

Jernbane

NR. 1 - 2008

magasinet

Redere på sporet

Verdens største rederier satser på jernbanetransport, og flere av dem går inn på eiersiden. Alle rederier som Jernbanemagasinet har snakket med, mener at jernbanen er framtidens transportmiddel av gods på landsiden.

SIDE 4-13



Jernbaneverket

NTP-forslaget levert

Det var nok mange som ble litt overrasket over samferdselsetatenes forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 som vi la fram 17. januar. Både Statens vegvesen og Jernbaneverket understreker jo sterkt at det i den neste planperioden er spesielt viktig å styrke vedlikeholdet og fornyelsen av eksisterende anlegg.



For oss i Jernbaneverket er dette en erkjennelse som vi i stadig sterkere grad har måttet ta inn over oss. Vi ser klarere og klarere at flere av anleggene våre nå er i ferd med å nå sin teknisk/økonomiske levealder. De store problemene vi har hatt i Oslo-området ved starten på det nye året illustrerte dette i en altfor tydelig grad.

Derfor har vi også fått mye støtte for denne innretningen av planforslaget, og de fleste som har kommentert, har understreket hvor viktig det er at jernbanen er til å stole på i den daglige trafikkavviklingen. At noen også er skuffet over at viktige investeringsprosjekter skyves ut tid, er likevel høyst forståelig.

Det nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski er kanskje det fremste eksempelet på dette. Prosjektet har vært planlagt lenge og er en sentral del av Oslo-pakkene. Mange har sett fram til at en endelig kan få en bedring av kapasiteten på denne viktige jernbanestrekningen. Dessverre har det ikke vært forsvarlig for Jernbaneverket å tilrå oppstart av et så stort prosjekt innenfor den økonomiske rammen Jernbaneverket har fått fra Samferdselsdepartementet som basis for planleggingen i NTP. Innenfor planrammen med 20 prosent tillegg anbefaler vi å starte byggingen, men heller ikke denne rammen er stor nok til å fullføre prosjektet innen 2019.

Jernbaneverket har valgt å prioritere flere tiltak som vil styrke godstransporten med jernbane. Denne trafikken er i sterk vekst, og kapasitetsproblemer har vist seg både på terminalene og underveis på strekningene.

Den 21. januar foretok samferdselsministeren den offisielle åpningen av Ganddal godsterminal. Det er et flott og miljøvennlig anlegg som nå tas i bruk, og terminalen har kapasitet til en betydelig trafikkøkning. Nå er det viktig å følge opp med bedre og lengre krysningsspor og ikke minst komme i gang på den aller viktigste terminalen - Alnabru i Oslo.

Etatens NTP-forslag skal nå ut på høring, og ved slutten av året vil regjeringen legge fram stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan. Vi skal ikke utelukke at vi her kan ende opp med en betydelig større satsing enn det som nå ligger i planforslaget. For det er stor politisk interesse for å satse på jernbanen - behovene er store - og de rammene vil til nå har planlagt innenfor er tross alt ikke noe annet enn tekniske beregningsrammer.

Steinar Killi
STEINAR KILLI
 Jernbanedirektør

Innhold



16
Forny
 Jernbanenettet i Oslo-området skal fornyes, men det vil ta noen år før togpassasjerene vil merke noen stabil bedring.



20
Starten
 Den nye godsterminalen på Sandnes skal håndtere godsvolumer tilsvarende 50.000 trailertransporter. Godssatsingen har startet.



FOTO: GUDBJØRN VIKEN

24
To prosent
 Elgene som blir kjørt i hjel på jernbanen, utgjør under to prosent av det totale antall drepte dyr.



22
Slit
 Å holde Bergensbanen åpen i en tøff januar-måned har vært et sammenhengende slit både for Bjørn Inge Rokne og brøyteutstyret.



38
Storebror
 Magne Bergerud bygget radiosendere på gutterommet mens lillebror Per Iekte i den store skibakken.

Global godsframtid på sjø og bane	4
Langsiktige redere satser på jernbane	7
Slik vil Hector Rail bli størst i Europa	12
Smånytt innenriks	14
Forny navet i Jernbane-Norge	16
Politikerne vil bygge mer jernbane	18
Slik vil JBV bruke pengene	19
Startskudd for stortiltet godssatsing	20
Min arbeidsdag:	
Tøff jobb i snøkavet	22
Elgen farligere på veg enn bane	24
- En sterk belastning	28
Nord-Trøndelag i tet	28

Database for hjortevilt	29
Smånytt innenriks	30
Aase-Mette takker for seg	32
Mot bedre tider i Drift	34
- Vi blir mer effektive	36
Nyttig EU-kurs	37
Møte med: - EU rykker fra Norge	38
Redder liv med god kultur	41
Hardhaus i sporet	41
Mitt jernbanebilde	42
Jernbaneslottet i Victoria	44
Smånytt utenriks	46
På skrått bakfra: Etterslepet	48

Jernbane

NR. 1 - 2008 *magasinet*

ANSVARLIG REDAKTØR
 Svein Horrisland
REDAKTØR
 Tore Holtet
FOTAJOURNALIST:
 Øystein Grue
JOURNALIST:
 Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
 Njål Svingheim
 Reidar Skaug Høymork
 Egil Nyhus
 Svein Erik Bakken
 Sindre Ånonsen

FORSIDE: Janine E. Strand
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 20. januar 2008.
UTGITT AV:
 Jernbaneverket, Stortorvet 7
 www.jernbaneverket.no
Opplag: 6.100
Layout: Cox, Oslo
Trykk: Stens trykkeri
Distribusjon: Grafisk Mailing

Global godsframtid på sjø og bane

Redere ser framtid i jernbane. Flere av verdens største rederier innen transport av biler og containere går direkte eller indirekte inn på eiersiden i skinnegående godsselskaper.

På de følgende sidene kan du lese om:

- nordiske redere som eier togselskaper og/eller tar i bruk jernbane som transportform
- at jernbane velges på grunn av økonomi, kapasitet, miljø, og sikkerhet
- at myndighetene vil bli tvunget til å bygge ut jernbanenettet.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN Illustrasjon: JANINE E. STRAND





«Vår ambisjon er å flytte så mye gods som mulig over på jernbane»

MATS NYBLOM, operativ direktør i Maersk Line

Jernbanemagasinet har intervjuet sentrale ledere innen rederiene Leif Høegh & Co, Wilh. Wilhelmsen, det danske gigantkonsernet A.P. Møller-Mærsk Gruppen, den svensk-greske rederigruppen Aries Energy Corporation og det islandske rederiet Samskip AS. Med unntak av Wilh. Wilhelmsen er alle de andre rederiene direkte eller indirekte inne på eiersiden i et eller flere togselskaper.

Først og størst

A.P. Møller-Mærsk Gruppen er både den største av disse fire store rederiene innen jernbane og de som var først ute med å satse på egne jernbaneselskaper. Alt i 1994 kjøpte A.P. Møller-Mærsk sammen med tre andre rederier opp det europeiske godsselskapet European Shuttle Service (ERS).

Gjennom fusjoner og oppkjøp har A.P. Møller-Mærsk Gruppen siden 2005 vært eneeier av godsselskapet. Gruppen eier i dag også det amerikanske godsselskapet Tie Yang Multimodal Transportation (TMT) og det russiske Trans Siberian Express Service (TSES).

Høegh-familien er via investerings-selskapet Høegh Capital Partners tungt inne det svenske togselskapet Hector Rail AB. Mens det islandske rederiet Samskip er inne på jernbanesiden via oppkjøpet av det hollandske rederiet Van Dieren og IKEA-toget. Videre er den svenske rederen Mons S. Bolin tungt inne i Ofotbanen AS.

Jernbanemagasinet kan i dag også fortelle nyheten om at et større utenlandsk rederi og NSB i 2000 forhandlet fram en avtale

om å opprette et eget godsselskap med utgangspunkt i den daværende godsdivisjonen i NSB. Dette ble det likevel ikke noe av da styret i rederiet takket nei til avtalen.

Ikke i tvil

Operativ direktør Mats Nyblom i Maersk Line, som har eksakt samme navn som gründeren i Hector Rail, er ikke i tvil om at jernbanen er framtiden i A.P. Møller-Mærsk Gruppens dør-til-dør-strategi. – Mats Nyblom og jeg er ikke engang i slekt. Vi ble kjent med hverandre fordi vi jo driver i samme bransje, humrer Mærsk-direktøren.

Fra sitt kontor med utsikt til fornyelsesparken Liseberg i Göteborg har han ansvar for containertransporten innenfor en region som består av Norden, Baltikum og Russland.

– Vi har en strategi der de viktigste parameterne er kostnadseffektivitet og miljø, en strategi Mærsk har hatt i mine 27 år i selskapet.

– Men sier ikke kundene at det avgjørende er pris og atter pris?

– Jo, men en kostnadseffektiv transport er alltid snillere mot miljøet enn en dyr transport. Det ekstreme er flyfraktet gods. Det er veldig dyrt og ekstremt lite miljøvennlig. I den andre enden av akselen har vi sjø- og jernbanetransporter som er ekstremt miljøvennlige, særlig godstransporter på bane drevet av fornybar energi.

Mest mulig

– Vår ambisjon er å flytte så mye gods som mulig over på jernbane, fortsetter Nyblom, som skulle ønske at de kunne bruke jernbanen mer enn de gjør. – Men fordi jern-

banen ofte ikke har nok kapasitet og fortsatt ikke er effektiv og fleksibel nok, er vi mange ganger tvunget til å bruke lastebil for å ivareta våre kunders behov.

Stikkordene kapasitet, effektivitet og fleksibilitet er sammen med behovet for økt konkurranse i sportet hovedbegrunnelsene for at A.P. Møller-Mærsk Gruppen har valgt å gå inn i tre jernbaneselskaper.

Store jernbaneselskaper

Det europeiske jernbaneselskapet deres har hovedsete i Rotterdam og opererer over store deler av Europa, pluss i Tyrkia. Hovedtyngden av de ukentlige 250 godstogene går til ulike destinasjoner i Sentral-Europa.

Selskapet har egne vogner, mens et datterselskap kjører lokomotivene. – ERS er med andre ord et relativt stort heldekkende godsselskap. Godsselskapet frakter i hovedsak containere for A.P. Møller-Mærsk, men også andre rederier og andre kunder bruker dem.

– TMT er et relativt stort godsselskap i amerikansk målestokk. Også de har egne vogner og lokomotiv og frakter containere i to høyder på kjempelange godstog som går over veldig lange strekninger i USA.

– Vårt russiske selskap TSES leverer jernbanetransporter på samme vis som ERS i Russland og mellom Russland og Kina.

Kun jernbane

– Er det planer om ytterligere jernbanesatsing?

– Ja, det finnes store planer om å satse enda mer på jernbane. Det henger blant annet sammen med erkjennelsen av at det kun er jern-

banen som effektiviserer jernbanen at en kan håndtere veksten i godsvolumet. Det gjelder for eksempel i Europa, Russland, Kina og for den del i Norge og i store deler av resten av verden, avslutter Mats Nyblom i Maersk Line.

På bisiden inngikk A.P. Møller-Mærsk datterselskap Maersk Shipping Singapore og familien Høeghs bilskipselskap Høegh Autoliners et samarbeid om driften av rundt 67 bilskip, derav 55 Høegh- og 12 A.P. Møller-Mærsk-skip fra 1. februar i fjor. Det er Høegh Autoliners som skal drifte bilskipene til begge selskapene.

Størst i Europa I

I motsetning til sine danske partnere er Høegh-familiens engasjement i jernbane av relativt ny dato. Men på kort tid har de vært med på å bygge opp det svenske godsselskapet Hector Rail til å bli et av de største godsselskapene i Norden.

– Målet vårt er å bygge opp Hector Rail til å bli den største uavhengige, private leverandøren av trekraft til godstog i Europa, opplyser Morten W. Høegh, styremedlem i Hector Rail til Jernbanemagasinet. Han er en av de to fetterne som i 2003 overtok eierskapet i Leif Høegh & Co som tredje generasjon Høegh. (Et større, eksklusivt intervju med Morten W. Høegh om bakgrunnen for at den tradisjonsrike norske rederifamilien nå satser på jernbane finner du på side 12–13.)

Mer og mer miljø

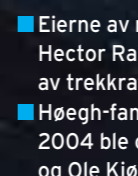
Kommunikasjonsdirektør Olav Sollie i Høegh Autoliners AS opplyser at bilfabrikantene er stadig mer opptatt av miljøet og dermed ►

Langsiktige redere satser på jernbane



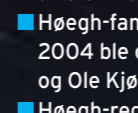
Mærsk Mc-Kinney Møller

- **A.P. Møller-Mærsk Gruppen** - med en omsetning på 265 milliarder danske kroner - satser stort på jernbane og eier allerede tre godsselskaper i Europa, USA og Russland.
- 110.000 ansatte i 130 land.
- 500 containerskip som frakter om lag 6.1 millioner containere i året i et dør-til-dør-opplegg.
- Foruten å være et av verdens største rederier er gruppen også stor innen detaljhandel, industri, energi og oljevirksomhet.



Morten W. Høegh

- Eierne av rederiet **Leif Høegh & Co** har gjennom selskapet Hector Rail tatt mål av seg til å bli den største leverandøren av trekraft for godstog i Europa.



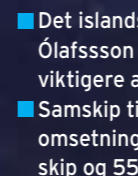
Leif Ove Høegh

- Høegh-familien eier 80 prosent av Hector Rail AB, som 2004 ble opprettet sammen med gründerne Mats Nyblom og Ole Kjørrefjord.
- Høegh-rederiene omsetter årlig for om lag seks milliarder norske kroner og har 600 ansatte fordelt på rundt 30 kontorer.
- Høegh Autoliners AS er en av de store i verden på bilfrakt med en flåte på 67 skip som frakter nær to millioner biler i året.
- Innen 2012 skal bilrederiet øke antall skip til 85 - i samarbeid med A.P. Møller-Mærsk.



Mons Stefan Bolin

- Den svenske rederen **Mons Bolin** er tungt inne i Norges første private jernbaneselskap, Ofotbanen AS.
- Bolin og den greske skipsrederen Gabriel Petridis eier Aries Energy Corporation (AEC), et morselskap til flere rederier og andre selskaper med en samlet omsetning på 1,4 milliarder norske kroner.
- Til sammen 30 skip, 800 ansatte og fem kontorer rundt om i verden.
- Sammen med skandinaviske venner eier Bolin 60 prosent i Ofotbanen AS, som for øvrig eies av det norske biltransportfirmaet Autolink Group AS.
- Ofotbanen driver i dag med person- og godstrafikk i Norge og Sverige og forventer en omsetning i 2007 på 70 millioner norske kroner.



Ólafur Ólafsson

- Det islandske rederiet **Samskip**, med den islandske storinvestoren Ólafur Ólafsson som frontfigur, er gjennom oppkjøp av andre selskaper en stadig viktigere aktør på frakt av gods på kjøll og jernbane i Europa.
- Samskip tilbyr transporttjenester på land, sjø og i luften og hadde i 2006 en omsetning på rundt 5,6 milliarder norske kroner. Det har 1.400 ansatte, 20 skip og 55 kontorer i verden over.
- Via oppkjøpet av rederiet Van Dieren Maritime, som tidligere hadde kjøpt opp det såkalte IKEA-toget, kom Samskip inn på jernbanesiden.
- I dag er rederiet et av de største intermodale selskaper på frakt av containere i Europa.



Wilhelm Wilhelmsen



Thomas Wilhelmsen

- Verdens største biltransportør **Wilh. Wilhelmsen** frakter årlig en million biler på jernbane bare i USA og bruker i økende grad jernbane på landsiden i resten av verden.
- Sammen med partnere og datterselskap kontrollerer WW 150 bilskip og roll-on-roll-off-skip som årlig frakter nær seks millioner biler til sjøs, mens landtransporten omfatter tre millioner biler.
- WW-gruppen omsetter årlig for om lag 14 milliarder norske kroner og har inklusive deleide selskaper nær 23.000 medarbeidere fordelt på over 500 kontorer i rundt 80 land over hele verden.



«Tog er for oss en veldig interessant og framtidsrettet transportmetode»

VIDAR HOLE,
logistikkdirektør i Wilh. Wilhelmsen

► også hvordan transporten foregår både på sjø og land. – For eksempel var Toyota tidlig ute med sin nullvisjon for utslipp for hele livsløpet til bilene sine.

Sollie opplyser videre at deres spesialitet er å frakte biler på skip fra havn til havn. – De fleste av våre store kunder er opptatt av å ha sitt eget logistikkverktøy. Når kundene våre ønsker det, bygger vi opp et transport- og logistikktilbud som også omfatter landsiden i begge ender i en dør-til-dør-levering.

