

Jernbane

NR. 7 - 2008

magasinet



Tydelig sjef

Etter én måned som jernbanedirektør har Elisabeth Enger et klart mål: - De som arbeider for jernbanen i Norge, skal ha mer å feire.

SIDE 4-9



Jernbaneverket

I ny stol

Når dette leses, har jeg en snau måned bak meg i stillingen som jernbanedirektør. De første ukene har jeg brukt til å bli kjent med organisasjonen og mine nærmeste medarbeidere, og jeg har hatt møter med flere av Jernbaneverkets viktigste samarbeidspartnere. Jeg har også så vidt startet på min rundreise i Jernbane-Norge. Jeg vil lære Jernbaneverket å kjenne også utenfor Stortorvet og håper å få anledning til å treffe så mange av våre ansatte som mulig.



Etter så kort tid er jeg fortsatt forsiktig med programerklæringer. Jeg vil bruke denne første tiden til å bli godt kjent både med Jernbaneverket og de krav omgivelsene stiller til oss. Likevel vil jeg allerede nå nevne noen stikkord. Jeg er opptatt av å skape gode samarbeidsrelasjoner. Jeg vil at Jernbaneverket skal være kundeorientert, og jeg legger vekt på kommunikasjon.

Samarbeid er helt nødvendig fordi vi er så mange som må jobbe sammen for at jernbanen skal bli en «vinner.» Togselskapene lykkes ikke hvis ikke vi lykkes, og vårt omdømme blir ikke bedre hvis togselskapene feiler. Samferdselsdepartementet gir oss rammebetingelsene. Statens jernbanetilsyn har viktige funksjoner. Vi er avhengige av et godt samarbeidsforhold med alle disse, - og ikke minst av at vi samarbeider godt internt.

Togselskapene er våre kunder. Jeg er også opptatt av at de som bruker toget, de som venter på stasjonen og etterspør informasjon og god stasjonsstandard fra Jernbaneverket, skal inngå i kundebegrepet vårt. Tilsvarende bør vi også kjenne hvilke krav næringslivet har til effektiv jernbanetransport. Et slikt kundebegrep mener jeg er helt nødvendig for at vi virkelig skal bli en kundeorientert organisasjon.

Gjennom det jeg allerede har skrevet, kommer det siste stikkordet nesten av seg selv. Det handler om god kommunikasjon. Internt i Jernbaneverket kommer jeg til å bruke intranettet, som har det velklingende navnet Banenettet, til å sende noen budskap og i første omgang formidle inntrykk fra de turene jeg nå legger ut på. Jeg vil også etablere et treffsted på Banenettet der medarbeiderne kan komme med innspill, kommentarer og spørsmål direkte til meg.

Jernbanemagasinet vet jeg blir lest både i og utenfor Jernbaneverket. Derfor vil jeg fortsatt bruke den spalteplassen jernbanedirektøren tradisjonelt har hatt - til å sende nettopp det som står som navn på denne spalten - signaler.

Elisabeth Enger

ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør

Innhold



14 Mer fornyelse

- Vi er nødt til å snu en dårlig utvikling, sier banedirektøren. Oppskriften er enda mer fornyelse og totalfornyelse av delstrekninger.



20 I 320 km/t

Et bredt politisk flertall i Sverige støtter Banverket og vil satse på egne høyfartsbaner med tog som går i 320 km/t.

- Velkommen til jernbanen!	4
- Tillit kan ikke vedtas	6
Smånytt innenriks	10
Fremst i Europa på energisparing	12
- Standarden må opp	14
Min arbeidsdag: Torgeir Døvre	16
Flirt på norske spor	18
Svensk klima for høy fart	20
Smånytt innenriks	26
Møte med: Per Terje Sønsterud	28
Satser videre på turister	31

34 Finanstopper

Tove og Ole Reidar kan le hele veien til Børsen, for de styrer et finanskonsern som hevder seg med de store.



28 Nesten «konge»

Elektrotekniker Per Terje Sønsterud skapte dramatik på Landsskytterstevnet da han var én millimeter fra å vinne Kongepokalen.



38 Begynnelsen

Jernbanemagasinet har oppsøkt stedet der jernbanen ble oppfunnet og der en kjent TV-serie spilles inn ...



Månedens gjest:	
Per Sandberg	32
Jernbanens finanstopper	34
- Jernbanefolk er stødige kunder	36
På sporet av jernbanen	38
Arbeidersønnen	
som forandret verden	40
Ta toget til «Aidensfield»	42
Mitt jernbanebilde	44
Smånytt utenriks	46
På skrått bakfra	48

Jernbane magasinet

NR. 7 - 2008

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland
REDAKTØR
Tore Holtet

FOTAJOURNALIST:

Øystein Grue

JOURNALIST:

Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Njål Svingheim
Reidar Skaug Høymork
Egil Nyhus
Arne Danielsen
Svein Erik Bakken

FORSIDE: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet
Jernbaneverket HK
Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo
22 45 52 98 (916 55 298)
E-post: tore.holtet@jbv.no
Redaksjonen avsluttet 29. august 2008.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no
Opplag: 6.100
Layout: Cox, Oslo
Trykk: Stens trykkeri
Distribusjon: Grafisk Mailing



-Velkommen til jernbanen!

Jernbanedirektør Elisabeth Enger ble hjertelig mottatt overalt på sin første reise - i Region Øst. Trafikkstyrer Atle Syverstad på Askim stasjon er bare en av mange som tok imot den nye jernbanedirektøren med åpne armer.

BLA OM ►

– Tillit kan ikke vedtas



Elisabeth Enger har startet på reisen «Jernbane-Norge rundt» for å bli kjent med medarbeidere og samarbeidspartnere. – Vi i ledelsen av Jernbaneverket kan ikke bare vedta at noen skal ha tillit til oss, fastslår hun.

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

Innen kirkeklokkene ringer inn til jul skal den nye jernbanedirektøren ha besøkt alle banestrekningene og fått møte ansatte, media og politikere over hele landet. Med kontoradresse på Stortorvet i Oslo var det naturlig å begynne den lange reisen i nærheten.

Overalt ble hun møtt med åpne sinn og positiv velvilje. Togleder Kåre Fagersand, som har 46 år på baken innen jernbanen, fikk æren av å gi henne en første innføring i prinsippene for fjernstyring. Etterpå ga han uttrykk for stor tro på den nye sjefen:

– Jeg synes det lover godt med henne som sjef ettersom hun har uttalt så tydelig at hun er veldig interessert i offentlig sektor.

Det samme sa fylkesordfører Ole Haabeth i Østfold, tidligere ordfører i Fredrikstad kommune og engasjert medlem av Jernbaneforum Øst.

Andre brukte uttrykk som «et

friskt pust», «et veldig godt førsteinntrykk» og «lærevillig».

– Mer bløtkake!

På Alnabru ble karene i Drift og tpx'ene på stillverket overrasket med dette spørsmålet fra den nye sjefen: –Når ble dere påspandert bløtkake sist?

Det kunne ingen huske.

– Jernbaneverket har mange fine mål som ligger høyt oppe og langt framme. Det kan medføre resignasjon. Vi trenger mer feiring i Jernbaneverket. Da må vi sørge for å ha noen kortsiktige milepæler som vi kan feire underveis, sa Enger og etterlyste suksesshistoriene som kan være med på å gi stolthet over den jobben som gjøres.

