal også bytte ut skifte-lokomotivene til en type som slipper ut mye mindre CO<sub>2</sub>. Når stålet sendes med tog, sparer det veiene for 300 vogntog per dag.

### Sporet av børsen

Den tyske staten skulle i oktober selge 24,9% av DB Mobility Logistics AG, som står for person- og godstrafikken i Deutsche Bahn. Salget av disse aksjene skulle gi åtte milliarder euro - var planen. Etter at finanskrisa slo inn, ble den mulige salgssummen plutselig beregnet til bare 3-5 mrd. euro. Dermed satte regjeringa ned foten og utsatte salget på ubestemt tid. Informasjonen om at et eventuelt salg ville gitt DB-sjef Hartmut Mehdorn 12 millioner kroner i ekstra bonus i tillegg til års-lønna på ca. 6 millioner og en «vanlig» bonus på 26 millioner kroner, kostet samtidig statssekretæren i Transportdepartementet jobben.

### Bedre i Danmark

Etter et par år med ekstraordinær fornyelse og styrket vedlikehold i Danmark er togene nå i ferd med å komme og gå i rute. Til og med oktober var punktligheten på region- og fjerntogene på 95,5 prosent. Det betyr at det store løftet i fornyelse har slått ut positivt allerede. Banedanmark sa i 2006, da de fikk tilført fem milliarder kroner for å kappe inn på ettersepet, at de måtte ha tre-fire år på seg før de store resultatene ville komme. Med trafikkavtalen på plass, en ekstrabevilgning som gjorde det mulig å tredoble fornyelsen hvert år, har resultatene kommet raskere. Neste år er planen å fornye 110 kilometer danske spor og signalanlegg.

## Må svette mer

Network Rail, som er «jernbaneloveret» i Storbritannia, må bli 21 prosent mer effektivt de neste fem årene, sørge for at punktligheten blir bedre, regulariteten høyere og en saftig økning i passasjer- og godstrafikk. De tilbys 300 milliarder kroner for å gjøre jobben.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

I Storbritannia er det Office of Rail Regulation (ORR), et organ som både er jernbanetilsyn og økonomisk tilsyn, som stiller kravene og forhandler med Network Rail. Mens Network Rail de siste fem årene har forbedret effektiviteten med 30 prosent, er kravet for de neste fem årene en ytterligere forbedring på 21 prosent. Det er også et krav om å redusere antallet forsinkede og kansellerte tog med 20 prosent, øke punktligheten fra dagens 90 prosent til 92/93 prosent, redusere forsinkelsene på godstog med 25 prosent og øke transportarbeidet med 20 prosent for passasjertog og 30 prosent for godstog - i tillegg til en mengde oppgaver knyttet til stasjonsutvikling, fjerning av flaskehals og forlengelse av 500 plattformer.

### Kjempesatsing

For denne jobben foreslår ORR at Network Rail blir tilført nesten 300 milliarder kroner for disse fem årene. Det er 25 milliarder mindre enn det Network Rail selv har bedt om. Tilbudet fra ORR ble lagt fram 30. oktober. Network Rail skal komme med sine meninger om forslaget innen 5. februar.

Uansett hva som blir det endelige resultatet for denne femårspakken, vil den bli den største satsingen på britisk jernbane på årtier. Men så utfører togene også et transportarbeid som ikke har vært høyere siden 1946, men på bare omtrent halvparten så mange kilometer spor som den gangen.

Det felles målet i Storbritannia er at Network Rail skal bli den mest effektive jernbaneforvalteren i verden. Og dit er det visstnok et lite stykke å gå fortsatt.



**VAKKERT:** Darlington stasjon på East Coast Main Line mellom London og Edinburgh er en av de over 2.500 jernbanestasjonene i Storbritannia som Network Rail eier.



**ENERGISK:** I solnedgang er kontaktledninger og tog et vakkert syn – også i Belgia. SNCB satser nå tungt på å bruke mindre strøm og på å utnytte strømmen mer effektivt sammen med infrastrukturforvalter Infrabel.

## Best på bærekraft

Den internasjonale jernbaneunionen UIC har for første gang kåret verdige vinnere av en pris for bærekraftig utvikling. Førsteprisen gikk til belgiske SNCB - for energisparing.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU **Foto:** SNCB HOLDING

UIC hadde plukket ut en kompetent og uheldet jury ledet av Martina Otto fra FNs miljøprogram til å velge de første vinnerne av UIC Sustainability Awards 2008. De kåret det belgiske togselskapet SNCB som vinner av førstepremien. Selskapet vant for kampanjen de har hatt innad i selskapet for å spare energi og bruke energi mer effektivt. Juryn uttaler at det var briljant gjort av selskapet å involvere og trene opp de ansatte til å bli «energivoktere». De omtaler videre tiltaket som et «perfekt eksempel på et bærekraftig prosjekt».