– I dag foregår mye av landtransporten av biler, som vi er ansvarlig for, på vei. Vi registrerer at både kundene og myndighetene i EU og i mange land ellers i verden vil ha mest mulig transport over fra vei til mer miljøvennlig transport på kjøll og bane. Dette teller sjølsagt tungt for oss når vi skal velge transportform på landsiden, konkluderer Olav Sollie i Høegh Autoliners.

Framtidsrettet

I fjor ble det produsert om lag 62 millioner biler i verden. Wilh. Wilhelmsen Gruppen (WW) fraktet i 2006 hver tolvte av disse bilene. Fra rederiets hovedkontor på Lysaker er det logistikkdirektør Vidar Hole sitt hovedansvar å få alle de rundt seks millionene biler så effektivt, billig og miljøvennlig som mulig fraktet over sjø og land.

– Til nå har ikke miljøaspektet vært avgjørende for valg av transportformer, det har vært økonomi og effektivitet. Vi forventer og tror at miljøaspektet vil gjøre seg sterkere gjeldende etter hvert. Tog er derfor for oss en veldig interessant og framtidsrettet transportmetode.

– Vi tror også at problemene i for eksempel i Europa med biltrafikk og forurensninger tvinger fram at myndighetene gjør noe med jernbanenettet og dermed legger forholdene bedre til rette for å flytte godstrafikken over fra vei til bane og til lektene og vanntransport.

Mye på jernbane

– I utgangspunktet er sjøtransporten WW-gruppens kjernevirksomhet. I tillegg ønsker vi å tilby de kundene som ønsker det, å ta hånd om lasten fra bilfabrikken fram til kaia, over havet og så over land fram til forhandlerne, med andre ord en dør-til-dør-tjeneste.

– På landsiden går mye av dagens last på vei, men faktisk går også mye på bane. Vi frakter for eksempel om lag en million biler innenlands i USA, mange av disse går på jernbanen. Vi har blant annet kontrakt med Nissans fabrikk i Mexico og USA. Her ligger terminalene inne på fabrikkene og dermed godt tilrettelagt for jernbane.

Allianser

– Vi er selvsagt opptatt av å frakte biler så effektivt og rimelig som mulig. Vi bruker derfor jernbanen når den er den mest kostnadseffektive måten å frakte biler på. Men vi er verken inne i noen jernbaneselskaper eller har planer om å gå inn i noen.

– Vi baserer oss hele på å kjøpe tjenester på landsiden enten det er lastebiler eller godstog. Det som kan bli aktuelt, er å gå inn i mer forpliktende allianser med togselskapene ved for eksempel at vi garanterer et visst transportvolum



COPYRIGHT: HECTOR RAIL AB

for en viss periode mot at togselskapene garanterer en viss ransportkapasitet.

Attraktiv sikkerhet

– I deler av Europa, særlig i øst og i store deler av Russland, er tog nesten den eneste transportformen som duger fordi veiene er så dårlige. I denne delen av verden gjør også hensynet til sikkerhet jernbanen attraktiv som transportmiddel.

– Sender du en bil gjennom Russland, har du ingen kontroll over hvor den er og når den dukker opp. I tillegg er en ganske utsatt for tyveri og ran. Har du derimot et helt godstog, så er det vakter om bord. I tillegg har jernbaneselskapene der et veldig godt system for å følge lasten fra stasjon til stasjon. For kun-

«Vi skal bygge opp den største, uavhengige, private leverandøren av trekraft for godstog i Europa»



MORTEN W. HØEGH,
reder og styremedlem i Hector Rail

dene er det viktig å ha oversikt over hvor lasten til enhver tid befinner seg, avslutter logistikkdirektør Vidar Hole i WW.

Størst i Europa II

Det islandske rederiet Samskip er i løpet av få år, via oppkjøp av en rekke hollandske og britiske redier, blitt et av Europas største, intermodale selskaper innen trans-

port av containere til sjøs og på land.

– Vårt mål har vært å kunne tilby kundene et helt spekter av tjenester over et størst mulig område. Vi kan snart tilby våre kunder dør-til-dør-transporter av containere over hele Europa. Målet er selvsagt også å oppnå god lønnsomhet, sier salgssjef Bjørn Waglen i Samskip AS.

– Rotterdam er Europas største

containerhavn, og vi er nest største bruker av den havna. Vi har derfor en rekke linjer for containerskip fra mange havner i Europa og inn til Rotterdam. Fra Rotterdam har vi togforbindelser til de fleste stedene i Europa.

– Vi har blant annet daglig flere tog som går mellom Rotterdam og Italia. Videre har vi tog som går fra Rotterdam til Hamburg, samt tog ►



«Vi er bare i startfasen for utviklingen der rederier, jernbane- og logistikkselskaper sammen utvikler effektive og miljøvennlige transportkjeder»

KJELL FRØYSLID, tidligere toppsjef i CargoNet



COPYRIGHT: A.P. MØLLER - MAERSK A/S

► fra Rotterdam og inn til Østerrike og Ungarn.

Tredobling

– I dag går om lag 15 prosent av vår transport på land på jernbanen, og jernbanens andel er sterkt økende. Bare for om lag et år tilbake utgjorde togdelen kun fem prosent. Med andre ord har vi hatt en tredobling på kort tid.

– Hovedårsaken til denne utviklingen er mangel på biler og sjåfører samt økte godsmengder. Vi har derfor vært nødt til å finne andre transportløsninger.

– Så dere har blitt tvunget over på jernbanen?

– Ja, i utgangspunktet har ikke det skjedd hundre prosent frivillig. Men vi ser også miljøeffekten av dette. Kan vi skåne miljøet og veiene med å bruke toget, så gjør vi jo det. Selv om de fleste kundene tenker mest på pris og leveringstid, er det mange som gjerne vil si utad at de bruker kjøøl og skinner fordi det er mer miljøvennlig enn vei.

– Vårt mål er derfor å få mest mulig av lasten over fra vei til kjøøl og jernbane, konkluderer Bjørn Waglen i Samskip.

«Miljøfrelst»

Alt som 11-åring bestemte Mons Steffan Bolin seg for å bli reder når han ble stor. Fra før hadde han fått miljøvern inn med farsarven. Hans far var den kjente farske forfatteren, Lorentz Bolin, som har utgitt et 50-talls bøker.

– Far skrev flere bøker om natur, biologi og miljøvern. Alt på 1930-tallet var han levende opptatt av disse tingene og var blant de første som satte søkelyset på miljøets betydning for vår jord, forteller Bolin, og tilføyer straks at alle deres ti oljetankere er utstyrt med

«Vårt mål er å få mest mulig av lasten over fra vei til kjøøl og jernbane»



BJØRN WAGLEN, salgssjef i Samskip



dobbelte skrog av hensyn til å sikre miljøet.

«Jernbanefrelst»

Det er i hvert fall to grunner i tillegg til miljøaspektet til at Bolin var med og reddet Ofotbanen fra konkurs. Han har alltid hatt stor forkjærlighet for jernbane og det å kjøre tog. I tillegg mener han at jernbanen kan være et effektivt og framtidsrettet transportmiddel.

Sammen med noen venner hadde han etablert Rail Management AS. Idéen var å starte persontrafikk mellom Oslo og Stockholm etter nedleggningen av togruten. – Så dukket Ofotbanen opp som en mulighet, og vi gikk inn med friske penger. I likhet med i shipping er det også på togsiden enklere å gå inn i et bestående selskap med lok, vogner og mannskap med jernbanekunnskap enn å bygge opp alt fra bunnen av.

Kan bli stort

– Shipping vil fortsatt være vårt hovedområde, og shipping er meget kapitalkrevende. Derfor er det begrenset hva vi kan satse på jernbane, men jernbane er interes-

sant og Ofotbanens konsept innbyr til noe som kan bli stort, mener Bolin, som ikke ønsket å selge seg ut av Ofotbanen da Autolink i utgangspunktet ønsket å bli eeneier av selskapet.

– Er dere inne i andre jernbaneselskaper?

– Nei, det er vi ikke. Men først i desember fikk vi tilbud om å ta over hele jernbanesystemet i Georgia. De er blant annet store på frakt av olje. De var interessert i oss fordi de visste at vi var inne i jernbane fra før. Men det var snakk om så store summer at vi raskt takket nei.

– Vi har ingen planer om å utvikle et slikt dør-til-dør-system som blant andre Wilh. Wilhelmsen og A.P. Møller-Mærsk har. Det skal en meget stor og dyktig organisasjon til å drive et slikt transport- og logistikksystem. I stedet inngår vi avtaler, og da gjerne med jernbaneselskaper, for den videre transporten av for eksempel containere til ulike destinasjoner på land, avslutter Mons S. Bolin.

Bare i startfasen

En av dem som var tidlig ute her

til lands med å se mulighetene i såkalte intermodale transporter der tog og skip inngår i en sammenhengende transportkjede, var daværende godsdirektør i NSB, Kjell Frøyslid.

Dette var også bakgrunnen for at Frøyslid i 2000 tok kontakt med og forhandlet fram en avtale med et større utenlandsk rederi- og containerselskap om å etablere et felles godsselskap sammen med NSB med utgangspunkt i den daværende godsdivisjonen i NSB.

Etter at styret i rederiet takket nei til avtalen, ble likevel godsdivisjonen i NSB som kjent skilt ut i 2002 og ble til CargoNet. Og inn som eier kom i stedet for en reder det svenske godsselskapet Green-Cargo, som var skilt ut fra SJ noen år tidligere.

– Jeg tror vi bare er i startfasen for utviklingen av konstellasjoner der store rederier, jernbaneselskaper og logistikkleverandører går sammen, også på eiersiden, om å utvikle effektive og miljøvennlige transportkjeder, konkluderer Kjell Frøyslid, som siden han gikk av som toppsjef i CargoNet i 2006 har jobbet som frittstående konsulent. ►

MILLIONER:

I verden ble det i fjor produsert om lag 62 millioner biler. En stor del fraktes på kjøøl, og stadig flere på bane.

FOTO: BENEDICTE GUDE, WILH. WILHELMSEN

Slik vil Hector Rail bli størst i Europa

Skipsreder Morten W. Høegh forteller i dette intervjuet hvordan Hector Rail (HR) skal bygges opp til å bli den største uavhengige, private leverandøren av trekraft til godstog i Europa. Høegh åpner opp for å kjøpe opp selskaper som passer inn i HRs virksomhet og strategi.

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

Sammen med fetteren Leif Høegh overtok Morten W. Høegh i 2003 et av Norges største rederier, det 80 år gamle familierederiet Leif Høegh & Co. Via investeringsrådgiverselskapet Høegh Capital Partners og tre investeringselskaper har familien i dag etablert seg blant annet innen eiendom, media og jernbane.

Kraftig vekst

Hector Rail er ved hjelp av Høegh-familiens solide tilgang på langsiktig kapital og de to gründerne Mats Nybloms og Ole Kjørrefjords dyktighet på jernbane i ferd med å bygge seg opp til å bli et betydelig godsselskap med 35 lokomotiver til disposisjon.

HR har hatt stor suksess med å spesialisere seg på å tilby lokomotivtrekkraft for hele godstog for frakt av store volumer for indus-

trien og andre store virksomheter. I tillegg til sin virksomhet i Sverige og Norge tilbyr nå selskapet trekraft til godstog som kan gå direkte fra Norge og Sverige til Danmark og Tyskland.

Så sent som 4. januar i år startet Hector Rail – i samarbeid med Van Dieren Maritime – fast gods-transport mellom Norrköping i Sverige og Herne i Ruhr-distriktet i Tyskland. Fem tog skal gå ukentlig i begge retninger – med en konkurransedyktig gjennomsnittshastighet på 70 kilometer i timen.

Ekklusivt

I et eksklusivt intervju forteller her Morten W. Høegh om bakgrunnen for å satse på godstransport på jernbane og hva slags mål og visjoner de har for sitt engasjement.

–Hva var hovedgrunnen/hoved-

tanken bak da dere gikk inn som majoritetseiere, som dere omtales om på Hector Rails hjemmesider, i et lite norsk/svensk jernbaneselskap?

– Vi, det vil si Høegh Capital Partners (HCP), ble presentert for en attraktiv investeringsmulighet. Ut fra det tok vi en opportunistisk beslutning om å være med på å bygge opp et selskap som opererer i en vekstbransje, og som er ledet av personer med lang og bred erfaring innenfor jernbanesektoren. Som eiere i HCP har vi dessuten erfaring med og generell interesse av å bruke vår kompetanse til å bygge opp virksomheter.

Felles trekk

– Hvor mye gikk dere inn med av kapital, og hvor stor eierandel har dere i dag i jernbaneselskapet?

– All egenkapitalen selskapet har hatt behov for, har vi skutt inn. I dag eier vi om lag 80 prosent, mens de to grunnleggerne eier resten.

– Hva kan dere som kan trekke veksler på 80 års erfaring og kompetanse innen shipping og skipsfart, tilføre et jernbaneselskap?

– Det er flere paralleller. Den

viktigste er nok at både shipping og jernbane er kapitalintensive industrier. En må ha et langsiktig perspektiv og sterk finansiell ryggrad for å investere i og operere henholdsvis skip og lokomotiver i 30 år og mer.

Tilfører mer enn kapital

– I tillegg er det visse likhetstrekk og overlapp blant sluttkundene til Høegh Autoliners, vår rederiaktivitet innenfor transport av biler og rullende materiell, og Hector Rail. Begge selskapene deltar som leverandører til logistikkjeden til store, industrielle aktører.

– Kundefokuset er viktig for oss i våre virksomheter. Ved å forstå kundenes behov kan vi bidra med å finne gode og kreative løsninger og introdusere riktig trekkraft- og transportkapasitet. Jeg tror derfor at vi er gode eiere som tilfører noe mer enn bare finansiell kapital til Hector Rail.

Størst i Europa

–Hva er deres mål som majoritetseiere i Hector Rail?

– Vi skal bygge opp den største uavhengige, private leverandøren av trekraft for godstog i Europa. Vi skal vokse mer i Skandinavia

og bygge opp trafikk mellom Skandinavia og kontinentet.

– Er dere fornøyd med utviklingen i Hector Rail og avkastningen av investeringene i selskapet så langt?

– Ja, spesielt med at selskapet har klart å vinne kontrakter og vokse raskt med mindre tilførsel av kapital enn det vi opprinnelig la til grunn.

Åpner for oppkjøp

– Er det aktuelt å trekke Hector Rail inn som en del av en lengre transportkjede enn fra havn til havn som er hovedstrategien på bilsiden i dag?

– Det er ikke umulig, og det ville vært spennende om Hector Rail kunne samarbeide direkte eller indirekte med Høegh Autoliners innenfor transport av biler

og rullende materiell. Samtidig er vårt engasjement i Hector Rail helt uavhengig av våre skipsfartsaktiviteter, og det er ingen strategisk kopling mellom de to selskapene.

– Er det planer om å gå inn eller kan det bli aktuelt å vurdere å gå inn i andre jernbaneselskaper enten som en del av en forlenget transportstrategi eller rett og slett for å satse mer på frakt av gods på land og på jernbane?

– Hector Rails strategi er basert på å levere trekkraft, og vi vil holde oss til det så lenge vi klarer å realisere lønnsom vekst innenfor dette segmentet. Samtidig vil vi alltid vurdere muligheter til å kjøpe selskaper som kan passe inn i Hector Rails virksomhet og strategiske utvikling, avslutter Morten W. Høegh.

«Jeg tror at vi er gode eiere som tilfører noe mer enn bare finansiell kapital»

MORTEN W. HØEGH, skipsreder og styremedlem i Hector Rail



Jærbanen syg

Nord-Jæren har i mange år vore eit kraftig vekstområde. Næringslivet går godt, og folk kjem flyttande i store mengder. Når desse skal finne ein stad å bu, merkjer dei seg gjerne område i nærleiken av Jærbanen, fortel dagleg leiar i Terra Eigedomsmeikling, Kristen Helland. Særleg gjeld etterspurnaden bustader i nærleiken av Orstad, Klepp stasjon, Bryne og Nærbø. Han meiner at den stigande interessa for bustader langs jærbanen i stor grad kjem av problem med å ta seg fram med bil. Og bustadprisane syner ingen teikn til stagnasjon langs Jærbanen slik dei gjer mange andre stader no.