– Det er mye god kompetanse og mye stolthet internt. Men jeg tror mange sitter med en følelse av å være urettferdig behandlet – at vi er bedre enn det mange utenfor jernbanen mener vi er. Derfor må vi også jobbe med å bedre omdømmet, sa Enger.

Effektiv pengebruk

Elisabeth Enger kunne fortelle at hun i tiden før hun begynte på kontoret, brukte en del tid på å snakke med «dem som har med

oss å gjøre», og at oppfatningen av Jernbaneverket der viser at vi har en veg å gå. – Det er en oppfatning eksternt av at vi ikke bruker pengene så effektivt som mulig.

Om alle de uløste oppgavene, etterslepet og alle visjonene, hadde hun dette å si:

– Det er lett å være opptatt av de pengene vi ikke har. Men jeg synes vi skal være mest opptatt av de pengene vi faktisk får slik at vi får mest mulig ut av dem. Vi får nærmere seks milliarder kroner årlig. Det er en betydelig sum, samtidig som vi vet at det ikke på langt nær er nok til å imøtekomme alle

TILLIT:

Elisabeth Enger er opptatt av at de ansatte får tillit til henne, og at hun kan ha tillit til dem for å lykkes med å skape en bedre jernbane.



«Hun har gode skussmål, men etter tretti år ved jernbanen er jeg skeptisk til folk som ikke har jernbanefaglig bakgrunn»

ERIK HULBACK, driftsleder elkraft Oslo

«Hun virket jordnær og hyggelig. Var lett å prate med»

JORUND GRETLAND, områdesjef Østfold



► ønskene. Likevel er det viktigste at vi klarer å vise at hver krone til Jernbaneverket er en vel anvendt krone, sa Enger.

Ett aktuelt eksempel på gapet mellom omverdenens ønsker og Jernbaneverkets muligheter til å innfri dem er kravet om universell utforming av stasjonene, som betyr tilrettelegging for at rullestolbrukere, blinde, døve, eldre, barn og folk med barnevogn skal kunne komme seg på toget.

– Der har vi en stor jobb å gjøre. I forslaget til NTP er det lagt inn 2,5 milliarder kroner til dette formålet fordelt på hele planperioden. Men det totale behovet til stasjonsutbedring er på 6-7 milliarder. Det sier seg selv at jeg vil få mange tunge timer når jeg må prioritere mellom hva vi skal gjøre, og hva som må utstå fordi vi aldri vil få nok til å gjøre alt, innrømmet jernbanedirektøren.

Drift i egen organisasjon

I møte med ansatte i Drift var Elisabeth Enger svært tydelig på hva hun mener om hvor Jernbaneverket skal hente hjelp når signalene er svarte, underbygningen rast ut eller kontaktledningen ligger nede:

– For meg er det viktig å ha driftsapparatet i egen organisasjon. Det vil ikke komme noe initiativ fra meg på at driftsoppgavene skal settes ut, sa hun til Drift på Alnabru.

Men heller ikke en jernbanedirektør kan bestemme over politikerne og hva de måtte ønske i så måte. Dessuten mener hun det er en selvfølge at Drift i egen organisasjon skal gi mer igjen for pengene enn om jobben blir satt ut til eksterne firmaer.

Et annet tema som de driftsansatte er svært opptatt av, er rekrutteringen. Der er også Enger helt klar på å bidra.



NEÆÆ...: Seksjonsleder Geir H. Ingvaldsen hadde tatt med ordensreglene for folkeskolen i Vang på målevogna og kunne fortelle at han var gift med en klassekamerat av Elisabeth Enger.



INFORMERER: Tuginformatorene Astrid Schander og Karianne Enghaug forklarer systemet for toginformasjon over høyttaler, mens Kjell Bernstrøm følger med i bakgrunnen.



Mer samarbeid, tettere dialog

Et gjennomgangstema fra jernbanedirektøren er bedre samarbeid og tettere dialog både internt og eksternt. Det gjelder også overfor passasjerene.

– Til nå har kundene våre vært togselskapene. Jeg mener vårt kundebegrep også skal omfatte dem som bruker jernbanen, enten som passasjerer eller bedrifter som sender varer med toget. Når vi prioriterer hva arbeidskraft og penger skal brukes til, må vi ha dem fremst i tankene, mener Enger.

Hun har også ambisjoner om å bedre samarbeidet med togselskapene. Det skal gjøres ved å ha

tettere dialog. Det samme gjelder overfor Samferdselsdepartementet, tilsynsmyndighetene og politikere på Stortinget og i kommunesektoren.

– Jeg er 50 år og kan være jernbanedirektør i 17 år før jeg blir pensjonist. Den dagen håper jeg at jeg kan se tilbake på at de årene jeg fikk i Jernbaneverket, var gode år for jernbanen.

TRAFIKKSTYRING: Kåre Fagerstrand fikk æren av å informere om fjernstyringssystemet for jernbanedirektøren på trafikkstyringssentralen i Oslo.



MATPRAT: F.v. Frode Hansen, Morten Ludvigsen, Knut Andersen og Jorund Gretland spiste lunsj med jernbanedirektøren i Sarpsborg.



«Hun virket veldig interessert i det vi gjør og hadde ikke lyst til å gå videre»

KARIANNE ENGHAUG, toginformatør TSS

«Det var veldig trivelig å få besøk. Jeg brenner for det jeg driver med, og synes det er artig å formidle det»



ATLE SYVERSTAD, togekspeditør Askim

Vinterjakt på elg

I eit brev til Samferdsledepartementet skriv Statens vegvesen at færre elgar ikkje vil gje færre ulykker i vegtrafikken eller færre påkjørsalar på jernbanen om ikkje elgstammen blir kraftig desimert. Derimot kan lokal vinterjakt vere effektivt. Denne konklusjonen er Vegdirektoratet, Jernbaneverket og Direktoratet for naturforvaltning samde om, skriv NTB.

Surt

Om meir gods hadde vorte sendt med tog, ville utsleppa av sure gassar (NOx) minska kraftig. NOx, eller nitrogenoksid, blir danna når noko brenn. Dess høgare temperaturen i forbrenninga er, dess meir NOx vert det. Om toget hadde teke all transporten som i dag går med vogn-tog mellom Oslo og Bergen, ville miljøet vorte spara for 100 000 kg NOx, litt meir på strekninga Oslo-Stavanger og litt mindre på Oslo-Trondheim. Om alt godset hadde gått med tog til Narvik, ville det blitt spydd ut 140 000 kg mindre med NOx, har CargoNet rekna ut.

Mellombels freda

Riksantikvaren har freda Numedalsbana mellombels fram til Jernbaneverket får gjort ferdig sin verneplan. Med det avgrensa vernet vil riksantikvaren syte for at det ikkje skjer noko med bane, bygningar og anna som kan øydeleggje for eit eventuelt seinare vern. Riksantikvar Nils Marstein seier til NRK Buskerud at Numedalsbana openbert er ein av dei strekningane det kan vere aktuelt å frede. Numedalsbana går frå Kongsberg til Rødberg og er på 93 km. Strekninga som er aktuelt å frede, er dei 45 kilometrane frå Rollag til Rødberg.