Infrastrukturforvalteren i Belgia, Infrabel, er nå partner i energiprogrammet Nordic Railway Energy Settlement System som Jernbaneloveret Bane Energi har utviklet.

Med det på plass vil SNCB kunne spare enda mer energi.

### Dansk og svensk suksess

På de neste plassene fulgte DSB og SJ. DSB fikk andrepremie for sitt arbeid med å erstatte halogenpærer med LED-pærer i lokal-togene. Disse diodene bruker gjerne 24V, varer ekstremt lenge, opp til 100 000 timer, avgir lite varme og er ellers robuste mot støt og rystelser. Erfaringene fra Danmark viser at disse lysene kan tas i bruk i alle tog.

Tredjepremien gikk til SJ for et prosjekt som tidligere er omtalt i Jernbanemagasinet. SJ klarer å sortere og gjenvinne 99 prosent av materialene i utrangerte tog som blir hogd opp.



### Jernbaneloveret

#### Sentralt

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

Informasjonssjef  
Ann-Kristin Endal  
Tlf: 22 45 52 75/997 40 740  
e-post: enan@jbn.no

#### Info Utbygging

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

#### Info Øst

Informasjonssjef  
Thor Erik Skarpen  
Tlf: 22 45 51 44/916 55 144  
e-post: skat@jbn.no

#### Info Vest

Informasjonssjef  
Inge Hjertaas  
Tlf: 59 96 60 50/916 50 176  
e-post: ihj@jbn.no

#### Info Nord

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

#### Info Sørlandsbanen

Informasjonssjef  
Henning Lode  
Tlf: 51 56 96 50/916 69 650  
e-post: holde@jbn.no





**A**  
**RETURADRESSE:**  
Jernbaneverket Fellestjenester  
v/ Ivar Marstein, Lønn/Personal  
Postboks 4350  
2308 Hamar

## PÅ SKRÅTT BAKFRA



# Juletanker

Julen er blant annet tid til ettertanke. Tradisjoner og en smule nostalgi må det også være rom for – også i denne spalte med skråblikk på jernbanehistorien.

Du har vel hørt om NSBs tognisse? Nei da, det var ikke generaldirektøren, men nissekleddede personer med maske og sekk som gikk fra vogn til vogn i de lengste juletogene på jakt etter de yngste blant passasjerene. Barna fikk presanger av nissen – ikke dyre, men likevel fine, for jernbanefolk med sans for økonomi handlet i konkursbo og sikret julegaver mens folk flest tenkte mer på juli enn på jul. Så langt som til japanske magasiner nådde skildringer av «Santa Claus Train in Norway». Og det fortelles om en liten pike som mistet kosebamsen hun hadde fått av nissen på toget til Trondheim, og ble så ulykkelig at julestemning ble erstattet av krampegråt. I Trondheim var ikke tilsvarende bamse å oppdrive, men en salgsavdeling med service som varemerke sendte en ny bamse ekspress til Trondheim og reddet på den måten både julen og nattesønnen for den unge familien.

Det var i 1980-årene tognissene hadde sin glanstid. Mellom 30 og 40 juletog fikk besøk av nissen i dagene før jul. Også trofaste togpendlere fikk spesialoppvaring: julemusikk i høytalerne, telys på bordene, kaffe, te og wienerbrød ventet de tidligste morgenreisende bl.a. fra østfoldbyene. Jeg var selv med på opplegget og kan bekrefte at det var populært.

Det som skilte tognissene fra andre nisser, var kanskje mest at tognissene var av begge kjønn. Og hvis jernbanen skal få noen gaver både til jul og til neste valgår, er vi nok avhengige av flere nisser enn bare Jernbane-Jens. Både Navarsete-Nissen og Konto-

Kristin må på banen. Og idet vi lar julefreden senke seg og gir dagens tognisser ro til å planlegge gaver, skal vi ta en juletur til Romeo og Julies by, Verona, i følge med Tarjei Vesaas:

### Ein kveld i Verona

*I denne stunda snør det sikkert heime  
– der blir det jul som før imellom fjell.  
Den helga eg skal ha er ikkje inne,  
men rullar mot meg utan stans i kveld.*

*Perrongen yr av liv den seine timen,  
med lamper heng som frukter høgt på strå.  
Den gamle byen ligg som gløynd i skuggen,  
no er det toget folk står ventar på.*

*Eit tog i natta. Spend eg står og lyer,  
som at ei sakte, sakte kalling kom:  
Ei gjente kjem ved midnatt til Verona,  
– for vi skal halde jul i lag i Rom.*

*Tvo blanke stålband glader av i mørkret  
der ljós-signala stille lyfter seg.  
Kom tog. Kom snart. Eg stirer trylt på skina:  
No skjelv ho fint fordi du er på veg.*

**GOD JUL!**

REIDAR S. H.