Har lært av JBV

Vegvesenet i Region Nord har lært av Jernbaneverket og vil innføre ei trinnvis vernebuing knytt til flaum. I 2006 vart Nord- og Sør-Trøndelag ramma av ekstremnedbør. Medan jernbanen vart stengd før det skjedde noko uhell, vart ei vegbru teken av flaum og ein person omkom. No har altså vegvesenet starta med ein type vernebuing som JBV har, men i første omgang litt enklare. Ettersom alt vedlikehaldet i vegsektoren er privatisert, må vegvesenet tinge med entreprenørane om korleis oppgjeret for jobben med å rykkje ut og sjekke tilhøva når det er fare for flaum, skal dekkast.

Sikkert arbeid

Det siste året har 1003 personar gått på tryggingkurs i regi av prosjekt dobbeltspor Sandnes-Stavanger. Tryggingkurs med fokus på krav til verneutstyr, arbeid i nærleiken av kontaktledning og tog er obligatorisk for alle som skal arbeide på anlegget. Kurset skal medverke til å gjere alle meir medvitne og unngå at nokon skader seg. Av dei 1003 er 31 kvinner og 65 framandspråklege. Dei - som alle dei andre - får eit merke til å klistre på hjelmen. Merket kan dei ha i eitt år. Om dei skal jobbe der etter det, må dei friske opp att kunnskapane på eit nytt kurs.



VISJONÆR: Ein time med tog mellom Steinkjer og Trondheim er visjonen til politikarane i Trøndelag, fortel seniorrådgjevar Jan Erik Kregnes i Røe kommunikasjon AS.

Skal samle Trøndelag

Sør- og Nord-Trøndelag fylkeskommunar har ein sams visjon om ein gong i framtida å køyre tog mellom Steinkjer og Trondheim på ein time. For om lag 1,5 milliardar kroner skal det vere mogleg å reise på halvannen time - over ein halv time raskare enn i dag.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Visjonen om ein time vart presentert for Transport- og kommunikasjonskomiteén då han vitja Trøndelag og prøvekøyrd strekninga frå Stjørdal til Steinkjer i januar. Om det hjelper at barndomsheimen til komitéleiar Per Sandberg (FrP) kan sjåast frå toget, er derimot uvisst.

Tunge investeringar

- Der er ikkje mykje som skal til for å kome opp i fart samanlikna med i dag. Men skal me nå visjonen om ein time, er det klart at det trengst tunge investeringar, seier seniorrådgjevar i Røe kommunikasjon AS, Jan Erik Kregnes. Han hadde i oppgåve å leggje fram fylkeskommunane sine ønske for transportkomiteén.

NSB treng snart svar på kva slags tog dei skal nytte på Trønderbanen i framtida. Skal dei halde fram med å køyre tregt, miljø-

fiendtleg og dyrt på diesel, eller skal trønderane få elektriske motorvogner?

Straum eller diesel?

- Dei toga vi nyttar på Trønderbanen i dag, har ei levetid på 10-12 år til. Innan då må me vite om me skal køyre på straum eller diesel med nye tog dei neste 30 åra, seier regionsjef for NSB Drift i Trondheim, Asle Nordbotten.

- Når Gevingåsen tunnel står ferdig, er det aller viktigaste tiltaket elektrifisering i tillegg til omlegging til samtidig innkøyr for kryssingspora og ny bru over Stjørdalselva - der toga i dag listar seg fram i 40 km/t, seier Kregnes. Kortare reisetid vil òg gje fleire passasjerar. Medan 1,2 millionar nytta Trønderbanen i fjor, vil ei slik minsking av køyretida gje 2,1 millionar reisande - er det rekna på.

«Flytogtilbud» for 8 mill.

TORP: Flyplassen på Torp har fått sitt eget «flytogtilbud». Prisen er heller ikke avskrekkende: De totale kostnadene beløper seg til mellom sju og åtte millioner kroner.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Da Torp holdeplass på Vestfoldbanen ble åpnet mandag 21.januar, ble det samtidig mulig reise med tog direkte til flyet på tre steder her i landet. Fra før har flyplassene på Gardermoen og Værnes jernbanestasjon.

Selv om det på Torp må til en liten shuttlebusstur bort til terminalbygningen, er avstanden mellom tog og fly så kort at det kan markedsføres om en del av flyplass-servicen. Bare tre-fire minutter tar det fra du går av toget til du er i terminalbygningen på Sandefjord lufthavn. Og allerede på åpningsdagen hadde flypassasjerene fått med seg det nye tilbudet. Første flypassasjer ankom Torp klokka 6 om morgenen.

Rask byggetid

Torp holdeplass ligger på den tidligere Råstad stasjon mellom Stokke og Sandefjord. Det er bygget 250 meter med plattform, parkeringsplasser, samt oppstillings- og snuplass for skyttelbussene. I tillegg skal det i løpet kort tid bygges et leskur på plattformen.

På flyterminalen er det montert monitorer som viser togavgangene og shuttlebussen til togene. -Det har vært morsomt å lede et prosjekt med så rask byggetid, sier prosjektleder Arild Herfindal.

Fylkesordfører i Vestfold, Per-Eivind Johansen foretok snorklippingen. I tillegg til å glede seg over den nye holdeplassen på Torp, la han også vekt på at Vestfoldbanen nå trenger en kraftig modernisering med dobbeltspor og høyere fart.

Mange avganger

Det går tog i begge retninger fra Torp holdeplass hver time. I rushtiden går det tog hver halve time i nord- eller sørgående retning. For å dekke alle avgangene er det to shuttlebusser i drift samtidig, og busstransporten er inkludert i togbilletten.

Et samarbeid mellom Vestfold Fylkeskommune, NSB, Jernbaneverket, Sandefjord Lufthavn og Statens vegvesen har sørget for at holdeplassen nå er en realitet.



NESTEN FRAMME: Da flypassasjerene går av toget, tar det bare tre-fire minutter for de er på flyplassen.

FOTO: SAS

Ny NSB-direktør

Stein Nilsen, 42 år gamal og opphavleg frå Bodø, tek over jobben som ny

direktør for persontog i NSB AS etter Rolv Roverud. Nilsen, som er utdanna siviløkonom og jurist, har heile sitt yrkesliv arbeidd for SAS i ulike stillingar. Mellom anna har han vore direktør for SAS Noreg eitt års tid. Nilsen starta som jernbanemann 1. februar.

Fleire reiser saman

Statistisk sentralbyrå har publisert tala for kollektivtransporten i 2006 og har rekna ut at det var 11 millionar fleire reiser med båt, buss og bane i høve til 2005. Auken var størst innanfor bane, med seks millionar fleire reiser. Men berre ein av desse millionane kom på tog, og då lokaltog. Dei resterande tok T-bane og trikk. I det heile kjem auken i bruk av kollektivtrafikktilbod i byar. Berre kollektivreiser med båt viste ein nedgang frå 2005 til 2006. Nedgangen var på heile 6,3 prosent.

Storebror NSB

Innan skinnegående transport er NSB storebror så det held. Medan transportarbeidet hos NSB kunne reknast opp til 2,5 milliardar passasjerkilometer i 2006, var det tilsvarande for alle trikkar, T-banar og Flytoget 0,75 milliardar. Når det gjeld talet på reisande, er det omvendt. Meir enn dobbelt så mange nytta trikk, T-bane og flytog i høve til NSB-tog. Men dei som tok toget, reiste mykje lenger. Ei snittreise med NSB-tog var på meir enn fem mil medan det tilsvarande for annan skinnegående transport var sju kilometer.

Kortare opningstid

Telefonsentralen i Jernbaneverket er ikkje lenger open døgnnet rundt, året rundt. No er sentralen betent frå kl. 07 om morgonen til kl. 19.00 om kvelden, noko som vil vere godt nok for dei fleste. Men om nokon ringer og det hastar, til dømes når nokon vil varsle om ein farleg situasjon, er det mogleg å taste 1 for å bli sett over til heimevakta. Vedkommande vil då handtere denne telefonsamtalen på vanleg måte som i dag.

Fornyelse av navet i Jernbane-Norge

Jernbanelaget vil fra og med 2010 bruke én milliard kroner i året på å fornye de mest vitale og kritiske delene av jernbanelaget.

- Vi burde brukt enda en halv milliard, men dette er ikke mulig innenfor aktuelle rammer, sier vedlikeholdsdirektør John Ole Grinde.

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

Store deler av det norske jernbanelaget har en så høy gjennomsnittsalder og et så stort etterslep i

fornyelse at det ikke lar seg gjøre å ivareta vedlikeholdet av anleggene fullt ut. Selv om Jernbanelaget

gjør et historisk grep ved å øke den totale potten til fornyelse med om lag 400 millioner kroner i året i sitt forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019, er det på sikt behov for å øke denne innsatsen ytterligere.

Sårbart i og rundt Oslo

- Hvordan vil du beskrive tilstanden til dagens jernbanelaget?
- Vi har et stort etterslep på for-

nyelser i forhold til en antatt levetid på 50-60 år. Dette etterslepet er beregnet til 5,4 millioner kroner. For mange feil påvirker toggangen, først og fremst i Oslo-området. Og da snakker vi om lokaltrafikknettet til Eidsvoll, Kongsberg og Moss, men også til Arnes, Jaren, Kongsvinger og Mysen. Nettet blir mer sårbart jo nærmere Oslo du kommer.

- Vi har vekselvis signalfeil,

kontaktledningsfeil og sporfeil - uregelmessigheter som gjør at togene må kjøre sakte, og at vi i perioder både må stoppe trafikken eller innføre enkeltsporet drift. Situasjonen er mest prekær mellom Oslo S og Lysaker hvor det passerer over 800 persontog i døgnet. Anleggene i og rundt Oslo er ikke av de eldste, men det er så lite som skal til av feil før det får store konsekvenser.

- Det er grenser ...

Grinde trekker fram tre forhold som det er viktig å ha klart for seg når det gjelder vedlikehold av jernbanelaget: - Det ene er anleggenes alder, det andre er sårbarheten og det tredje er kostnadene til vedlikehold av anleggene. utfordringen blir å finne den rette miksen når vi skal lage en plan for bruk av fornyelsesmidlene.

- De siste par åra har Jernbanelaget vridd pengebruken mot Oslo for å redusere sårbarheten, og i løpet av tre-fire år skal vi bruke 150 millioner kroner på å øke standarden på våre anlegg i Oslotunnelen. Men det er grenser for hvor langt vi kan gå i den retningen. I 2007 hadde vi flere saktekjøringer på våre fjellstrekninger på Dovrebanen og Bergensbanen. Flytter vi enda mer penger mot Oslo med dagens rammer, risikerer vi enda flere saktekjøringer på større deler av nettet. Og det vil spesielt påvirke godstrafikken, som er et satsingsområde. For alderen på anleggene på resten av nettet vil fortsatt øke, dog i mer moderat tempo.

Bedre om noen år

- Når vil togpassasjerene merke noen betydelig forandring som følge av den økte innsatsen på fornyelse?

- Det er først i 2010 vi kan få mer penger, og det vil nok ta ytterligere ett til to år før det kan merkes en stabil bedring.

Feilretting er dyrt

- 95 prosent av det norske jernbanelaget er enkeltsporet og kun 30 prosent er lagt til rette for hastigheter over 100 km/t. Noen vil hevde at det er like godt å bygge helt nytt?

- De siste åra har vi brukt i underkant av én milliard kroner i året til å bygge nye dobbeltspor rundt Oslo. Det gir bare to-tre kilometer med ny jernbane årlig. Hvis en virkelig skulle løse de punktlighetsproblemene vi har med investeringer, må det investeres mye mer i dette området hvert år. For resten av anleggene er det i praksis ikke noe annet alternativ enn å fornye dem, konstaterer John Ole Grinde, som poengterer at det først og fremst handler om å bedre standarden: - Færre signal- og KL-feil vil merkes av publikum, og på sporsiden er det store potensialer for å redusere vedlikeholdskostnadene Et bra spor koster det 100 kroner meteren å vedlikeholde. Et dårlig spor, derimot, gjør krav på 150-160 kroner meteren. Vi må oppnå begge deler, både færre signal- og kontaktledningsfeil og bedre sporkvalitet. Faren er at vi bruker hele vedlikeholdspoten på å rette opp feil framfor å fornye og dermed øke standarden.

Økt standard avgjørende

Vedlikeholdsdirektøren minner om en gammel sannhet - at jernbanelagene virker sammen.

- Et dårlig spor kan gi mye signalfeil selv om sikringsanlegget er i orden.

Derfor er utfordringene sammensatt. Når man skal bedre forholdene for å gi et bedre tilbud til de reisende og redusere framtidige kostnader til vedlikehold, er jobben først og fremst å finne de fornyelsene som gir størst bidrag til økt standard. Så enkelt - og så vanskelig - er dette.

«Nettet blir mer og mer sårbart jo nærmere Oslo du kommer»

JOHN OLE GRINDE, Vedlikeholdsdirektør, JBV



SÅRBART:

Jernbanelagene rundt Oslo S er meget sårbare. I åra framover vil det bli brukt mye penger på å gjøre dem mer robuste.

Politikerne vil bygge mer jernbane

Det er riktig å sette av mer penger til vedlikehold, men det må bygges mer jernbane enn det som ligger i rammen for Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019. Dette mener medlemmer av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité som Jernbanemagasinet har intervjuet.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

- Samarbeid med private

Per Sandberg, leder av Transport- og kommunikasjonskomitéen, FrP:



- Forslaget til NTP mangler helt ambisjonsnivå, men Jernbaneverket kan være fornøyd med at det har fått

synliggjøre sine prioriteringer på vedlikehold. Vedlikehold er riktig. Utfordringen er investeringer. Man kan ikke vedlikeholde seg til en jernbane folk ønsker seg og trenger i 2019. Det er ikke mulig å vedlikeholde seg til et nytt kryssningsspor. OPS må i større grad vurderes der man kan få et samarbeid mellom privat og statlig kapital. Unnlattelse på investeringer vil bli dyrt.

- Trenger større rammer

Truls Wickholm, Ap:



- Her er det tydelig at det trengs større rammer. Jeg er spesielt skuffet over at ikke Oslo-Ski er prioritert.

Jeg vil ikke prioritere Vestfold på bekostning av Oslo-Ski. Når det gjelder forslaget generelt, synes

jeg det er helt riktig å være ærlig på behovene for vedlikeholdsmidler selv om det er forstemmende å se hvor lite vi kan gjøre med de rammene som er. Sett i lys av klimautfordringene vil jeg være med på å finne mer penger til jernbane.

- Utfordring å øke rammer

Ragnhild Årflot Kalland, Sp:



- Jeg ser behovet for vedlikehold. Men det er også nødvendig med investeringer, så her er det behov

for påplussinger på rammen for å få gjort mer på det sentrale østlandsområdet. Ellers synes jeg det er riktig å prioritere kryssningsspor. Samferdsel er svært viktig, men det vil alltid være en utfordring å få økte rammer på ett område.

Vil ha vedlikeholdsfond

Øyvind Halleraker, H:



- Jernbanen har kommet opp i samme ulykksalige situasjon som på veg, men vedlikeholdet må vi finne

en løsning på. På vegsektoren vil Høyre ha et fond på 20 milliarder kroner. På jernbanen er etterslepet mindre enn på vegsiden slik at et fond på en tredel av dette kunne dekt behovet for vedlikeholdsmidler framover. Ellers synes jeg ikke det er forsvarlig å ta igjen vedlikeholdsetterslepet over så mange år. Når det gjelder investeringer, synes jeg det er skuffende at en del investeringer vi var sikre på lå inne, som dobbeltspor på Østlandet, ikke var med.

- Lite ambisiøst forslag

Borghild Tenden, V:



- I disse klimatider er dette forslaget lite ambisiøst. Vi vil gjøre alt vi kan for å få økt rammene. Dessuten ligger det

inne en sum på 250 millioner kroner i klimaforliket til investeringer på jernbanen. Dette var en viktig forutsetning for Venstre for at vi skulle bli med på forliket. Som representant for Akershus er jeg spesielt skuffet over at dobbeltsporet til Ski blir skjøvet så langt ut i tid. Min store angst nå er at regjeringen fraskriver seg ansvar



FOTO: ØYSTEIN GRUE

og legger dette inn i Oslopakke 3. Vi har mer penger å rutte med i Norge enn noen gang før. Da synes jeg vi skal bruke den muligheten.

- Alternativ finansiering

Irene Johansen, Ap:



- Jeg forstår prioriteringen av vedlikehold for å ta igjen etterslepet. Men det er ikke til å leve med at investeringsdelen er så lav. Jeg synes at den minimum må opp på det nivået som ligger i dagens NTP. Rammene må økes, og vi må kanskje se på en alternativ finansiering slik som vi har fått det på vegsiden.