Bonus

Dei tilsette i NSB som har vore tilsett i heil stilling frå før 1. juli i fjor, fekk i august utbetalt ein bonus på 14 000 kroner - av 21 000 moglege. Om eigaren, staten, sitt mål om økonomisk resultat blir nådd, er avtala at dei tilsette skal ha ein bonus på 21 000 kroner. Denne gongen heldt det ikkje heilt. Men det er kanskje nok til å finne ein NSB-tilsett å klenge på om du er ute på byen ein kveld?

Fem utredninger i høy hastighet

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket arbeider vidare med flere delutredninger av høyhastighetsbaner i Norge. Departementet vil ha vurdert utredningsmetoder og klimaeffekter mens Jernbaneverket skal gjøre flere transport- og markedsanalyser.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM **Foto:** MICK TULLY

- I løpet av høsten vil til sammen fem delutredninger i høyhastighetsprosjektet bli lagt fram, sier Jernbaneverkets plan- og utredningsdirektør Anita Skauge til Banenettet.

Metode og klima

Samferdselsdepartementet har bedt åtte forskningsmiljøer om å levere tilbud innen 1. september på en utredning av hvilke metoder som bør brukes ved beregning av kost og nytte for høyhastighetsbaner i Norge. Bakgrunnen er at den tyske VWI-gruppen, som sto bak høyhastighetsutredningen, benyttet et annet metodeverktøy enn den norske metoden basert på Finansdepartementets veileder i nyttekostnadsanalyse.

Samferdselsdepartementet har vidare satt i gang en utredning av hvilke klimaeffekter

som kan oppnås som følge av en utbygging av høyhastighetsbaner.

Ferdig i oktober

Jernbaneverket arbeider nå med tre ulike delutredninger som alle skal være ferdige i løpet av oktober:

- ▶ **En konseptanalyse:** en nærmere avklaring av gjennomførbarheten av blandet trafikk på eksisterende og planlagt bane ut av Oslo; om det på lang sikt gir tilstrekkelig kapasitet og sikkerhet å bygge enkeltspor med kryssingsspor, og hvordan en ny høyhastighetsbane kan kombineres med eksisterende bane og fungere som dobbeltspor på fjernstrekningene.
- ▶ **Markedsanalyse:** en prognose for langdistanse persontrafikk i 2040 med ut-



TRAVEL HØST: Jernbaneverkets plan- og utredningsdirektør Anita Skauge skal levere tre utredninger om høyhastighet i løpet av høsten.

- gangspunkt i en videreføring av dagens strategi for jernbaneinvesteringer.
- ▶ **Effektanalyse:** en kartlegging av effekter av jernbaneutbygging i utbyggings- og driftsfasen som grunnlag for nytte-kost-analysene.
- Disse utredningene foretas både som en del av grunnlaget for den kommende Nasjo-

nal transportplan for perioden 2010-2019, men også som en del av det videre arbeidet med å avklare hva slags togtilbud vi skal ha på lengre distanser i Norge i framtida, sier Anita Skauge. Jernbaneverket har knyttet til seg flere firma med ekstern ekspertise i forbindelse med disse utredningene som nå pågår.

Betre med tog enn fly

Tre studentar ved Handelshøgskulen BI i Bergen har sjekka korleis interessa for å nytte tog er i næringslivet om det skulle gå like fort å reise mellom Oslo og Bergen med tog som med fly. Svaret dei har funne er at ei mindre oppstykkareise med tog er meir attraktiv enn å nytte fly, skriv Bergens Tidende. Dessutan er det eit pluss om ein kan nytte reisetida til å arbeide. Nokre meiner at toget kan konkurrere mot fly om reisa tek to timar medan andre synest det er greitt berre det ikkje brukar meir enn fem timar. Snittet ligg på tre timar og 20 minutt, med andre ord ein snittfart på 141,38 km/t.

Hopp på, hopp av

Dei 1850 som bor på Nodeland i Sogndalen kommune kunne frå 1. september velje om dei vil bruke tog eller buss om dei har ungdoms-/studentkort for buss eller periodebillett frå NSB. Avtala mellom NSB og Agder kollektivtransport er ei prøveordning som vil gjere det enklare å pendle mellom Kristiansand og Nodeland. Toget bruker frå sju til ni minutt på den ti km lange strekninga medan bussen bruker 22 minutt. På den andre sida går det langt fleire bussar enn tog. Kjøkt tiltak som gjer det lettare å reise kollektivt!

Ny haldeplass

Heile 98 år er gått sidan Arendalsbanen vart opna. På desse åra har det vore meir aktuelt å leggje ned stasjonar og haldeplassar enn å byggje nye. Men no har det kome ein ny haldeplass på Stoa. Haldeplassen vart høgtidleg opna av ordførar Torill Rolstad Larsen 18. august. Stoa var opphavleg eit industriområde som no har vorte eit enormt handelssenter. No ligg mellom anna den største Biltema-butikken i landet her og det største OBS-varehuset på Sørlandet. Slikt blir det trafikk av. Ettersom toget berre treng fire minuttar på å køyre strekninga frå Arendal stasjon til Stoa, kan ein kanskje seie at Arendal har fått sin første trikk?



STERKE KREFTER: Vann på avveie er skumle saker. Dette bildet er tatt i Raundalen på Bergensbanen i slutten av juli.

Beredt på lokalt styrtregn?

I dag mangler det data, det mangler kunnskap og ikke minst mangler det penger for å være beredt når det lokale styrtregnet kommer. Derfor har Jernbaneverket tatt initiativ til et bredt anlagt seminar for å oppsummere status og stake ut kursen videre.

Tekst: ARVID BÅRDSTU
Foto: JOHN-ENDRE FOSSMARK

Onsdag 17. september bør Auditoriet på Stortorvet fylles med folk. Da blir det satt søkelys på hvor godt beredt vi er her til lands når styrtregnet kommer. Temaet er i alle fall aktuelt. I sommer ble Bergensbanen stengt av ras ved Voss og Dovre-

banen stengt på grunn av fare for utglidninger etter slik nedbør. Klimaendringer er spådd å gi mer av denne typen nedbør.

- Seminaret er beregnet på alle som er interessert i sikkerhet og beredskap. Særlig er det aktuelt for ledere på alle nivå samt alle som jobber med sikkerhet og beredskap mot skred og flom, sier hydrolog Steinar Myrabø i Jernbaneverket, og inkluderer Vegvesenet, Kystdirektoratet og Avinor i samme slengen. Seminaret har til hensikt å finne ut hva som er status akkurat nå når det gjelder tilgjengelighet av data, kunnskaper og hva det vil kreve å gardere seg enda litt mer enn det som blir gjort i dag.

Føre var

De siste årene er det gjort en stor innsats for

å kunne kartlegge og forutsi fare for utglidninger og ras.

- Men sjansen for at banen eller vegen blir skadet ved flom og vannrelaterte skred er også avhengig av hvor gode stikkrennene er. Det hjelper lite med gode varslingsrutiner hvis stikkrennene er defekte og tette, sier Myrabø.

Til seminaret kommer det fagfolk fra Meteorologisk institutt, fra NVE, fra universitetet på Ås, fra NGI og mange andre. Blant annet kommer folk fra Storm Weather Center, som har fått i oppgave av Jernbaneverket å finne ut om det er mulig å få en mer treffsikker statistisk værmodell for detaljerte nedbørvarsler.

De som ennå ikke har meldt seg på seminaret, kan kontakte Steinar Myrabø.

Fremst i Europa på energisparing

Jernbaneverket har vært initiativtaker og pådriver i utviklingen av et system som gjør at tog kan spare energi for flere hundre millioner kroner. Systemet vekker oppsikt i Europa, og flere infrastrukturforvaltere på kontinentet melder sin interesse.

Tekst: TORE HOLTET OG ANN-KRISTIN ENDAL **Foto:** RUNE FOSSUM

– Dette viser at Jernbaneverket ligger helt i front innenfor europeisk jernbane på energieffektivisering, sier en fornøyd jernbandedirektør, Elisabeth Enger. Hun poengterer at det nye systemet øker jernbanesektorens konkurransevne foruten at det i seg selv gir en betydelig miljøgevinst.

Partnerskap

Nordic Railway Energy Settlement System (NRESS) er et system som måler og avregner togenes energiforbruk. Systemet er utviklet av de skandinaviske jernbanestrukturforvalterne Jernbaneverket, svenske Banverket og Banedanmark. I sommer ble det kjent at den belgiske jernbaneinfrastrukturen Infrabel inngikk en avtale

om fullt partnerskap i NRESS.

– I tillegg har vi utviklet og driftet en testløsning for den franske jernbanen, opplyser energihandels-sjef Dyre Martin Gulbrandsen i Jernbaneverket Bane Energi.

Spare 10-15 prosent

Energiforbruket kan reduseres vesentlig når togselskapene utnytter datagrunnlaget som ligger i systemet. Internasjonalt regner man med et innsparingspotensial på mellom 10 og 15 prosent.

Togselskapene i Norge, Sverige, Danmark og Belgia forbraker elektrisk energi for om lag 2,5 milliarder kroner per år. Det betyr at det bare i disse landene er mulig å spare energikostnader for 250–275 millioner kroner.

En rekke prosjekter

NSB har vært med i prosjektet fra starten av og kan allerede vise til store besparelser.

– Datagrunnlaget har ført til at NSB har kunnet gjennomføre en rekke effektiviseringsprosjekter, noe som ikke hadde vært mulig uten korrekte data, sier Jernbaneverkets energidirektør Terje Stømer. Han presiserer at systemet først kommer til sin rett når togselskapene aktivt bruker dataene som framskaffes for å redusere energiforbruket.

Viktig milepæl

Flere europeiske jernbaneforvaltninger vurderer nå å knytte seg til partnerskapet eller ta i bruk systemet.

– Vi er ledende på det europeiske

markedet, og det at belgiske Infrabel nå blir partner, er en viktig milepæl for oss, sier Terje Stømer i Bane Energi, som poengterer at NRESS er tilpasset et framtidig grenseoverskridende europeisk jernbanenett der togselskapene kan kjøpe energi i markedet slik flyselskaper, rederier og biltransportører allerede gjør.

NRESS (NORDIC RAILWAY ENERGY SETTLEMENT SYSTEM)

- ▶ Ble satt i drift 1. januar 2007 og drives etter et «non-profit» prinsipp, der alle partnere har samme rettigheter og forpliktelser.
- ▶ Anskaffelsen og driften av systemet er forankret og regulert gjennom en samarbeidsavtale.
- ▶ NRESS er organisert som et partnerskap og ledes av en styringsgruppe. Det er opprettet en felles administrasjons- og driftsorganisasjon som ledes av Jernbaneverket Bane Energi.
- ▶ Etter hvert som antall partnere og antall brukere økes, reduseres enhetskostnaden for hver enkelt part.
- ▶ NRESS legger til rette for at det blir enklere for tog å krysse landegrensene i Europa.

- I stadig forbedring

Seks ansatte i Jernbaneverket utgjør teamet som administrerer det nordiske systemet energiavregningssystemet.

Tekst: TORE HOLTET **Foto:** JBV BANE ENERGI

– Vi har hittil klart å rekruttere dyktige medarbeidere. De har bidratt sterkt til de resultatene vi har opp-

nådd, og folk slutter ikke! forsikrer energihandels-sjef Dyre Martin Gulbrandsen, som leder teamet.

Ideen med å utvikle et mer effektivt energisystem for jernbaneforvaltningene i Norden ble lansert av Jernbaneverket allerede i 1999. Det skulle likevel ta fem år før beslutningene i de ulike landene var tatt, men siden 2004 har systemet blitt utviklet og administrert fra Jernbane-

verket Bane Energi i Oslo.

– Vi samler inn måleverdier, kvalitetssikrer og fakturerer i tillegg til at vi hele tida jobber med å forbedre systemet. Norden er allerede langt framme på energiområdet, og vi bruker erfaringene herfra som utgangspunkt for vårt arbeid, forteller Gulbrandsen.

– Vår grunnidé er at ting hele tida skal være i endring. Samarbeidet i

Norden fungerer utrolig bra. Dessuten har vi fått signaler om at de løsningene har valgt, nå legges til grunn i andre deler av Europa. En del av vår jobb er å markedsføre oss mot andre europeiske infrastrukturforvaltere, og responsen er meget positiv, sier energihandels-sjef Dyre Martin Gulbrandsen.

TEAMET: Dyre Martin Gulbrandsen (i midten) og hans NRESS-team i Jernbaneverket Bane Energi. F.v.: Saraha Dischington, Elin Oldervik, Gulbrandsen, Reidun Jørgensen og Gunn-Helene Krogstad. Bjørn Lysne var ikke tilsted da bildet ble tatt.



- Standarden må opp

Etter en sommer med mye trøbbel på Bergensbanen og Dovrebanen er fungerende bane- direktør John Ole Grinde klar: - Anleggene våre er ikke robuste nok. Vi kan ikke se på at standarden på disse banene blir stadig dårligere.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM Foto: ØYSTEIN GRUE

Tidligere analyser har vist at det er behov for å øke vedlikeholdsinn- satsen på det norske jernbanenettet med en milliard kroner per år fram til og med 2016. Etter sommerens dårlige utvikling vurderes det nå om dette anslaget må økes ytterli- gere, opplyser Grinde.

Total fornyelse?

- Selv om oppetid og tilstand på de fleste banene er bra, har det på flere viktige strekninger vært alt for dårlig i sommer, fastslår bane- direktøren.

Til stadighet har det oppstått feil som har medført driftsforstyr- relser og saktekjøringer på både

Bergensbanen og Dovrebanen. På disse banene er det nå henholdsvis 16 og 21 saktekjøringer. En del av disse vil forsvinne etter hvert som Jernbaneverket fjerner årsaken til dem.

- Vi er ikke i noen krisesitua- sjon, men det er åpenbart at vi må inn med større tiltak og mer for-



VIKTIG: Ballastrensing vil bli høyt prioritert framover. Da fjernes finstoff og annen forurensing fra ballasten. Dermed blir sporet stabilt, sikkert og komfortabelt å kjøre på.

«Det må også vurderes om lengre delstrekninger må totalfornyes»

JOHN OLE GRINDE, Fungerende banedirektør



nyelse for å få mer robuste baner, sier banedirektøren. - Det må også vurderes om lengre delstrek- ninger må totalfornyes. Vi snak- ker her om banene mellom landets største byer og vi er nødt til å snu en dårlig utvikling. Oppskriften og kunnskapen har vi dersom midlene kommer, sier Grinde.