- Klima er lik jernbane

Hallgeir H. Langeland, SV:



- Framleggelsen av forslagene fra etatene og Avinor var positivt i den forstand at alle var opp-tatt av klima. Det var helt nytt for meg at alle hadde det på agendaen. Jeg synes vi skal legge klimaforliket i bunnen og forlange mer til jernbanen. Nå må klima være førende. Det har jeg også sagt til mine egne fylkespolitikere: Legg vekk Ole Brumm-tankegangen. Klima er lik jernbane. Her har svenske vist veg. De legger klimapolitikken til grunn for satsingen på jernbaneutbygging. Med ny jernbanedirektør på plass tror jeg også det blir sving på høyhastighetsutbyggingen.

Slik vil JBV bruke pengene

Her ser du i grove trekk hvordan Jernbaneverket vil bruke pengene i perioden 2010-2019. Det ene alternativet følger rammen for Nasjonal transportplan (NTP) og ender på totalt 54,6 milliarder kroner, det andre på 65,6 milliarder kroner.

Innenfor planrammen

- 17 milliarder kroner til vedlikehold. Økning fra forrige NTP på 30 prosent for å oppnå bedre driftsstabilitet og høy punktlighet - særlig i Oslo-området
- 16 milliarder kroner til investeringer. Nesten seks av disse milliardene foreslås disponert til å bygge ut strekninger, fortrinnsvis dobbeltspor, mellom Tønsberg og Hamar (Barkåker-Tønsberg, Holm-Holmestrand og deler av Eidsvoll-Hamar). Nær fire milliarder brukes til å øke kapasiteten på gods. Stasjoner og knutepunkter er tilgodesett med 2,5 milliarder kroner, mens vel to milliarder går med til igangsatte prosjekter. Sikkerhetstiltak utgjør 1,4 milliarder kroner.

+ 20 PROSENT

- 17 milliarder kroner til vedlikehold. Som over.
- 27 milliarder kroner til investeringer. En utvidelse av rammen med 20 prosent gir rom for å sette av over seks milliarder til Oslo-Ski. Det betyr at halve strekningen vil være bygd innen 2019. Dobbeltsporpar-sellene mellom Eidsvoll og Hamar til nær 3,5 milliarder kroner vil være sluttført. I tillegg vil strekningen Farriseidet-Pors-grunn være nesten ferdig. Ulriken tunnel vil bli bygd, og Ringeriksbanen kan påbegynnes. Endelig vil det bli noe mer penger til kapasitet/gods, stasjoner og sikkerhet.

Startskudd for stors tilt godssatsing

SANDNES: Da samferdselsminister Liv Signe Navarsete åpnet den nye godsterminalen på Ganddal 21. januar, markerte dette startskuddet på en storstilt godssatsing de neste årene.

Tekst og foto: SINDRE ÅNONSEN



– Å satse på jernbanegods er å satse på klima, næringsliv og trygghet, sa Navarsete, som i sin åpningstale la stor vekt på viktigheten av å flytte mer godstrafikk over fra veg til bane.

– Og vi ser jo en gledelig vekst i godstrafikken på nettopp jernbane, la hun til.

Den nye terminalen på Sandnes som skal håndtere 80.000 TEU (TEU er en lasteenhet på 6 meter), eller så mye som 50.000 trailertransporter.

Åpningen av terminalen markerer også startskuddet på en storstilt satsing på godsterminaler og kryssingsspor i årene som kommer.

Fordobling

Jernbanedirektør Steinar Killi viste i sin tale til at Alnabru skal gjennom en større oppgradering, samtidig som godsterminalene både i Bergen og Trondheim skal moderniseres.

– Godstrafikken skal fordobles fram mot 2020, sa Killi.

Og i Nasjonal transportplan 2010-2019 ligger det inne en uttalt målsetting om en tredobling av gods på banen fram mot 2040 – og med et punktlighetsmål på 90 prosent. Hele 3,9 milliarder kroner ønsker Jernbaneverket å bruke på programområdet kapasitet og gods. Dette dreier seg i hovedsak om forlengelse av korte og bygging av nye kryssingsspor, en nødvendig styrking av energiforsyningen og terminaltiltak. Et nytt energisystem som mater strøm inn i jernbanens strømforsyningssystem for hver mil (skal først på plass på Sørlandsbanen) vil bidra til at tog som i dag kan ta 900 tonn gods med seg, kan øke lasten til 1200 tonn.

En av flere milepæler

NHO-direktør i Rogaland, Bjørn Stangeland, sier at han ser på Ganddal som et sentralt logistikknutepunkt. Samtidig trekker han fram at knapt noen region i Nord-Europa har en tilsvarende samlokalisering av transportgrenene lufthavn, jernbane, veg og sjø.

– Og gjennom det som skjer i oljebransjen og i bygg og anleggsindustrien er vi trolig den mest vareintensive regionen i landet, mener Stangeland.



I GANG: Driften på Ganddal godsterminal er i gang. Med nødvendige tiltak kan volumene på terminalen mangedobles.

I dette perspektivet vurderer han byggingen av Ganddal godsterminal som ett av flere nødvendige grep for å sikre en videre positiv utvikling.

– Om vi også kan få en vegforbindelse over Boknafjorden, vil enda mer varer fra regionen kunne bli fraktet med tog, i tillegg til alle de andre positive effektene dette vil ha for næringslivet i Rogaland. Trafikken med ferjene har sprengt alle kalkyler, noe som forteller mye om potensialet, sier Stangeland.

Daglig leder i Terminaldrift AS, Kjell S. Hauge, har tidligere uttalt til Jernbanemagasinet at volumene på Ganddal kan mangedobles dersom det iverksettes nødvendige tiltak andre steder på jernbanelinjen, og om vareflyten gjennom terminalen effektiviseres ytterligere.

Godsterminalen på Ganddal

- Byggherre og eier: Jernbaneverket
- Prislapp: 500 millioner kroner
- Drives av: Terminaldrift AS
- Størrelse: Området dekker 255 dekar som omfatter fem spor, tre lastespor og to lastegater på 600 meter samt et speditørområde
- Speditører: Tollpost Globe og Schenker AS (flere kommer til etter hvert)
- Kapasitet: 80.000 TEU det første året, men det er beregnet at dette vil øke etter hvert

Tøff jobb i snøkavet

MYRDAL: - Strekningen Finse-Myrdal er klar for tog! Bjørn Inge Rokne gir togleder rapport på GSM-R «togradioen» etter en forfriskende snøryddeøkt fra Haugastøl tilbake til brøytebasen på Myrdal. Nå kan dagtoget slippes over fjellet.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Bjørn Inge Rokne og kollega Terje Reime tørnet ut klokken 06.00 – som vanlig. Dagene er fremdeles korte.

Brøytevinter nr. 26

NRK Trafikk melder om kolonnekjøring over Hardangervidda med fare for stengning på kort varsel på grunn av snøstorm.

– Det er januar, konstaterer vossingen Bjørn Inge Rokne som kjører snøbrøytetog (Beilhack) på 26. året. Det er ikke snømengdene, men vinden

som er problemet. Godstogene går, og type 73 like ens, selv om snøskavler bygger seg opp i sporet like fort som snøfresen rydder vei.

– Vi må vel belage oss på en tur til over fjellet foran ettermiddagsekspressen før vi gir oss. Men nå skal det smake med en kaffekopp og niste, sier Bjørn Inge til makker Terje Reime som i dag styrer snøfreseren. Karene veksler på å være fører og kjøre snøfreseren annenhver dag.



– Én av ti mann tilbake

Bjørn Inge og Terje trekker opp glidelåsen i halsen før de jumper ut i retning spiserommet i andre etasje på Myrdal stasjon. Temperaturforskjellen mellom førerhuset på Beilhack'en og ute er 33 grader. Vinden blåser tvers gjennom fleece og ulltrøyer, og snøkavet gjør deg gjennomvåt uten vindtett yttertøy.

– Jeg hadde min første vinter som snørydder på Myrdal i 1986. Da var vi ti ganger så mange i NSB Drift mellom Nesbyen og Voss som vi er i dag, sier Bjørn Inge Rokne.

– Her er det ikke én mann for mye. Blir én mann syk, skal på kurs, eller av andre årsaker ikke kan stille på vakt, må fridager for en av de andre på laget inntras. Tre vaktlag på fem mann deler beredskap

en på Myrdal og jobber tredje hver helg fra torsdag til mandag. I løpet av snøbrøyteperioden fra desember til april har de 50 døgn hjemmefra med brakketilværelse på Myrdal.

– Bemanningen er skåret til beinet, og det har ikke vært tatt inn en lærling eller nye folk siden jeg begynte i NSB, sier Bjørn Inge Rokne.

Stengt i 27 timer

Rokne medgir likevel at førjuls vinteren var snill. Men første lørdag i januar ble det full stans: I Grøndalen, midt mellom Finse og Myrdal, lagde et snøskred pinneved av et titalls meter solid dimensjonert snøoverbygg bare minutter etter at natt-toget vestover hadde passert.

Årets første stengning av

STOPP: Bjørn Inge Rokne må flere ganger i løpet av en brøytetur stoppe for å hakke is og snø.

Bergensbanen varte i 27 timer. Det meste av tiden ble brøytemannskapene holdt tilbake av skredespertene hos Norges Geotekniske Institutt og Jernbaneverkets snøkoordinator på Finse av frykt for flere skred og nødvendig sikring av kjøreledningen.

– Om jobben er risikabel? Vi er mest opptatt av at maskinene fungerer når det trengs som mest. Ellers kan det bli tøft når Kong Vinter utfordrer oss på den mest værharde jernbanestrekningen i Europa.

Gjentatte stans

Bjørn Inge og Terje kjører et nyombygd snøfresetog, men er ikke akkurat storfornøyd med den nygamle maskinen.

– I en periode før jul hadde vi kjøreforbud. På grunn av ustabilitet på sporet i høye hastigheter ble det så innført fartsbegrensning på 50 km/t. Og vi har opplevd gjentatte stans på både hovedmotor og maskineriet.

Karene håper på at nydeide hjul vil løse problemet, slik at maskinen på Myrdal kan kjøres i topphastighet igjen.

– Ett er sikkert: Uten denne nybombygde maskinen og den gamle som er stasjonert på Geilo, kommer vi til kort på Bergensbanen, oppsummerer Kjell Inge Rokne og legger til:

– Hadde ikke Vårherre vært jernbanemann og holdt igjen vinteren, kunne Bergensbanen vært ille ute ...

SAGT OM JERNBANEN



«Vi som bor her, føler oss ikke sikre. Mange kjører utrolig fort forbi for å rekke over togskinnene før bommen går ned. Noen ganger kjører de av veien»

JON LETNES
Nestleder Nerdrum Vel

«Politikernes holdning til høyhastighetstog er ikke bare politisk, men også taktisk motivert. Mulighetsstudien åpner like mye for å løpe fra løfter som å gi dem»

RONNY CARLSSON,
Politisk redaktør Haugesunds Avis

«Vi ser overhodet ingen grunner til at Ringeriksbanen ikke skal komme på banen igjen. Én ting er at den allerede er vedtatt og burde vært bygget for lenge siden, et annet argument er det miljøpolitiske»

ASKER OG BÆRUMS BUDSTIKKE
Lederartikkel

«Når det likevel kan seist å vera realisme i planane om lyntog mellom dei største byane, både her til lands og i tilknytning til eit skandinaviske og europeiske nett av høgfarbane, er hovudgrunnen ein tilsynelatande vilje til å etablere ein ny finansieringsmodell for jarnbana»

BERGENS TIDENDE
Leiarartikkel

«Kostnadene ved bred utbygging av høyhastighetsbaner vil bli så store at de kan måles i redusert kunnskapsnivå hos elevene i flere generasjoner, ydmykende forhold i helse og eldreomsorgen, redusert konkurransevne i næringslivet, dødsfall og tidstap i et underutviklet veinett»

GUNNAR S. ESKELAND
Cicero senter for klimaforskning

Elgen farligere på veg enn bane

De siste seks åra ble 16 mennesker drept og 426 skadd etter nærmere 7000 møteulykker med elg - på veggen. På jernbanen ble det i samme tidsrom registrert under halvparten så mange elgpåkjørslar, men her ble ingen mennesker verken drept eller skadd.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** TORE SANNUM/SCANPIX

Direktør Kari Sandberg i Trygg Trafikk synes det er merkelig at det er så stor offentlig debatt knyttet til dyrepåkjørslar på jernbanen og tilsvarende beskjeden interesse for å debattere slike påkjørslar på veg.

– Det burde ikke være slik. Hvert år fører kollisjon mellom bil og hjortevilt til omkomne og hardt skadde trafikantar, sier Sandberg.

Disse møteulykkene er det blitt stadig flere av. I 2006 registrerte Statistisk sentralbyrå hele 5500 slike kollisjoner. Av disse var 3900 med rådyr. I midten av januar gikk politiet i Hedmark og Oppland ut med advarsel til vegtrafikantar om å vise aktsomhet. Da hadde det i løpet av ett døgn skjedd 23 møteulykker med hjortevilt på veggen.

Økningen i ulykker har naturligvis en årsak. Den finner vi i skogen.

Mangedobling

Antall elg og hjort i Norge er mangedoblet de siste tiårene. For grunneiere og jegere er det gull verdt. I 2006 ble 65 000 dyr felt

med mer eller mindre velrettede skudd. Men ut av skogen tyter det likevel stadig flere dyr som får et ublidt møte med tog – eller gir en tragisk utgang på en biltur. Samme året ble nemlig fem personer drept på norske veier, mens åtte ble hardt kvestet og 54 fikk lettere skader. Totalt led 1321 elger trafikkdøden på veggen. Jernbanen tok 650. Alt i henhold til offisielle tall fra Statistisk sentralbyrå.

Dyrepåkjørslar på jernbanen er blitt gitt mye oppmerksomhet i vinter, men har langt fra skapt så mye oppstuss som i fjor vinter da det haglet med stygge oppslag, harde debattinnlegg og politianmeldelser etter at NSB fjernet våpnene fra togene.

Både NSB, Jernbaneverket og andre som er involvert, har siden gjort en jobb med å avklare hvilke roller den enkelte har. Disse ser nå ut til – stort sett – å ha falt på plass.

Kommunens ansvar

Håndteringen av påkjørslar på jernbanen ble fram til 1996 regulert av en avtale mellom NSB og Direktoratet for naturforvaltning.



Siden har det ikke vært så enkelt ettersom kommunene da ble pålagt en oppgave det ikke fulgte med penger til.

– Mye endret seg ved endringen av viltloven fra 1. januar 2001, forteller prosjektleder Erik Lund i Direktoratet for naturforvaltning.

Da fikk kommunene eiendomsretten til fallvilt, og de fikk inntekter fra fellingsavgifter. Dermed fikk de penger som blant annet kunne benyttes til ettersøkspersonell.

– Den enkelte kommune har plikt til å foreta ettersøk etter skadet hjortevilt. Hvem de bruker

til dette arbeidet, er direktoratet uvedkommende. Men det er kommunen som har ansvaret, understreker Lund.

Jernbaneloven

Men så er det at Jernbaneloven, som sier at ingen har lov til å ferdes på jernbanens område, stikker kjepper i hjulene for dem som skal søke opp fallvilt. Om noen som ikke er sertifisert, skal innenfor eiendoms grensen til jernbanesporet, krever det at de har med seg en godkjent sikkerhetsmann.

Erfaringene fra sist vinter var at det enkelte steder tok for lang tid

å få en sikkerhetsmann på plass. Derfor skal Jernbaneverket nå prøve ut en ordning der de som skal lete opp skadde dyr, får tilført kompetanse til å ferdes langs sporet. Slike kurs er nå gjennomført for ettersøkspersonell fra kommunene som sogner til de mest utsatte banestrekningene.

Med kompetansebevis på inneromma og iført vernesko og vernetøy kan ettersøkspersonell ferdes inntil 2,5 meter fra nærmeste skinne, og de kan krysse sporet når det er forsvarlig. Men de kan for eksempel ikke gå i trange skjæringer og tunneler eller over

bruer som er mer enn ti meter lange. Da må de fortsatt ha med godkjent sikkerhetsmann.

– Nullvisjon er utopi

– Uten de tiltakene vi er med på, ville tallene for påkjørslar vært langt høyere. Men noen nullvisjon for dyrepåkjørslar har jeg ingen tro på, sier banesjef Tor Rørosgård på Røros- og Solørbanen.

Banesjefen på Rørosbanen bruker årlig 250 000 kroner på føring av elger langt unna sporet. Dette skjer i samarbeid med kommunene og grunneierne. Dessuten brukes 150 000 kroner årlig på

DRAMATISK FOR ALLE:

Ofte får møteulykkene tragisk utfall for flere enn elgen.



«Merkelig at det er så stor offentlig debatt knyttet til dyrepåkjørslar på jernbanen og tilsvarende beskjeden interesse for å debattere slike påkjørslar på veg.»

KARI SANDBERG, Direktør Trygg Trafikk

- ▶ vegetasjonskontroll, som i all hovedsak vil si hogging av skog og rydding av buskas.
 - Et samlet beløp på 400 000 kroner er det dobbelte av det vi brukte for noen år siden. Når vi prioriterer føring og fjerning av «matfatet» til elgen ved vegetasjonskontroll, er det som følge av konklusjonene av et femårig forskningsprosjekt vi var med på i Stor-Elvdal for noen år siden, forteller Tor Rørosgård.

Interessekonflikt

Tor Rørosgård er banesjef på en av de banestrekningene som er mest plaget med dyrepåkjørslar på jernbanen. Med fartstid ved jernbanen siden 1979, har han fulgt utviklingen på nært hold.

– Den gangen var det lengre mellom elgene. I det siste har vi fått en mye større elgstamme i tillegg til at verdien på elgkjøttet og jakt på elg har skutt i været. Jeg tror det er en sammenheng her. Elgjakta er blitt kommersialisert. Når verdien stiger, blir det lettere konflikter, sier Rørosgård

Den andre banestrekningen med mye dyr i og langs sporet er Nordlandsbanen. Her bruker

Jernbanelverket en halv million kroner årlig til tiltak mot elg.

«Utendørssport»

– Å kjøre tog er en «utendørssport». Det betyr at vi ikke har kontroll på alle faktorene. Vi har en jernbane som går gjennom forskjellige typer landskap og i ulike klimasoner og naturtyper. Det er enkelte ting vi ikke kan få gjort noe med. Uansett hva vi gjør, må vi dessverre regne med at toget vil kjøre på dyr også i framtida, og at det enkelte ganger kan oppstå situasjoner som kan virke kritikkverdige.

Tor Rørosgård vil gjerne understreke at det ikke er noen som ønsker å kjøre på dyr. Samtidig vil en null-visjon i så måte være en utopi.

– Det beste er at alle involverte går sammen om å finne fram til løsninger som gjør det beste ut av det, som bidrar til å holde påkjørslene nede, og som sørger for at dyrene som blir skadet, slipper å lide for mye.

Drepte og skadde etter kollisjon med hjortevilt i vegtrafikken

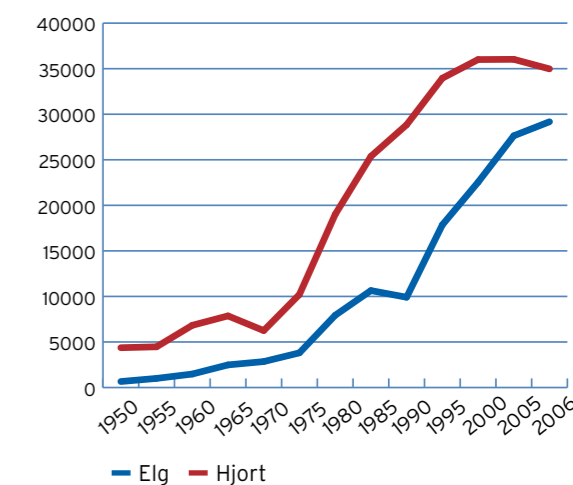
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Drepte	4	1	1	2	5	3
Hardt skadde	8	10	5	6	12	8
Lettere skadde	54	77	58	60	74	54

På jernbanen er ingen registrert drept eller skadd etter kollisjon mellom tog og hjortevilt Kilde: SSB



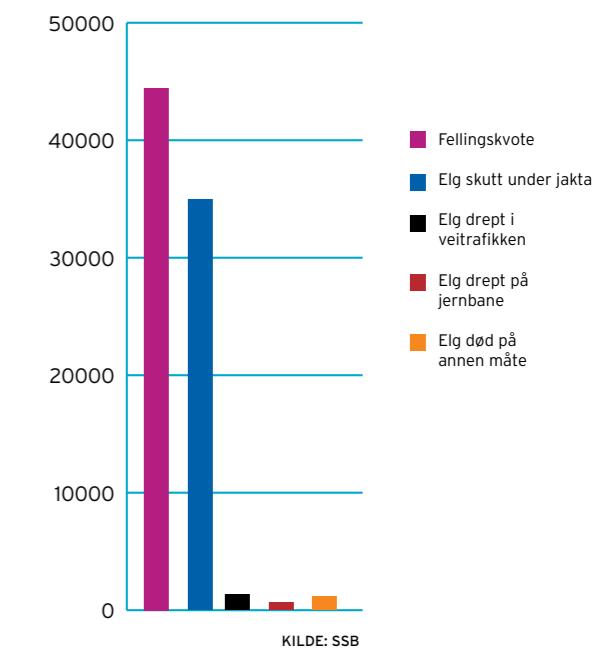
FOTO: ANDERS HAAKONSEN

Felte elg og hjort 1950-2006



Utviklingen i antall felte dyr 1950-2006 forteller også om veksten i elg- og hjortestammene. KILDE: SSB

Hvordan elgen dør



KILDE: SSB

- En sterk belastning

- Jeg blir alltid berørt når jeg støter på dyr i skinnegangen. Jeg får høy puls, og etterpå sitter bildet av dyret på netthinna.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Torbjørn Nesvold har vært lokfører på Rørosbanen i 20 år. På denne banen er det langt mellom folk, men fryktelig mange elger – i tillegg til en og annen bjørn, ulv, gaupe, rådyr, rein og hjort.

Når snøen har lagt seg, endrer Nesvold ubevisst kjørestilling.

– Jeg merker at jeg er mer ansent og blir stiv i nakken om vinteren. Elgen vandrer helst i grålysningen om morgenen og om ettermiddagen. Da vet vi aldri om det kan stå ett eller flere dyr i skinnegangen rundt neste kurve, sier Nesvold, som vet at også mange av kollegene føler problemet med dyr i sporet som belastende.

For noen er vissheten om at de kommer til å kjøre på dyr nok til at de ikke vil søke seg tjeneste på denne banen.

Glad for våpen

Ikke alle lokførere er trent til å

behandle våpen, og mange har aldri gått på jakt.

I løpet av det siste året har derfor Nesvold og noen av kollegene hans i Region Nord vært på kurs i avliving av dyr. I tillegg til øvelsesskyting blir det der gitt opplæring i dyrets anatomi og i sikkerhet i forbindelse med avfyring av skudd. Den som skyter, skal være sikker på at kula stopper på en forsvarlig måte.

– Selv om alle dyrepåkjørsler er en stor belastning, blir de enda større hvis vi må forlate et skadet dyr uten å få gjort slutt på de lidelsene det gjennomgår. Jeg vil derfor berømme alle som har stått på slik at vi igjen har fått muligheten til å avlive skadde dyr, sier Torbjørn Nesvold.

Våpenkurs til tross, det aller beste mener han er tiltak som holder dyrene effektivt borte fra skinnegangen. Men han er også

fullt klar over at det vil være kostbart og slik sett er avhengig av politisk vilje skal det bli noe av.

Manglet oversikt

I fjor ble kvalitets- og sikkerhetsrådgiver Steinar Olsen i NSB skyteskive fra mange hold da NSB fjernet våpnene som i årevis hadde stått i tog – og på verksteder, i kjellere på stasjoner og for øvrig en smule ute av kontroll.

– Da politiet begynte å etterforske et våpentyveri fra et lokomotiv i Mosjøen, ble det klart at vi ikke hadde orden i eget hus. Det var ikke ryddet opp i dette siden alt med jernbane var NSB. Vi visste ikke hvor våpnene var, hvor mange det skulle være eller om alle som hadde tilgang til våpnene, var skikket til å bære våpen – slik våpenloven krever, forteller Olsen.

På grensen

Våpentyveriet i Mosjøen var ikke det første. Dessuten hadde det vært tilfeller der skudd var løstnet i tettbebygde område, og der bekymrede naboer hadde varslet

politiet om skytingen. Alt var med andre ord ikke på stell.

– Nei, vi sto rett og slett i fare for å bli anmeldt for brudd på våpenloven, og vi fikk entydige krav om å rydde opp, innrømmer Steinar Olsen.

I dag er antallet våpen betydelig færre. Noen er kassert, de andre har vært hos våpensmed og blitt sjekket. Disse våpnene er plassert i låste skap om bord i motorvognsett og på lokomotiv som trafikerer på Røros- og Nordlandsbanen. Men de oppbevares forsvarlig – uten sluttstykke.

Avslørende

Fjorårs vinteren ga mange aha-opplevelser. Ettersøk og avliving av skadet vilt ble synliggjort da våpnene ble tatt bort.

– Ja, det ble avslørt at noen kommuner ikke hadde ettersøkspersonell, slik de etter loven er pålagt å ha. Det ble også avslørt at det tok altfor lang tid før Jernbanelaget klarte å stille med sikkerhetsmann. Når dette er på plass, vil vi i NSB være godt fornøyd, avslutter Steinar Olsen.



VIL HA VÅPEN: Lokfører Torbjørn Nesvold er glad han igjen får muligheten til å avlive skadde dyr umiddelbart – i stedet for bare å varsle og kjøre videre.



KAN VILT: Viltforvalter Paul Harald Pedersen hos Fylkesmannen i Nord-Trøndelag kan slå fast at godt samarbeid gir gode resultater.

Nord-Trøndelag i tet

– Erfaringer etter et fireårig prosjekt i Snåsa og Grong på midten av 80-tallet viser at antall påkjørsler gikk ned med 70-80 prosent, og at tiltakene var særdeles lønnsomme i et nytte-/kostnadsperspektiv.

Paul Harald Pedersen er viltforvalter hos Fylkesmannen i Nord-Trøndelag. Han har gjennom mange år deltatt i et målbevisst arbeid for å finne gode tiltak, få dem finansiert og gjennomført. Våren 2002 ble det nedsatt ei styringsgruppe for å arbeide systematisk med tiltak for å redusere påkjørsler av elg og tamrein på

veier og jernbane i Nord-Trøndelag. Dette arbeidet blir nå oppsummert som så vellykket at det også vekker interesse internasjonalt. I Nord-Trøndelag består styringsgruppa av «alle» berørte instanser.

– Av disse legger Jernbanelaget, vegvesenet, fylkeskommunen, trafikksikkerhetsutvalget, fylkes-

mannen og reindriftsnæringen alle penger i en pott som benyttes til tiltak. I år utgjør denne summen én million kroner, som den enkelte kommune kan søke om midler fra, forklarer Paul Harald Pedersen.

Han understreker hvor viktig det er at alle aktørene er involvert i de tiltakene det søkes om midler til, ikke minst at det er inngått avtaler med grunneierne.

– Vi tror det er en forutsetning med involvering fra alle parter for å lykkes, sier Pedersen.

Database for hjortevilt

Siden 2004 har NINA Naturdata samlet inn data om jakt og «irregulær avgang» av hjortevilt over hele landet. Nå kan hvem som vil hente informasjon fra basen på www.hjortevilt.no.

NINA naturdata og NINA (Norsk institutt for naturforvaltning) har tre prosjekter på gang som skal gi kunnskap om hjortevilt og trafikk. Håpet er at de etter hvert enorme datamengdene kan bidra til å få ned antall påkjørsler på jernbane og veg.

I databasen er det mulig å ta opp kart for enhver del av Norge. Der vil det blant annet

gå fram hvor dyr er påkjørt på veg og jernbane. I et annet prosjekt ved NINA naturdata arbeides det med å lage risikokart der det blir visualisert hvor det er fare på ferde. Disse kunnskapene vil komme til nytte i forvaltningen av hjorteviltstammen og vil bidra til å forhindre ulykker på vegene og kollisjoner med tog på jernbanen.



FOTO: ARVID BÅRDSTU

Romsdalshorn st.

Gamle Romsdalshorn vart flytta til campingplassen rett overfor Trollveggen då vegen gjennom dalen måtte utbetrast. No får huset gjennomgå - med tanke på å bli som nytt att. I første omgang skal huset renoverast utvendig. Om tida og pengane strekk til, skal også førsteetasjen vere ferdig oppussa til sommaren. I andre etasje kan det med tid og stunder bli mogleg å leige seg rom. Om dei noverande eigarane får lov, kan det bli sett på eit vindauge på taket slik at einkan sovne inn med Trollveggen midt i glaniga.

Vanskeleg i Bergen

Vegvesenet vil bygge ein vegtunnel frå Arna til Bergen sentrum medan Jernbaneverket lenge har planlagt ein ny tunnel gjennom Ulriken. Om vegen blir bygd, fryktar mange at toget vil tape - og byen bli kvelt. Samferdsledepartementet har bede ei ekspertgruppe om å sjå på saka. Dei meiner løysinga for å få på plass begge tunnelane kan vere høg rushtidsavgift, gratis parkering i Arna og Trengereid, strengare restriksjonar på parkering i Bergen og at berre bussar som skal langt, får køyre i tunnelen.

Brenn for reinare luft

HOKKSUND: Når den gamle oljefyrkjelen ved Sentralverkstaden på Hokksund blir bytta ut med ein pelletsbrennar, vil det gje 66,5 tonn mindre CO₂-utslepp. Kvart år!

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Prosjektleiar Ingebjørg Seland Bjørgum synest Jernbaneverket gjer eit kupp - både for eigen økonomi og for miljøet, når den gamle, utslitne oljefyren blir lempa ut og erstatta med to flunkande nye pelletsbrennarar.

- Når me fyrer med pellets, blir det knapt noka forureining i det heile teke. Om med fyrer opp 50 tonn pellets på eit år, er det einaste som blir att 250 kg med rein oske. Og ho kan attpåtil nyttast som gjødsel, fortel ho.

Fram til no har det vorte svidd av 20 tonn med fyringsolje i året for å halde varmen ved Sentralverkstaden på Hokksund. 20 000 liter olje kostar ein del pengar. Pellets er mykje rimelegare, faktisk halve prisen. Kostnadene med å investere i pelletssilo og brennarar er inntent på fem år. Resten av levetida vil det bli netto innsparing.

Lønsamt

Ingebjørg Seland Bjørgum er prosjektleiar for Enøk-tiltak i Jernbaneverket. Så langt har alt som er gjort vore ei suksesshistorie frå ende til annan. Gjennom det første prosjektet, som varte til 2005, vart straumforbruket redusert med 24 prosent. Det utgjorde 16 millionar kroner i året!

- I mai i fjor var vi ferdige med eit prosjekt på Drift sin bygning i Asker. Der sette me inn rørsledetektorar for å styre lys og ventilasjon og noko på termostatane. Etter dei første ni månadane er straumforbruket redusert med heile 40 prosent. Det syner at potensialet er stort, slår Bjørgum fast, og synest nok det kunne vore nytta noko meir pengar til føremålet. Kostnadene med å få arbeidet gjort, er nemleg fort inntente.



HALVERER KOSTNADENE: Prosjektleiar Ingebjørg Seland Bjørgum var til stades då den første tankbilen fylte opp pellets i siloen ved Sentralverkstaden på Hokksund.



FOTO: ØYSTEIN GRUE

SKREMMENDE: I januar drev «kitere» med surfing skremmende nær Finse stasjon.

Ny risikosport

FINSE: Kitesurfing - en sport basert på en drage som bruker vinden som fremdrift - er blitt en populær aktivitet på Finse. Lokførere og brøytemannskaper er stadig vitne til at «kitere» opererer skremmende nærme Bergensbanen.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

I januar foregikk aktiviteten mindre enn 100 meter fra stasjonområdet hvor det går 16000 volt i de strømførende ledningene, og hvor Jernbaneverkets snøryddemateriell ikke skjeller mellom snø, kiteutstyr i 15 000-kronersklassen og mer eller mindre trenede risikosport-aktører.

Ung sport

Kiting er en ung sport som dukket opp mot slutten av 1900-tallet i Frankrike og på Hawaii med bidragsyttere fra mange andre land. Via internett utvekslet grupper av aktive erfaringer om utstyr og ideelle steder

for kiting. Så sent som i 1998 dukket det første kommersielle kiteboardingutstyret opp.

Foregangsland

Siden år 2000 har kitingporten hatt en eksplosiv utvikling, og i 2005 ble antall aktive innen sporten anslått til 120 000 i verden, hvorav 15 000 kitere på snø.