Samfunnsoppgave

Grinde poengterer at anleggene i lokaltogområdet rundt Oslo heller ikke er robuste nok. Her er det nå i gang arbeider i Oslotunnelen.

- Lokaltogområdet omfatter strekningene fra Oslo og ut til henholdsvis Eidsvoll, Årnes, Jaren, Moss, Mysen og Kongs- berg. I dette området avvikles den største andelen av togtrafikken her i landet, og vi er nødt til å lykkes her om jernbanen skal lykkes med sin samfunnsoppgave. Samtidig er Jernbaneverket nødt til å passe på at standarden på de andre banene ikke blir for lav.

- For sårbar

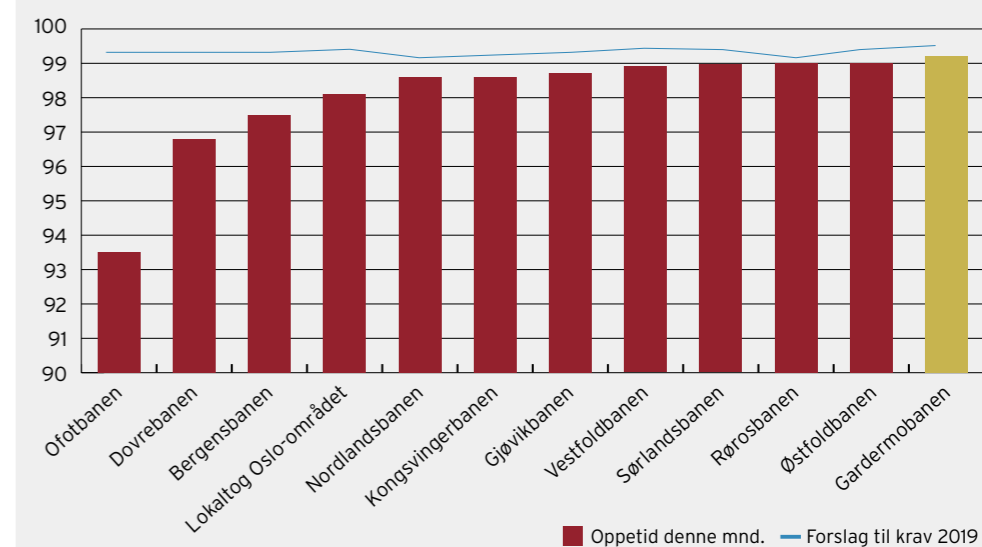
- Til tross for problemstrekningene vil jeg si at vi har god kontroll på hvordan tilstanden og situasjonen er, fortsetter John Ole Grinde. Men infrastrukturen er for sårbar for påvirkning i form av tempera- tursvingninger og ekstremnedbør, feilene kommer og vi må innføre saktekjøringer for å ivareta sikker- heten.

- Vi vet hvor vi har for dårlige anlegg og at de trenger fornyelse. Problemet er at fornyelsen gjen- nom flere år nå ikke har vært til- strekkelig, og at etterslepet er stort. Nå håper vi at det varslede vedlikeholdsløftet i den neste Nasjonal transportplan virkelig kommer, og at vi dermed kan få en skikkelig økning i fornyelsen av jernbanens anlegg.

Nødt til å snu

- Dette er en nedadgående trend som vi er nødt til å snu, slår John

Oppetid 2008 - rangert



Ole Grinde fast. -Det finnes ingen enkle og kjappe løsninger på dette. Men dersom fornyelsen nå prioriteres, vil vi i løpet av to-tre år kunne få til forbedringer i form av mer robuste anlegg, sier han. - Tidligere hadde vi mange saktekjøringer om sommeren på grunn av mye planlagt arbeid i sporet som også førte til høyere kvalitet etter hvert. Nå har vi dessverre mange ikke-planlagte saktekjøringer fordi vi gjør for lite arbeider i sporet, illustrerer Grinde.

Ikke helsvart

Det er gjerne slik at det er de strek- ningene der vi sliter med oppetiden som får mest oppmerksomhet. Likevel er det heldigvis mange strekninger der trafikken går bra og der anleggene er fungerer godt. På Østfoldbanen, Sørlandsbanen, Rørosbanen, Nordlandsbanen og Vestfoldbanen til Larvik er oppe- tiden god og punktligheten tilfreds- stillende. Også Kongsvingerbanen har klar bedring ettersom ballast-

VEDLIKEHOLD OG NTP

- ▶ Jernbaneverket har anbefalt at det i Nasjonal transportplan 2010-2019 settes av 17,4 milliarder kroner til vedlikehold og fornyelser - en økning fra forrige NTP på 30 prosent.
- ▶ Etterslepet på fornyelser av det norske jernbanenet- tet ble fram til 1. januar 2008 beregnet til 5,4 mil- liarder kroner.
- ▶ Analyser har vist at det er behov for å øke innsatsen med 1 milliard kroner per år fram til og med 2016, men etter sommerens dårlige utvikling vurderes det nå å øke dette ytterligere.
- ▶ Etter 2016 trengs 1,5 milliard kroner mer per år.
- ▶ Målsettingen er å øke oppetiden til 99,4 prosent på de høyest trafikkerte banene.
- ▶ Ballastrensing prioriteres høyt. Videre er det et ut- strakt behov for fornyelse av kabel-, kontaktlednings- og signal-/sikringsanlegg samt økt vedlikehold av bruer.

rensingen nå begynner å gi effekt.

- Det er særlig på Bergens- og Dovrebanen samt Ofofbanen vi ikke har levert godt nok i sommer, foruten utfordringene i den sårbare Oslo-trafikken, sier Grinde.

På jakt etter skinne feil

FAUSKE: Hvert år undersøkes 3000 kilometer av jernbanenettet med ultralyd. Vi blir med «skipper» Torgeir Døvre og hans team på målevogna - på jakt etter farlige og usynlige skinnebrudd.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Klokken er knapt 06 mandag morgen, og vi har med en solid nistepakke på vei ut fra hotellet. Den må holde til middag på Grong om 10 timer, 454 kilometer sørover!

Etter fem dager med ultralydvogna fra Sperry Rail på slep er det internasjonale teamet på Jernbaneverkets rullende laboratorium kommet nøyaktig halvveis tur-retur Oslo-Bodø.

I dag står en transportetappe på programmet: Kun måling av noen avvikspor og kryssingsspor det ikke ble tid til på turen nordover.

På'an igjen

– Jernbane-Norge er langstrakt, konstaterer valdrisen og «skipper», Torgeir Døvre. Med topphastighet på 40 km/t for ultralydvogna under kontrollkjøring tar det sin tid. Men i dag går det unna i 70 km/t. På hjemturen skal Rørosbanen og Solørbanen ultralydundersøkes. Hovedbanen, Dovrebanen, Raumabanen, Trønderbanen og Meråkerbanen ble tatt på tur opp.

August og september er høy-

sesong for ROGER1000. Oppdragene står i kø frem til november, da snø og is setter en effektivt stopp for kontrollarbeidet. Da gjenstår kostnadsfordeling og rapportering fra aktiviteten gjennom hele året.

Så begynner planleggingen av neste års målekjøringer.