Norge er blitt et foregangsland på snø, med perfekte, naturgitte forhold i områder som Hardangervidda med store, åpne flater på Finsevann og områder med lang snøsesong og mye vind.

Presisjonen i 2007

Eit oversyn over toggangen i fjor syner at toga i snitt var omtrent like punktlege som i 2006. For dei ulike toglaga vart resultatet slik (med tal frå i fjor i parentes): Langdistanse 84% (87%), InterCity 88% (87%), utanlandstog 84% (82%), Flytoget 96% (96%), lokaltog i Osloområdet 87% (86%) medan lokaltog elles vart målte til frå 83% på Jærbana til 99% på Bergen-Arna-lokalen. Utanom Flytoget, som har eit mål om å nå 95 prosent (og greidde det), er måla for alle dei andre toglaga 90 prosent. Det klarte IC-toga på Østfoldbanen og Gjøvikbanen, utanlandstoga over Kornsjø og Storlien og lokaltoga på Gjøvikbanen, Bratsbergbanen, Trønderbanen og i Salten.

Kroppsvarme som butikk?

Jernhusen AB, som er eigar av stasjonsbygningane i Sverige, vil nytte kroppsvarmen frå dei som til ein kvar tid oppheld seg på Stockholm Central, til å varme opp eit kontorbygg. Eit uformelt reknestykke for Oslo S syner at det kan vere ein del å hente jamvel der. Om dei 60 000 som går gjennom stasjonen kvar dag, gir frå seg 200 watt i dei ti minuttene dei er på stasjonen, og stasjonen er open 18 timar i døgeret, produserer dei 110 kW per time. Sjølv om det både vil vere sveitlukt og dårleg ande i det vi gjev frå oss, er det i denne samanhengen rein energi som kan utnyttast.

Ny utbyggingssjef

Karstein Søreide (51) starta opp som ny utbyggingssjef for Regionale prosjekt i JBV Utbygging no på nyåret etter at Eirik Einum slutta i haust. Søreide har lang fartstid og brei røynsle som byggeleiar, rådgjevar, konsulent og prosjektsjef for skjengående verksemdar i Noreg og Sverige. Utdanninga si har han frå NTH, der han avslutta studiane med ein diplomopp-gåve i jernbaneteknikk i 1980.

FOTO: ARVID BÅRDSTU

Aase-Mette takker for seg

PORSGRUNN: Aase-Mette Skilbred (38) har vært driftsleder på Vestfoldbanen med sete i Porsgrunn i tre år. Nå orker hun ikke mer og slutter i Jernbaneverket. – Det er ikke mulig å være kvinne, mor og leder i Jernbaneverket, er hennes konklusjon.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Det er et uttalt mål for Jernbaneverket å få flere kvinner inn i ledende stillinger. Aase-Mette Skilbred har vært der, men syntes ikke det var noen stas lenger.

– Vi var 66 årsverk som driftet Vestfoldbanen. Nå er vi nede i 35,5 – og da er alle med, fra vaskepersonale til kontoransatte. Jeg er drit lei av at det bare skal omorganiseres ute. Kanskje det er på tide å ta en runde litt høyere oppe i systemet, spør Skilbred, mens hun rydder etter seg før hun avslutter karrieren i Jernbaneverket. Hun vil gjerne avslutte på en grei måte.

«Det ordner seg»

Det var på et ledermøte i sommer at det nye organisasjonskartet ble presentert. De satt åtte driftsledere

i Region Øst rundt et bord. På det nye organisasjonskartet var det bare fem. Det ville med andre ord bli tre til overs. På Drammen-/Vestfoldbanen var de tre. Det skulle bli én.

– Jeg tenkte umiddelbart: Hvem av oss skal ut? Jeg skjønte fort at jeg ikke kunne bli den ene driftslederen. Men jeg visste også at jeg kunne fortsette i Jernbaneverket – med ett eller annet. Men jeg vil vite at jeg er til nytte, ikke bare at noen har funnet en jobb til meg, sier Aase-Mette.

Så hun satte seg ned og sendte cv'en et par steder. Nå er hun ute av Jernbaneverket.

Signalmonter

Det begynte litt tilfeldig i 1989. Arbeidskontoret hadde ordnet en praksisplass til henne i NSB. Der skulle hun etter planen være ett år. Det ble 18 år!

Praksisplassen ble til en lærlingsplass som signalmonter. Etter en tid tok hun teknisk fagskole og ett år på BI. I 1999 forlot hun pukken og ble fagkonsulent i staben til produksjonslederen i Bane Produksjon.

– Dette var den mest spennende tiden for meg. Da hadde vi det morsomt på jobben! Også etter at vi hadde blitt til Drift, gikk det

bra. Omslaget kom i 2004, da mange fikk et oppsigelsesbrev i posten, forteller Skilbred, som personlig ikke ble berørt av det. Men det gikk hardt ut over driftsmiljøet i Porsgrunn.

Kurset i oppsigelse

Som driftsleder ble Aase-Mette Skilbred grundig kurset i å si opp folk. Det var kunnskaper hun faktisk slapp å bruke. Tre begynte på skole, en tok over en butikk, noen flere opprettet enkeltmannsforetak og femten gikk noen meter til Norsk Jernbanedrift.

For den ferske driftslederen ble det mange tøffe tak med lange dager og et arbeid som omfattet det meste fra å punche timelister til å være omsorgsperson – og samtidig være en fagperson.

– Men det var faktisk verst i vår da mange signalmonterør gikk til Norsk Jernbanedrift. Da hadde jeg en tung periode. Jeg sa fra til lederen min om at jeg hadde det problematisk. Det var nok det som gjorde at jeg mistet jobben min. Jeg har litt på følelsen at det eksisterer en oppfatning av at når en først har søkt og fått en jobb, så skal en også klare den selv.

Orker ikke mer

Som småbarnsmor føler ikke

Aase-Mette Skilbred at hun kan være på jobben 18 timer i døgnet. Pendling mellom Porsgrunn og Drammen eller Oslo er uaktuelt.

– Jeg aner ikke hvor mange ganger jeg har vært nødt til å reise fra syke barn bare fordi det ikke var noen andre til å gjøre det som måtte gjøres. Selv har jeg gått på jobb også som sykmeldt for å holde timelister à jour, sikre at kontrakter og avtaler ble overholdt – og for å være «sosialkurator». Men det er ikke derfor jeg slutter, understreker Skilbred.

– Etter det som skjedde i 2005, har vi stoppet opp i Jernbaneverket. Kommunikasjonen, omsorgen, det menneskelige JBV ble borte. Nå er det jobb, jobb, jobb og penger, penger, penger. Og flere overtallige og flere omorganiseringer.

Hun grublet en stund før hun tok beslutningen: Er jeg ikke god nok leder, slutter jeg heller og finner meg en annen jobb et annet sted.

Den nye jobben er som ressurskoordinator ved Aker Yards Brevik. Hun vil ikke tjene bedre der enn i Jernbaneverket, og hun får en halv time lengre arbeidsdag. Men hun kan gå dit hjemmefra på ti minutter. Og hun kan gå hjem ved arbeidsløst slutt. ▶

Ny personalledelse

Infrastrukturdirektør Jon Frøisland synes det er leit at Aase-Mette slutter. For nå kommer et helt nytt regime for personalledelse i Drift.

– Med den nye organiseringen av Drift, med blant annet 18 lokale enheter som hver får sin egen leder for personalet i tillegg til faglig støtte, vil vi få profesjonalsert tilbudet til den enkelte medarbeider både faglig og personlig. Dette er noe helt nytt som vi har store forhåpninger til.

Frøisland mener den nye organisa-

sjonen vil gi rom både for dem som vil ha et stabilt arbeidsforhold med arbeidsoppgaver i nærmiljøet, og for dem som kan være litt mer fleksible.

– Selv om organisasjonen er aktivitetsbasert, i noen sammenhenger omtalt som prosjektrettet, skal Drift fortsatt ta hånd om et mangfold av oppgaver. Når vi nå får dedikerte personer

med personalansvar for hver enhet, vil det bli lettere for hver enkelt å legge sin egen, personlige karriereplan. Dessuten vil hver enkelt ansatt få en tettere oppfølging i det daglige, sier Jon Frøisland.



KASTER JAKKA: – Jeg hadde det lenge morsomt på jobb. Omslaget kom i 2004, da mange fikk et oppsigelsesbrev i posten ...

Mot bedre tider i Drift

Arbeidsglede, trivsel og rekordlavt sykefravær ble resultatet på Bergensbanen. Nå skal hele drifts- og vedlikeholdstjenesten organiseres mer prosjektrettet, tverrfaglig og fleksibelt. Framfor alt skal de ansatte få en mer forutsigbar hverdag.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

– Vi vil ha en organisasjon der den enkelte til enhver tid skal vite hva han eller hun skal bruke hele arbeidsdagen sin på – og de skal få vite det i god tid. Vi vet at alle har det i seg at de vil gjøre en så god jobb som mulig. Da er vår oppgave å legge til rette slik at de lykkes med det, sier Jon Frøisland.

Uvissheten over

Direktøren for Infrastrukturdivisjonen i Jernbaneverket er lettet over at den nye organiseringen av drifts- og vedlikeholdstjenesten endelig er på plass. Prosessen har ikke vært enkel, og den har tatt tid – og den har tært på mange av dem som plutselig en høstdag sto med oppsigelse i hånda fordi den daværende regjeringa krevde privatisering av alle driftsoppgavene.

Men nå er uvissheten om en framtid i Jernbaneverket over, beroliger Frøisland:

– Vi opplever at kravet om eksternt kjøp ikke er så definitivt lenger, og vi kan planlegge arbeidet slik at vi både kan vise at vi

arbeider effektivt og på en konkurransedyktig måte.

Ekstern konkurranse

Da Stoltenberg II-regjeringa gjorde om vedtaket om å skille ut drift og vedlikeholdsoppgavene fra Jernbaneverket, stilte de samtidig krav om at den jobben egne ansatte gjør, skal være konkurransedyktig med eksterne. En slik sammenlikning av hvem som får gjort mest for pengene, innrømmer Frøisland er en utfordring:

– Men det skal vi klare. Vi skal utvikle metoder for å sammenlikne internt og eksternt utført arbeid. En direkte sammenlikning i dag er vanskelig fordi det er forskjellige måter å beregne ting på i det offentlige sammenliknet med det private næringsliv. Det gjelder blant annet administrative kostnader, forrentning av kapital, krav til for tjeneste og liknende.

En annen utfordring er å holde på de ansatte og klare å rekruttere nye, dyktige fagfolk.

– Det er riktig at vi har mistet en del ansatte til eksterne firma i det



siste. Vårt svar på denne delen av konkurransen, den om hoder og hender, er at vårt eget apparat skal ha førsteretten til de mest interessante oppgavene. Hele organisasjonen vår er innstilt på at det er slik vi skal innrette oss, forsikrer Frøisland.

Intern konkurranse

Produktiviteten i Jernbaneverket er blitt målt mot andre infrastrukturforvaltere i Europa. I slike sammenlikninger kommer Jernbaneverket brukbart ut. For å komme videre

skal de ulike driftsenhetene landet rundt måles opp mot hverandre. Benchmarking heter det på fagspråket og innebærer litt enkelt sagt at man måler egne prestasjoner opp mot andres, finner ut hva som særpreger dem som presterer best – og deretter forsøker å lære av de beste.

– Eierne våre krever av oss at vi kan dokumentere produktivitet og effektivitet. Da må vi være åpne på hva vi får til. BaneProduksjon greide glatt å konkurrere mot eksterne. Jeg har ingen grunn til å tro at vi ikke kommer godt ut nå heller, sier Jon Frøisland.

Ett jernbaneverk

«Ett jernbaneverk» har vært et uttalt mål, men ikke like lett å få øye på i hverdagen. Mange har vært frustrerte fordi de har sett

arbeid som skulle vært gjort. De har hatt tid og anledning til å gjøre jobben, men de har ikke hatt bestilling fra banesjefen. Dette blir annerledes nå.

– Det alt vesentlige av det arbeidet Drift skal gjøre for banesjefene i løpet av et år, skal være avtalt ved årets begynnelse. I deler av dette avtaleverket ligger det rom for – uten videre – å gjøre småjobber som drevne fagfolk ser må gjøres der og da, forklarer Frøisland. Når han mener vi nå er kommet nærmere «Ett jernbaneverk», er det også fordi det er blitt ganske lik organisering i alle de tre regionene.

Fleksible

Det eneste unntaket er Ofofbanen, der Drift er en del av banesjefens organisasjon. Det er denne model-

len fagforeningene ønsket seg mest.

– På Ofofbanen var det naturlig å legge Drift under banesjefen. De skal forvalte, fornye og vedlikeholde en strekning på drøye fire mil, og det er langt til andre banesjefområder. Derfor er Ofofbanen organisert på sin egen måte, forklarer Frøisland.

Da er det helt annerledes andre steder, og særlig på Østlandet, mener han:

– Vi har prøvd å organisere oss slik at vi kan være så fleksible som mulig. På Østlandet er det kort geografisk avstand mellom flere banesjefer. Det betyr at vi kan være mer fleksible med å stille folk fra Drift der det er behov, uavhengig av hvilken banesjef det er som trenger å få gjort en jobb, sier Jon Frøisland.

EFFEKTIVE OG FORNØYDE:

I vest er ressurschef Petter Rukke (bak) opptatt av å sette sammen effektive arbeidslag. KL-montør Trond Rukke (t.v.), anleggsleder og fagforeningsleder Bjørn Larsen og prosjektleder (signal) Dagfinn Bøygard er fornøyde og mener drifts-ansatte har mye å lære av hverandre.

FOTO: TORE HOLTET

« .. vårt eget apparat skal ha førsteretten til de mest interessante oppgavene »

JON FRØISLAND, Infrastrukturdirektør, JBV

- Vi blir mer effektive

De ansatte «i pukken» skal ikke bare få en mer forutsigbar, men også mer effektiv hverdag. En større del av arbeidet skal planlegges måneder i forveien, og ikke minst: Det skal settes en prislapp på de ulike aktivitetene.

Tekst: TORE HOLTET **Foto:** DAG SVINSÅS

På tampen av fjoråret ble det undertegnet en drifts- og vedlikeholdsavtale mellom banesjefene og de regionale driftsenhetene. I korthet innebærer den at banesjefene skal bestemme hva som skal gjøres og hvor, mens driftsapparatet skal bestemme hvordan og når jobbene skal gjøres.

Drift får et oppgjør basert på kalkulerte enhetspriser og utførte mengder.

Nytt verktøy

I 2007 startet en samarbeidsprosess der målet er å utnytte ressursene enda bedre enn i dag.

– Vi har vridd planleggingshjulet tre-fire måneder tidligere enn før. På den måten blir det mer forutsigbart hvilke arbeider som skal gjøres. Dette gjelder ikke

bare arbeider for banesjef, men også for Utbygging, BaneEnergi og Operasjonsenteret på Marienborg (OPM), som har avtale med Drift for feilretting av GSM-R-anleggene. forteller prosjektleder for samarbeidsprosessen, Knut Helge Togstad.

– Men hvordan kan dere sette en «riktig» pris på de ulike aktivitetene?

– Vi lager et nytt verktøy der vi etter hvert kan dokumentere hva hver ting koster. For første halvår har vi bedt driftsapparatet i de tre regionene om å prise planlagte arbeidsoppgaver. Foreløpig kan vi se at de samme aktivitetene er priset veldig forskjellig. Men etter et halvt års tid vil vi vite mer om hva jobbene faktisk har kostet. Da vil vi kunne gå inn og stille spør-

mål og sørge for at de ulike driftsenhetene lærer av hverandre.

Lære av hverandre

Odd Erik Berg, som har ledet den oppfølgende drifts- og vedlikeholdsprosessen, slutter seg til Togstads synspunkter.

– Jeg tror det ligger stor læreeffekt i vårt nye verktøy. Banesjefenes folk i ulike deler av landet har for eksempel mye å lære av hverandre når det gjelder å beskrive og sette sammen jobbene. De lokale driftsenhetene kan på den annen side hente tips fra andre om hvordan arbeidet best kan organiseres, både i forhold til bruk av ansatte og maskiner. Mye informasjon vil også være mer tilgjengelig enn før, i Prosjektdatabasen.

Mindre brannslukking

– Hva er hensikten med å operere med såkalte enhetspriser?

– Etter å ha fastsatt enhetspriser vil driftsapparatet forplikte seg på en helt annen måte enn før. Ingen vil bli fristet til å sette fem mann på en jobb når det trengs to.

– Og hva kan det bety for samfunnet – for brukerne av jernbanen?

– Forhåpentligvis vil Jernbaneverket få vedlikeholdt sine anlegg bedre. I tillegg vil det kunne bli igjen mer penger til fornyelser. Vi skal i mindre grad drive brannslukking, og de ansatte vil kunne planlegge arbeidsdagen sin. De regionale driftsenhetene får en unik mulighet til å jevne ut sin ressursbruk, og da har vi tro på at Jernbaneverket kan vise at vi er minst like produktive og effektive som private jernbaneentreprenører, konkluderer Knut Helge Togstad.



OPTIMISTER: Knut Helge Togstad og Odd Erik Berg har tro på at et nytt verktøy gir bedre vedlikehold og mer til fornyelser av jernbaneanlegg.



Nyttig EU-kurs

KJENT MED EU: Henning Hunthorp Johansen, daglig leder i «Kjenn Europa», var kursleder og kjentmann under Jernbaneverkets EU-kurs i Brussel før jul.

«Blant de beste kursene vi har vært på.» Det var dommen fra flere av dem som deltok på et EU-kurs i regi av Jernbaneverket.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Vi vil høyst sannsynlig gjøre EU-kurset til et årlig tilbud til ansatte i Jernbaneverket, forteller Solfrid Kvernsveen, seksjonssjef i Internasjonal seksjon og ansvarlig for høstens kurs som ble avsluttet i Brussel før jul.

Opplegget som gikk over tre moduler, har vært til stor nytte både for dem som skal representere Jernbaneverket i utlandet og for dem som skal passe på at EU-regelverk blir fulgt opp i Norge.

- Forstår bedre

Jernbaneverkets IKT-direktør Knut Frækland har jobbet internasjonalt innenfor flere bransjer, som olje/offshore, Det Norske Veritas og IKT Fornebu. Han del-

tok på kursdagene i Brussel og legger vekt på nytten av å få møte de forskjellige organisasjonene i EU-systemet og jernbane-relaterte aktører.

– Etter dette kurset forstår jeg samspillet og maktfordelingen mellom parlament, kommisjon og råd, slår Knut Frækland fast. – Jeg kommer til å bruke en del nye kontakter fra kurset til å skaffe meg mer kunnskap om hvordan IKT implementeres i andre lands jernbanedrift. For alle som i sin daglige jobb bør kjenne til EU-relaterte aktiviteter innenfor lovgivning eller forskning, kan kurset anbefales.

EU og EØS

– Kurset svarte absolutt til forventningene, sier Tove Margrethe Bakken, seksjonssjef ved Dokumententeret på Hamar. – Det var et godt opplegg både for teoridelen og praktisk gjennomføring i Brussel. EU er et komplisert system som det er meget interessant å få innblikk i. EØS-avtalen og mulighetene for lobbyvirksomhet

var også interessante temaer. Jernbaneverket har sine organisasjoner som det jobbes tett opp imot, og som vi fikk høre om og snakke med. Margrethe er ny i JBV og lærte mye både om europeisk og norsk jernbanepolitikk, og kurset har betydning for det daglige arbeidet siden Dokumententeret server alle saksbehandlerne.

– Å se og besøke EU-institusjonene gir en unik opplevelse som du ikke får som turist.

Praktisk nytte

Senioringeniør Stein Olav Lundgreen i ITP Baneteknikk sier at kurset virkelig svarte til forventningene og ga et godt innblikk i arbeidsformene i EU og EIM, organisasjonen for de europeiske jernbaneforvaltningene: European Rail Infrastructure Managers.

– Jeg kan absolutt anbefale kurset og hadde stor nytte av det i det pågående arbeidet med CEN-normene og nye regler innen fagområdet jernbaneteknikk, skinner og sviller.



NYTTIG: Stein Olav Lundgreen



LOBBY: Tove Margrethe Bakke



FORSTÅR: Knut Frækland

– EU rykker fra Norge

BRUSSEL: – Store deler av Europa rykker nå kraftig fra Norge, advarer Jernbaneverkets tekniske ekspert Magne Bergerud. Han deltar når de europeiske landene møtes for å utforme morgendagens jernbane på tvers av landegrensene.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Med sine solide språkkunnskaper, sterke, faglige fremstillingsevne og spesielle interesse for internasjonalt arbeid er Magne Bergerud en nøkkelmann i dialog med jernbaneforvaltningene i de nordiske land og EU-landene innen jernbaneteknikk.

– Ga seg aldri

Jo visst er han bror til Per Bergerud, som sikret Norges skiære i Hoppuka i tre sesonger på 1980-tallet og la kronen på verket med VM-gull i stor bakke i Innsbruck i 1985.

– Storebror Magne og pappa var sterkt medvirkende til at jeg ble skihopper, forteller den fem år yngre Per Bergerud til Jernbanemagasinet.

Storbakkehopperen forteller om den kunnskapssøkende, skoleflinke og tidlig teknologiorienterte storebroren som 15-år gammel bygget FM-sendere i fyrstikkesker på gutterommet.

– Magne ga seg aldri før han skjønte alt, sier lillebroren.

Mens Per satte Norge og Vikersundbakken på verdenskartet, tok

Magne sats på Tekniker'n på Kongsberg og Elektrolinjen på NTH (i dag NTNU) i Trondheim.

– Min hoppteknikk tilsa at jeg ga meg mens leken var god i 30-metersbakken hjemme i Svene, vedgår Magne Bergerud med et lunt smil. Som nyutdannet sivilingeniør begynte han i Samkjøringen, senere Statnett – på slutten av den store epoken med vannkraftutbygging.

Den ryddigste

Etter fire år i Samkjøringen, med utbygging av andre generasjons teknologi for overvåking av hovednettet for kraftoverføring i Norge, og fire år i Opplandskraft (i dag Vannkraft Øst), med fjernstyring av kraftverk, søkte han jobb i NSB Elektro og begynte der i 1986.

– Magne skrev den ryddigste og mest overbevisende jobbsøknaden jeg har sett, forteller nå pensjonert teknisk direktør i Jernbaneverket, Ingolf Pedersen. – Magne har stor arbeidskapasitet og arbeidsvilje. Tid på døgnet – helg eller ferie – er underordnet når det kreves.



– Blir frakjørt

Jernbanemagasinet møter Magne Bergerud i Brussel, hvor han tilbringer et titalls møtedager i løpet av året i ulike arbeidsgrupper og tekniske komitéer. De fleste møtene foregår i EU-hovedstaden hvor representanter for 27 medlemsland er med og utformer en felles standard for europeisk jernbane. Atskillige møter foregår også i Paris, London og andre steder. I ni år, frem til 2006,

møtte Magne i Artikkel 21-komiteen, EUs komité for gjennomføring av direktivene for grenseoverskridende jernbane (interoperabilitet) og sikkerhetsdirektivet. I dag foregår en stor del av vår innsats i forhold til gjennomføring av disse direktivene gjennom EIM, European Rail Infrastructure Managers, som er blitt Jernbaneverkets viktigste kanal inn mot EU på dette området.

– Viste at vi kan

– Norsk jernbane er i ferd med å bli frakjørt av land vi burde kunne sammenligne oss med både teknologisk og når det gjelder vedlikehold og fornyelse, slike som Sverige, Frankrike, Spania, Østerrike, Nederland og Sveits, slår Magne Bergerud fast.

Sveits bruker eksempelvis minst fem ganger så mye på investering (og fornyelse) som Norge, innskyter han. Magne etterlyser større

forståelse og reell vilje blant flere norske politikere til å satse på jernbanen, slik land etter land i Europa gjør det.

– Beslutningen om å bygge det felleseuropeiske togradiosystemet GSM-R og bygge dette systemet i Norge i løpet av tre hektiske år var et hederlig unntak. Her fikk Jernbaneverket vist at vi kan. Nå står den videre utbyggingen av ERTMS (European Rail Traffic Management System), som skal erstatte de

I BRUSSEL: Magne Bergerud deltar på et titalls møter i EU-hovedstaden Brussel i løpet av året.

«Norsk jernbane er i ferd med å bli frakjørt av land vi burde kunne sammenligne oss med»

MAGNE BERGERUD

- ▶ aldrende signalsystemene på jernbanenettet, for tur.

- 30 år etter andre bransjer

I 2006 var det nye felleseuropeiske togradiosystemet GSM-R bygget ut på hele jernbanenettet i Norge. Foranledningen var Åstaulykken på Rørosbanen i januar 2000 og konklusjonene i Groth-kommisjonens rapport om å sikre nødkommunikasjon mellom togleder og lokfører, også i de mange jernbanetunnelene.

Magne Bergerud synes det går for tregt her hjemme: – Innen teknologisk standardisering ligger jernbanen 20–30 år etter mange andre bransjer, sier han. Som Jernbaneverkets representant i to grupper i EIM, som arbeider med saker

i forhold til ERAs (= EUs jernbanebyrå) tekniske arbeidsgrupper, følger han EU-landenes offensive satsing på jernbane. Jernbaneverkets innsats i EIMs og ERAs arbeidsgrupper er et samarbeid av om lag 10 medarbeidere med god support fra sine respektive fagmiljøer.

Viktigste beslutning

Ledelsen i Jernbaneverket besluttet i mai 2006 å erstatte dagens mange ulike og tilårskomne signalsystem på det norske jernbanenettet med det nye felleseuropeiske togstyringssystemet ERTMS fra 2015–2030.

– Dette er den viktigste beslutning som er tatt etter Gardermobanen, mener Magne Bergerud.

Østre linje i Østfold blir første teststrekning og skal stå klar i 2012. Forskjellen fra dagens signalsystem er at signallysene langs jernbanesporet som viser «stopp» og «kjør», erstattes med en skjerm som gir lokfører all informasjon på lokførerplassen.

Solskinshistorie

Norsk jernbanes EU-kjenner har et budskap til regjeringen og dens sjef:

– Statsministeren burde rett og slett nevne jernbane oftere og bruke Flytoget og Gardermobanen som den solskinnshistorien den er internasjonalt! Ingen hovedstad i Europa har en mer velfungerende tilbringertjeneste til flyplassen enn Oslo.

Med et trettitalls utenlandsturer i året får Bergerud nok av flyplasser og fly.

– Så mye bedre arbeidsforhold du har på toget! Yndlingsreiseruten er med høyhastighetstog fra London via Brussel til Paris, hvor flyet er utkonkurrert både i reisetid og komfort.

Om få år vil tilsvarende høyhastighetstog trafikere flere korridorer på kryss og tvers i Europa.

Jernbane = god miljøpolitikk

– En miljøvernminister, samferdselsminister eller statsminister klarer neppe å oppnå mer effektive kutt i CO₂-utslipp enn ved å utnytte jernbanen bedre. Dette har eksempelvis Frankrikes president Nicolas Sarkozy innsett. Både i Frankrike og flere andre steder bygges nye høyhastighetsbaner for å frigjøre kapasitet for godstransport på det konvensjonelle jernbanenettet samtidig som høyhastighetsjernbane korter ned reisetiden mellom byer og utkonkurrerer fly, minner Magne Bergerud om og legger til: – I EU-landene er jernbanesatsing synonymt med god miljøpolitikk som skaper bærekraftig mobilitet.



REALISTISK MØTE: Med 17 førstehjelpsposter fikk de 300 ansatte i Baneservice AS et meget realistisk møte med ulike typer arbeidsulykker på Tønsberg stasjon i løpet av to øvelsesdager i januar.

Redder liv med god kultur

Baneservice AS har på to år redusert tallet på skader til et minimum – fra 19,5 til 3,5 skader per million arbeidstimer. Kultur og holdninger er avgjørende, mener sjefen.

Tekst: ØYSTEIN GRUE **Foto:** KIRVIL HÅBERG ALLUM

Samtlige 300 ansatte i Baneservice har i løpet av to dager med øvelse i januar fått allsidig trening i livredning.

– Gjennom fortsatt fokus på sikkerhet skal våre ansatte bli enda bedre i å forebygge skader, sier administrerende direktør Lars Skålnes.

Han understreker at HMS (Helse Miljø Sikkerhet) handler om gode systemer og rutiner, men utdyper: – Min erfaring er at kultur og holdninger i en organisasjon er avgjørende, og vi ser at vårt arbeid har gitt gledelige resultater i året som har gått, sier Skålnes.

Baneservice gjennomførte en førstehjelps- og beredskapsøvelse i Tønsberg 23. og 30. januar. Øvelsen ble planlagt og gjennomført sammen med Vestfold Sivilforsvarsdistrikt, som stilte med 25 mann

som markører og instruktører. Alt foregikk på Tønsberg jernbanestasjon. Lokomotiv og tre vogner gjorde at øvelsen ble realistisk.

Deltakerne ble konfrontert med 17 poster, og de var relatert til skader og hendelser jernbanemannskaper kan møte i hverdagen.

– Eksempelvis dreier det seg om strømskader, steinsprut fra pukk, kutt- og klemskader, brannslukking, brudd og hjerte-/lungeredning, forteller øvingsleder Håvard Sørmoen i Vestfold Sivilforsvarsdistrikt.

Tall fra Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) viser at det samfunnsøkonomiske tap som følge av arbeidsulykker utgjorde 1,5 milliarder kroner fordelt på mindre alvorlige skader, moderate skader, alvorlige skader og dødsulykker i 2006.

TRÅDLØS: Med trådløs forbindelse sitter Magne Bergerud ute i Europa og kommuniserer med kolleger i Jernbaneverket.



Hardhaus i sporet

Hunden Pippi (8) på Rognan fikk et bokstavig talt hardt møte med et godstog på Nordlandsbanen. Men når livsviljen er til stede, kan fortsatt under skje.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Det var Trond Andreassen, oppsynsmann for linjen i Fauske, som fikk beskjed om at en hund hadde blitt påkjørt av nordgående godstog på en strekning i Rognan. Andreassen rykket umiddelbart ut.

– Etter litt søk så jeg en liten bylt ligge i sporet. Da jeg nærmet meg, beveget hunden på hodet. Tenkte da at nå var det bare å finne noen som kunne hjelpe meg med avliving, forteller Andreassen.

Han ringte politiet, veterinær og eier. Hunden lå sammenkveilet og hadde hatt en medfart som tydeligvis hadde satt sitt preg. Den blødde fra munnen og skalv i hele kroppen.

– Jeg kunne ellers ikke se skader utenpå. Derfor valgte jeg ikke å flytte hunden før jeg hadde fått konstatert hvor stor skaden var. Eieren kom til og trodde ikke at hunden kom til å overleve. Dyrlegen fant utvendige skader, men han mente at det kanskje var skader innvendig, som ikke ga håp om at den skulle overleve.

Hundeeier Elin Solvang tok med seg Pippi, som er av rasen cotton de tular, hjem og la henne i buret sitt. Pippi spydde da blod. Om natta våket familien over kjæledeggen sin.

– Vi prøvde å få kontakt, men uten hell, forteller Elin Solvang.

Ut på ettermiddagen dagen etter gjorde Pippi tegn på at hun ville opp. Hun sjanglet da hun gikk, og ville fort legge seg igjen.

Pippi ble fulgt opp med flere kontroller, uten at noen kunne konstatere noe brudd.

– Hun nøs en del og var noe sløv i bakbeina ei tid. Men nå hopper og spretter hun som om ingenting har hendt, sier Elin Solvang, som sender en stor takk til Trond Andreassen for den hjelpen han ga.

HARDHAUS: Pippi er ikke akkurat noen «kamphoinn», men er en skikkelig hardhaus for det. **FOTO:** PRIVAT



Farts- syner

Bildet er tatt ved Sandnes holdeplass under en togfri helg i forbindelse med utbygginga av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger.

Fotografen har zoomet med objektivet under eksponering. Derfor ser det ut som om det er tatt under fart.



MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE

NAVN: Lone Arnsted

TITTEL: Informasjonskonsulent (nettopp sluttet i Jernbaneverket Utbygging)

KAMERA: Nikon D40

BOR: Mandal





FOTO: DEPARTMENT OF INFRASTRUCTURE VICTORIA

KEISERLIG:

Southern Cross Station er blitt et ruvende landemerke i Melbourne.

Jernbaneslottet i Victoria

MELBOURNE: Da Royal Institute of British Architects (RIBA) skulle dele ut sin årlige Lubetkin-pris for den flotteste bygningen oppført utenfor EU, falt valget på en kandidat fra «Down Under».

Tekst og foto: SINDRE ÅNONSEN

Det er ikke for ingenting at Southern Cross Station i Melbourne er blitt kalt et jernbaneslott.

Stasjonsbygningen, med en prislapp på 3,4 milliarder kroner, vant prisen i konkurranse med

blant annet Hearst Tower i New York.