Saltfjellet

Etter en times kjøring ringer Torgeir opp togekspeditør på Lønsdal stasjon ved skoggrensen opp mot Saltfjellet. Dette er siste stopp før polarsirkelen, og Torgeir får klarert måling av spor 2. – Det er slett ikke gitt at vi slipper til over alt. Målevogna er tredje prioritet hos togledere og togekspeditør når trafikken hopper seg opp. Person- og godstog går foran oss. Derfor må enkelte strekninger kjøres om natta eller i helgene.

Produksjonslederen begynte planleggingen av ultralydmålingen til Bodø allerede i februar. Utover våren går det slag i slag.

«Gjør klar for måling fra innkjør Lønsdal! Målingen begynner på kilometer 602,500! roper sjefen over intercomanlegget. Med avgangssignal fra tpx et par minutter senere legges Saltfjellet, polarsirkelen og midnattssola bak oss.

Rifler og bølger

For kvintetten om bord begrenser naturopplevelsene seg til en titt ut av vinduet underveis.

Her er alle på «alerten», konsentrert om måledataene som vandrer



over store pc-skjermer som en ustabil hjertefrekvens. Bildene som ultralydvogna tar, fremstår som flerfargede strekkoder; en farge for hver vinkel ultralydutsyret sender inn i skinnegangen og får reflektert signaler som viser om alt er i orden – eller ikke. En laserprinter spytter ut tall, diagrammer og kurver, mens en server tar vare på videoopptak og måledata om sporgeometri, rifler, bølger – og usynlige skinnefeil.

– Er feilene som oppdages alvorlige nok, må banen stenges inntil feilen er rettet, forteller Torgeir Døvre. Feilene fordeler seg temmelig likt på det vi kaller kategori 1- og kategori 2-feil. Kategori 1 skal

utbedres innen én måned, mens mindre alvorlige kan tas som en del av det ordinære vedlikeholdet, men må følges godt opp med inspeksjon.

Mer togfrie perioder

– En sjelden gang kommer vi over alvorlige feil i Kategori 0. Da blir det slått alarm, med kjørerestriksjoner eller stengning av banen inntil feilen er utbedret, forklarer den erfarne produksjonslederen. Han kommenterer utviklingen i sporkvaliteten slik: – Det kan virke som det må bli fullstendig krise før fornyelse og vedlikehold settes på dagsordenen. Oslotunnelen er et nærliggende eksempel.

TRIVSEL: – Jobben på målevogna er interessant og variert, slår produksjonsleder på Bane Vedlikehold Tilstandskontroll (BVT), Torgeir Døvre fast.

Også på andre sterkt trafikkerte strekninger trenger vi mer tid hvis vi skal vedlikeholde og fornye nettet så effektivt som overhodet mulig.

– Det er mulig å få mer igjen for vedlikeholdskronene enn vi gjør i dag, hevder Torgeir Døvre. Han har oppskriften: Det må kjøpes fri flere tog, og vedlikeholdsressurser må utnyttes enda bedre den tiden vi slipper til i sporet, avslutter han.

SAGT OM JERNBANEN



«Inga Kvalbukt og folkeaksjonen kan innkassere en første seier. NSB snur og setter inn lokomotiv og vogner på Nordlandsbanen igjen. Dette er en seier for fornuften»

LEDERARTIKKEL, Helgeland Arbeiderblad

«KrF vil øke de årlige bevilgningene til vei, sjø og bane, omorganisere samferdslesstatene, opprette statlig låneordning for samferdselsformål, og prosjektfinansiere større utbygginger»

JAN SAHL, stortingsrepresentant (KrF) og samferdselspolitisk talsmann

«Den dramatisk økte oljeprisen i år har gitt så store ekstra statsinntekter at det er grunn til å spørre om det er fornuftig å avsette alle tilleggsinntektene i pensjonsfondet. Kunne ikke noen av dem brukes til å gjøre et skippertak i utbyggingen av jernbaner og veier?»

PER KLEPPE, cand.oecon og tidligere finansminister (Ap)

«Ifølge investeringstallene for olje- og gassutvinning vil de samlede investeringene for i år bli 132 milliarder kroner. På samme tid i fjor var anslaget 83 milliarder. Med andre ord en økning på 49 milliarder kroner, uten at jeg har sett noen som mener norsk økonomi går av hengslene av den grunn»

HALLVARD BAKKE, siviløkonom og tidl. statsråd (Ap)

«Det finnes ingen vei utenom prioriteringsdebattene, å sette jernbane opp mot andre gode formål»

KRISTIN HALVORSEN, finansminister (SV)

«Det er klart at med alle de ønskene og kravene som er kommet, så må vi enten si nei til veldig mye eller så må vi øke rammen»

LIV SIGNE NAVARSETTE, samferdselsminister (Sp)

STUDERER:

Resultatet kan raskt studeres i form av tall, diagrammer og kurver.



MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Torgeir Døvre

TITTEL: Produksjonsleder

ALDER: 49 år

BAKGRUNN/UTDANNING:

Maskinelt sporvedlikehold med pakkmaskiner i 24 år.

ARBEIDSTED: Bane Vedlikehold Tilstandskontroll (BVT), Oslo

Flirt på norske spor

Når NSB valgte sveitsiske Stadler FLIRT som nytt tog til Østlandet, er det med håp om at togene vil gå som ei klokke. Det er det en mulighet for ettersom stadig flere velger Stadler når de skal handle nye tog.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

For mange var det en aldri så liten bombe som ble sluppet da sjefen for NSB Persontog, Stein Nilsen, fortalte at NSB hadde valgt Stadler FLIRT når de nå skal handle tog for flere milliarder kroner. Flere medier skrev nemlig at NSB trolig ville velge Siemens på forhånd.

I tillegg til Siemens ble også gigantene Bombardier og Alstom parkert på sidelinjen sammen med spanske CAF.

Stadler FLIRT (Flinken Leichten

Innovativen Regional-Triebwagen) blir produsert av Stadler Bussnang AG i den knøttlille byen Bussnang sju mil fra Zürich i det nord-østlige hjørnet av Sveits.

Støtte fra høyeste hold

Når NSB skriver under en avtale om levering av 50 togsett til en verdi av fire milliarder kroner i september, er det med full aksept fra eierne i Samferdselsdepartementet og fra kalkulatørene i Finansdepartementet. Samferdselsminister Liv Signe Navarsete kunne fortelle at de har regnet på dette og funnet ut at det er klart samfunnsøkonomisk lønnsomt om NSB får bruke noen milliarder på nye tog som kan kjøre på de nye dobbeltsporene vestover fra Oslo fra 2012.

Om trafikkveksten – og dobbeltsporutbyggingen – fortsetter, kan NSB utløse en opsjon på ytterligere 100 togsett. Kjøpene skal de finansiere med låneopptak. Med tanke på at NSB for regnskapsåret 2007 hadde bokført en egenkapital på nesten sju milliarder kroner, anser ikke konsernsjef Einar Enger

det som noe problem å få lånt noen kroner til nye tog.

Stor ordre

For Stadler Rail Group er ordren fra NSB den nest største gjennom tidene, forteller en smørblid konserndirektør for salg og marked, Peter A. Jenelten. Det er tydeligvis

for tidlig å si for mye eksakt om hvordan togene blir, men noe røper han:

– Toget vi skal levere til Norge vil få litt bredere vognkasse og vil være litt lengre enn dem vi har levert til nå.

Til nå vil si 285 togsett til Sveits, Tyskland, Italia, Polen og Ungarn.

Men også før NSB kom med sin bestilling, er det mange tog i produksjon. Disse skal blant annet til Algerie og Finland.

Bybanen i Bergen vil få trikker med Stadler-navnet på. Disse er produsert på fabrikken konsernet har i Berlin.

SA JA TIL EINAR:
Finansminister Kristin Halvorsen sa ja til togfrieriet fra konsernsjef Einar Enger.



STADLER FLIRT

- ▶ Maks. hastighet: 200 km/t
- ▶ Lengde: 100 meter
- ▶ Antall seter: 259-308
- ▶ Maks antall passasjerer: 692-1083
- ▶ Ekstra god akselerasjons- og retardasjonsevne
- ▶ Skal være bedre enn andre tog på miljøparametre
- ▶ Stadler Rail Group eies og ledes av Peter Spuhler
- ▶ Omsetning i 2007 på 5 milliarder kroner

Trinnløs atkomst

Jernbaneverket legger opp til at det skal bli trinnløs atkomst mellom plattform og de nye togene NSB har bestilt.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM

Alle som ønsker å reise med tog, skal sikres tilgjengelighet. Det er Jernbaneverkets klare strategi. Når nye stasjoner bygges og eldre stasjoner moderniseres, skal en felles europeisk standard på 76 centimeters plattformhøyde legges til grunn.

Nå vil Jernbaneverket i

samråd med NSB først søke å prioritere oppgradering til denne standarden på de stasjonene der de nye NSB-togene skal stoppe.

– Prioriteringene og vedtakene om rammer i den kommende Nasjonal transportplan vil bli avgjørende for hvor mange stasjoner som kan oppgraderes, og når de vil være klare, sier

etatsdirektør Svein Horrisland. Foreløpige beregninger antyder en pris på om lag 1,5 milliarder kroner for oppgradering av samtlige aktuelle stasjoner. Arbeidene vil starte på de stasjonene der gevinsten er størst for togpassasjerene.

Plattformhøyden på landets mange eldre stasjoner varierer.

I dag har bare et fåtall stasjoner 76 centimeters plattformhøyde, men et større antall plattformer har 70 cm, noe som bare betyr mindre tiltak for å tilfredsstille standarden. Andre steder er det mer omfattende ombygging som må til. – Dette blir det laget planer for, sier Horrisland

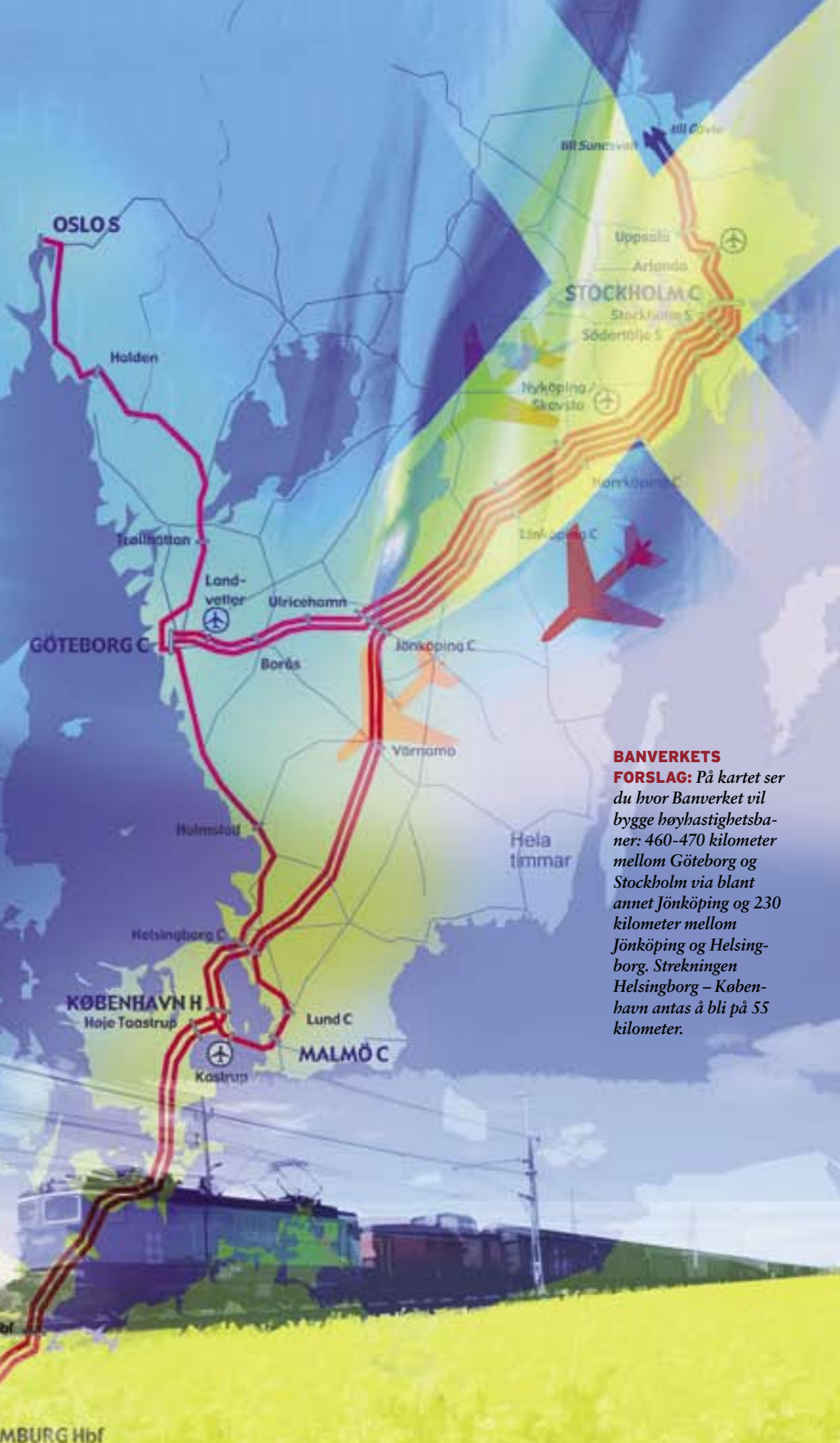


Svensk klima for høy fart

- ▶ Banverket anbefaler at Sverige bygger egne høyfartsbaner hvor tog kan gå i 320 km/t.
- ▶ Hensynet til miljø og klima samt ønsket om økt godskapasitet trekkes fram som hovedargumenter.
- ▶ Den samfunnsøkonomiske nytten av investeringene vil bli meget høy.
- ▶ Dette er hovedkonklusjonen i den første svenske, offentlige utredningen av egne høyfartsbaner som Banverket har lagt fram på oppdrag av den borgerlige svenske regjeringen.
- ▶ Og politikerne vil satse. Bare ett parti er fortsatt i tvil.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN Illustrasjon: JANINE E. STRAND

BLA OM ►



BANVERKETS FORSLAG: På kartet ser du hvor Banverket vil bygge høyfartsbane: 460-470 kilometer mellom Göteborg og Stockholm via blant annet Jönköping og 230 kilometer mellom Jönköping og Helsingborg. Strekningen Helsingborg – København antas å bli på 55 kilometer.