Totalt var det påmeldt 500 prosjekter som konkurrerte om priser innenfor de forskjellige kategoriene.

30.000 reisende i timen

Med sine 15 plattformer og 22 spor kan stasjonen håndtere 30.000 reisende i timen. Denne kapasiteten kan det være god bruk for også utenfor rushtid. Vis-à-vis stasjonen ligger Telstra Dome, en av Australias største sportsarenaer med en publikumskapasitet på i underkant av 60.000. Her spilles mange av de største kampene i australsk fotball og rugby, i tillegg til at det holdes konserter.

Southern Cross Station inklud-

erer for øvrig shoppingssentre, kafeer, leiligheter, et hotell og en bussterminal. Arbeidet med å oppgradere den gamle stasjonen (opprinnelig kalt Batman's Hill Station da den ble åpnet tilbake i 1859) startet i 2002, og prosjektet ble fullført våren 2007.

Kostnadssprekk

Noe av den planlagte arkitekturen måtte forkastes da prosjektet midtveis kunne notere seg for en kostnadssprekk på rundt én milliard kroner, noe som ble behørig

omtalt i mediene og skapte politisk oppstandelse i Victoria. Men i dag er de fleste av Melbournes tre millioner innbyggere stolte av praktbygget. Blant annet har transportministeren i Victoria, Lynne Koski, trukket frem stasjonen som et landemerke i Melbourne og et omdømmebyggende tiltak overfor både byens egne innbyggere og de mange besøkende.

– Dette kollektivknutepunktet er et av de mest banebrytende arkitektoniske prosjektene som noen sinne er gjennomført i Australias

**FUTURISTISK:**

Det er ikke spart på de arkitektoniske detaljene under byggingen av Southern Cross Station. Her representert gjennom spennende søylekonstruksjoner og futuristiske kontorbygg.

**OVERVELDENDE:**

Takkonstruksjonen til Southern Cross Station gir en følelse av rom og bevegelsesfrihet.

historie, uttalte hun i en pressemelding.

Arkitektene bak den imponerende bygningen er Grimshaw Architects, og prosjektet er for øvrig organisert og finansiert som et privat-offentlig samarbeid gjennom etableringen av et selskap som skal ha ansvaret for drift og vedlikehold over en periode på 30 år.

Dette er det største privat-offentlige prosjektet som noen gang er gjennomført i Victoria.

Ny sjef i Banverket



FOTO: ARBETSFORMEDLINGEN
Minoo Akhtarzand er namnet på den nye generaldirektøren i Banverket. Ho tok over for Per-Olov Granbom 1. februar. Akhtarzand kom til Sverige som 17-åring frå Iran. Ho er utdanna sivilingeniør frå Kungliga Tekniska Høgskolen i Stockholm og har mellom anna 26 år bak seg i den svenske energigiganten Vattenfall. Til Banverket kjem ho frå jobben som fylkesarbeidsdirektør i Uppsala.

Trikk på batteri

Alstom (i Noreg ei vidareføring av NEBB, ASEA og noko ABB) er spesialistar på energi og transport. No har dei fått ein ordre på 20 trikkar til Nice - der dei treng batteri for å køyre over kortare avstandar forbi historiske stader der det ikkje er ønskeleg med køyreleidning. Trikken Citadis har batteri på taket. Med straum derfrå kan han køyre om lag 600 meter. Batteria blir ladde opp att når trikken går på vanleg straum. Alstom har òg funne opp fleire system for straumoverføring som ikkje treng kontaktleidning. Kanskje kjem det òg snart ei løysing for tog slik at dei ikkje blir ståande om kontaktleidningen blir riven?

Nytt godsføretak

Svenske Green Cargo og Railion (eigd av Deutsche Bahn) har saman stifta føretaket Railion Scandinavia AS som tek opp i seg Railion Danmark med materiell og lokførarar. Føremålet med samskipnaden er å gjere godstrafikken mellom Sverige, Danmark og Tyskland «saumlaus». Det vil seie at toga skal kunne passere alle landegrensene utan å måtte skifte lokomotiv og lokførarar, og med det vil ein gjere tilbodet meir effektivt og punktleg. Prognosane til Railion Scandinavia er å køyre 300 godstog i veka, noko som motsvarar 10 000 trailerar. Dei største kundane vil venteleg bli papir-, stål- og bilindustrien.



FOTO: AFP

SITT EIGE: Kinesarane har på kort tid utvikla og bygd sitt eige høg fartstog.

Kina går føre - i høg fart

I midten av januar starta bygginga av ein splitter ny høg fartsbane mellom Beijing og Shanghai. Banen vil bli 1318 kilometer lang og skal stå ferdig om fem år!

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Bygginga av den nye banen er det største anleggsprosjektet i Kina sidan bygginga av den kinesiske muren. Førebels er kostnaden sett til 100 milliardar yuan (om lag 80 milliardar kroner) for bygginga og omtrent like mykje til signalanlegg, straum, tog og liknande. Prisen heng naturlegvis saman med at ei særst god årsløn ligg på under 20 000 kroner. Dessutan er det godt om arbeidsfolk i Kina.

Tempoet på bygging av jernbanar generelt i Kina er for tida imponerende høgt. I 2006 hadde landet 76 600 kilometer med jernbane. Målet frå 2002 var ein auke til 100 000 kilometer innan 2020. Dette målet er allereie justert opp til 120 000!

Av dei nye banane er 8000 kilometer - dobbelt så mykje som heile jernbanettet i Noreg - planlagde som høg fartsbanar.

Gjer det sjølve

At det er trong for meir jernbane syner desse tala: Jernbanen i Kina produserte om lag 660 milliardar passasjerkilometer i 2006 - tre gonger så mykje som Japan. Samstundes vart det køyrt 2,9 milliardar tonn gods - som utgjør ein milliard meir enn i USA og fem gonger så mykje som i toglandet India.

Tidlegare i prosessen var det mange store,

velkjende firma som sikla etter oppdrag i Kina. Alstom, Bombardier, Kawasaki, Siemens - alle var dei bokstaveleg tala på banen.

No har kinesarane sagt at dei skal gjere alt sjølve. Dei vil byggje banen, som mellom anna skal krysse Yangtse-elva og Den gule flod, sjølve. Og dei vil byggje toga som skal køyre på banen sjølve. Toget, som liknar veldig på japanske Shinkansen, er allereie prøvekjørt og skal utviklast for fart på 300-350 kilometer i timen!

Kjøp en stasjon

Det statlige eiendomsselskapet Jernhusen i Sverige selger ut jernbanestasjonar til marknadspris. Jernhusen ervervet i 2001 omkring 350 eiendommer fra SJs eiendomsdivisjon til en samlet verdi av 6,8 milliarder svenske kroner.

Målet er nå å omsette drøyt 20 stasjonar årlig, men salget går tregt, og det er mulig til å gjøre gode kjøp. Også Banverket kvitter seg med stasjonar, banevokterboliger, lokstaller etc. som det ikke lenger er behov for til jernbaneformål. Hele 700 bygninger skal selges på oppdrag fra regjeringen.

SJ handlar for to milliardar

Styret i SJ vil kjøpe 20 nye Reginatog frå Bombardier for å setje dei inn på lengre distansar. Dei fem X2000-setta som då blir frigjorde, skal betre tilbodet frå Stockholm til Gøteborg, Sundsvall og Malmø, melder Gøteborgposten.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Adm. dir. Jan Forsberg i SJ har tidlegare sagt han trur flyselskapa snart trekkjer seg frå å fly mellom Stockholm og Gøteborg. Og fleire togavganger kan gjere sitt til at det skjer. Auken i togtrafikken på denne strekningen er i alle høve formidabel. Samstundes er det klart at X2000 ikkje fungerer optimalt på andre strekningar der det gjerne kan gå mindre tog.

I Sverige går det mange Reginatog i dag. Nokre av dei går i lokaltrafikk og er særst sparsamt innreidde.

Når SJ kjøper nye tog for bruk på lengre strekningar, vil det bli med ei heilt anna og meir komfortabel innreiing. Jamvel skal toga òg få bistrovogn.

Dei mest aktuelle strekningane for nye Reginatog er Malmø-Gøteborg, Stockholm-Falun og Stockholm-Malmø.

Til fjells

SJ har òg tenkt å nytte nokre millionar på å ruste opp dei 111 liggje- og sovevognene selskapet eig. Vognene skal bli meir komfortable og ikkje minst stillare.

SJ opplever ein generell auke i trafikken på nattoga for tida. Endå større kan auken bli når dei i vinter køyrer på med fleire natt-

tog til Østersund og Åre. Dei direkte nattoga frå Stockholm, Gøteborg og Malmø får denne sesongen følgje av eitt som skal ta med skiløparar frå Helsingborg, Varberg og Halmstad.

Men det sluttar ikkje der. SJ skal i vinter for første gong køyre nattog til Vasaloppet. Skiløparane får då sin eigen sovekupé å lade opp i - medan smurningseksperter preparerer skia om bord medan toget køyrer til Mora.



FOTO: LARS-ERIK NYGÅRDS/SJ

MEIR KOMFORTABEL: Dei nye Reginatoga får en meir komfortabel innreiing enn dagens.

Fraus fast

I Tjumen fylke, som ligg 15 mil aust for Moskva og høyrer til Sibir, kan det bli retteleg kaldt om vinteren. Det fikk 62-årige Irina Ivanova smerteleg erfare då ho skulle krysse ei jernbaneline (soga seier ingenting om det skjedde på ein godkjend planovergang eller ikkje). Irina fall og tok seg føre med bare hender endå det var under 30 minusgrader. Det skulle ho ikkje gjort. Hendene fraus fast til skjena, og der låg ho utan å kome seg laus. Først etter ein time vart ho oppdaga. Enden på visa var at nokon måtte skjere ut ein bit av skjena med skjerebrennar og frakte Irina - med skjenebiten - til sjukehuset.

Raskere fra Norge

I begynnelsen av desember ble det åpnet for godtrafikk på det såkalte Triangelsporet til Gøteborgs havn. Dermed er det etablert direkte forbindelse fra Norge via Vänerbanan til Hamnbanan. Tidsbesparelsen ved at lokomotivene slipper å snu på Sävenäs skiftestasjon som tidligere er på hele 35 minutter hver vei.

Etter at Hamnbanan ble elektrifisert i 2004, har togtrafikken på havnen stadig økt. Omtrent 70 tog er nå innoom havneområdet daglig.



Jernbaneverket

Sentralt

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

Info Utbygging

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

Info Øst

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

Info Vest

Informasjonssjef
Inge Hjertaas
Telf: 59966050/91650176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

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

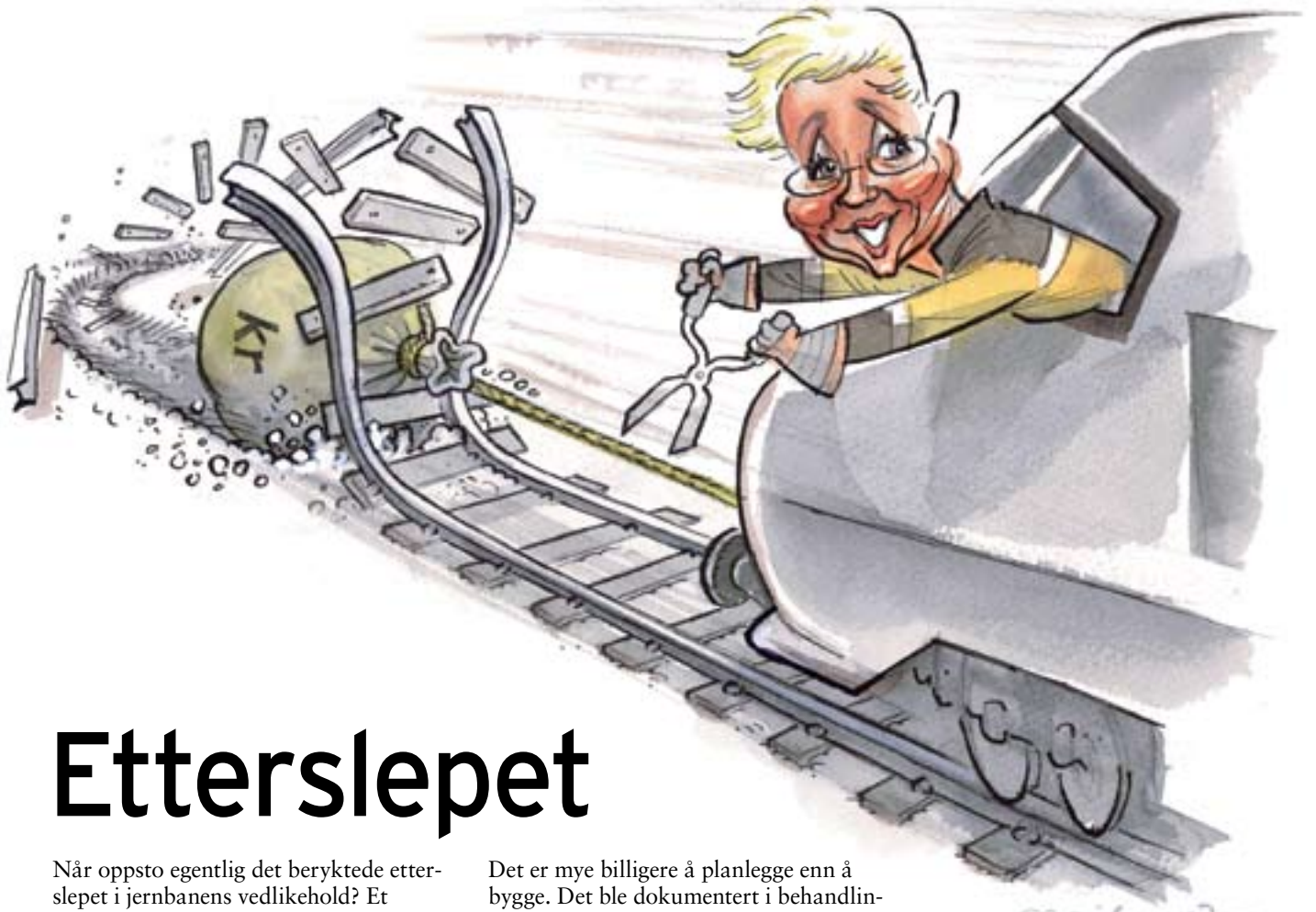
Info Sørlandsbanen

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



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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Etterslepet

Når oppsto egentlig det beryktede etterslepet i jernbanens vedlikehold? Et utgangspunkt kan være Stortingets vedtak i 1933 om bevilgning av midler til fornyelser etter et visst system. Systemet var ille nok i seg selv, for Stortinget var mer opptatt av fortid enn av fremtid og la til grunn det som ting hadde kostet – ikke det som fornyelser ville koste. Alle-rede der ligger den første spire til etterslepet, for prisstigning er ikke av ny dato.

Og hvis du tror at stortingsvedtak var mer forpliktende tidligere enn i dag, så tar du grundig feil. Det var kun ett eneste år at Stortinget satte av så mye midler til fornyelse som det hadde forpliktet seg til. Dermed begynte etterslepet å legge på seg – år etter år. Da som nå syntes politikerne det var mye morsommere å snakke om nye baner enn å ta vare på dem man hadde. For ikke å snakke om planlegging.

Det er mye billigere å planlegge enn å bygge. Det ble dokumentert i behandlingen av «Nord-Norgebanen» gjennom årtier og kan komme til å vise seg i høyhastighetsprosjektet.

I 1950 holdt daværende generaldirektør i NSB, Egil Sundt, som tidligere hadde vært byråsjef i Finansdepartementet, et foredrag der han bl.a. sa:

«Å redusere fornyelsesavsetninger, ikke bare for statsbanene, men også for andre statsbedrifter, har det så lenge jeg har hatt med Norges statsfinanser å gjøre, vært altfor lett adgang til når det var vanskelig på annen måte å få et budsjettforslag til å henge sammen. Jeg tilstår åpent at et av de mange mørke punkter i min fortid som – ja, kanskje det mørkes-te – er at jeg selv som embetsmann i Finansdepartementet ikke har hatt den fulle forståelse av hva såkalte reduserte

fornyesavsetninger i virkeligheten måtte føre til. Men nå vet jeg det, og det ville være ille om jeg ikke gjorde hva jeg kunne for å gjøre min del av brøden god igjen.»

Godt sagt, Egil!

Fornyesunderskudd er senere blitt til etterslep, og dette har bare økt uten at de negative effektene er blitt mindre eller begrunnelsen bedre.

Når får vi en samferdselsstatsråd som heller kutter trossa til etterslepet enn klipper snoren for nye prosjekter?

Reidar S. H.