«Frigjøring av kapasitet for å øke godstransporten på bane vokser sterkere og sterkere som argument for egne høyfartsbaner»

KATARINA NORÉN, plandirektør i Banverket

Kortere reisetid i de mest folkerike delene av Sverige er ett viktig argument for å satse på egne høyfartsbaner i Sverige. Slike baner vil også gi høyere punktlighet på det øvrige jernbanenettet, frigjøre kapasitet for økt godstrafikk og regional persontrafikk, samt bidra til større regional vekst.

Hovedargumentet mot egne høyfartsbaner er de store kostnadene.

Den politiske avgjørelsen tas neste år når Riksdagen skal behandle ny jernbaneplan/transportplan for perioden 2010-2020.

Voksende støtte

Alt nå kan det se ut som at det går mot egne høyfartsbaner i vårt naboland. Seks av sju partier i Riksdagen støtter nå en storstilt satsing slike baner i Sverige. Bare regjeringens største parti, det konservative Moderaterna, er fortsatt i tvil.

Infrastrukturminister Åsa Torstensson sier til den svenske storavisen Dagens Nyheter at hun er fornøyd med den brede støtten, men understreker at regjeringen trenger et bredere grunnlag før den kan bevilge penger til en utbygging.

Ikke minst er Torstensson fornøyd med støtten fra lederen av det nest største partiet i den borgerlige regjeringen, Folkepartiets Jan Björklund. Sjøl har hun flere ganger sagt at hun er positiv til høyfartstog. Dermed er tre av regjeringens fire partier og alle tre opposisjonspartiene i Sverige for å satse på høyfartsbaner.

Veivalg

Mens de fleste land i Europa har bygd høyfartsbaner for opptil 350 km/t, har svenskene siden 1990 satset på krengetoget X2000.

Banverket mener Sverige nå må ta et veivalg: enten å fortsette med



X2000 og modernisere stambanene for hastigheter opp til 250 km/t eller satse på separate høyfartsbaner og 320 km/t.

Banverket peker ut Götalandsbanan (mellom Stockholm og Göteborg) og Europabanan (ut av landet via København til Hamburg) som de to mest aktuelle strekningene for virkelig høy fart.

Tredoble gods

En utskilling av deler av persontrafikken til egne høyfartsbaner vil gi mellom 30 og 50 prosent kortere reisetid mellom de fleste

befolkningsentra i Sør-Sverige. Og minst like viktig: Byggingen av de to høyfartsbanene vil videre frigjøre masse kapasitet til økt godstransport på skinner.

Størst effekt vil det få på Sveriges to viktigste strekninger, Västra og Södra stambaner. Her vil kapasiteten for godstrafikk på dagtid kunne tredobles.

Med ny forbindelse over Fehmarn Belt mellom Sjælland og Tyskland, som er planlagt ferdig i 2018, vil tilknytningen til det europeiske godskorridornettet bli radikalt forbedret. Forbindelsen

vil redusere avstanden mellom København og resten av Skandinavia til Hamburg med hele 160 kilometer og vil koste om lag 32 milliarder danske kroner.

– Frigjøring av kapasitet for å øke godstransporten på jernbanen vokser sterkere og sterkere som argument for egne høyfartsbaner, sier plandirektør Katarina Norén i Banverket til Jernbanemagasinet. Sammen med planlegger Håkan Persson har hun en sentral rolle i utredningene av svenske høyfartsbaner.

Langt fram

Hvorvidt de to høyfartsbanene vil bidra til å knytte Norge og Sverige til det europeiske høyfartsnettverket, avhenger av hva danske myndigheter satses på i framtiden.

– Forbindelsen over Fehmarn skal først og fremst bedre vilkårene for godstrafikken, og noen utbygging av høyfartsbaner inngår ikke i planene, sier trafikkminister Corina Christensen (Det konservative folkepartiet) til Jernbanemagasinet.

– Ideen om å knytte Danmark til det europeiske høyfartsnett

FOR MILJØET: – Hensynet til miljø, klima og ønsket om mer gods på skinner er hovedargumentene bak vår anbefaling om egne høyfartsbaner, sier plandirektør Katarina Norén og planlegger Håkan Persson i Banverket. FOTO: SVEIN ERIK BAKKEN

kan virke besnærende, men en nøktern vurdering av kostnadene og markedsgrunnlaget taler for at det er langt fram til en realisering, mener Christensen.

Altfor seint

Ifølge Banverkets utredning skal Götalandsbanan først og fremst knytte den svenske hovedstaden og Sveriges nest største by Göteborg tettere sammen, men den er først planlagt ferdig i 2025-2030.

I beste fall kan strekningen mellom Göteborg via Landvetter til Borås og den såkalte Ostlänken fra Södertälje like syd for Stockholm til Nyköping, Norrköping og Linköping stå ferdig i 2020, mener Banverket.

Europabanan vil først bli bygd etter 2030.

Sentrale svenske toppolitikere som Jernbanemagasinet har intervjuet, mener dette er altfor seint. De vil også ha nye, moderne kombibaner for gods og passasjerer mellom Stockholm og Oslo og mellom Göteborg og Oslo.

Veldig fornøyd

– Hele Götalandsbanan og en moderne bane mellom Oslo og Göteborg bør stå ferdig om 15 år. Alt annet er for seint.

Det sier mangeårig ordfører i Göteborg, Göran Johansson, som er en av tungvektene i Sosialdemokratene og styreleder i Europakorridoren AB. Han er likevel fornøyd med at Banverket nå anbefaler regjeringen å satse på egne høyfartsbaner i Sverige. ►



«Hele Götalandsbanan og en moderne bane mellom Oslo og Göteborg bør stå ferdig om 15 år. Alt annet er for seint»

GÖRAN JOHANSSON, ordfører i Göteborg

«Jeg vet ikke om det er politisk vilje til å satse på høyfartsbaner i Sverige i dag, men vanlige folk og næringslivet kommer til å presse det fram»



KARIN SVENSSON SMITH, medlem av transportkomiteen i Riksdagen

► **Mer utålmodig**

En av Sveriges mest profilerte jernbane- og samferdselspolitikere, Karin Svensson Smith (Miljöpartiet de Gröna), er enda mer utålmodig enn Johansson. Hun mener Götalandsbanan bør stå fullt ferdig i 2020.

Svensson Smiths kollega i Riksdagens transportkomité, Sven Bergström (Centern), håper at regjeringen i infrastrukturproposisjonen i september kommer med en tidsplan for satsing på egne høyfartsbaner.

– Jeg mener Götalandsbanan bør være fullt utbygd mellom 2020 og 2025, sier partikollegaen til infrastrukturminister Åsa Torstensson. Han skulle også gjerne ha sett høyfartsbaner mellom Stockholm og Oslo via Karlstad og mellom Göteborg og Oslo samt på strekningen Stockholm – Sundsvall.

– Vi trenger i hvert fall en moderne jernbane med hastigheter opp til 250 km/t både på strekningen Oslo-Göteborg og på en kortere bane mellom Oslo, Karlstad og Stockholm, avslutter Sven Bergström.

Presses fram

Skal Sverige lykkes med å nå klimamålene i den parlamentariske utredningen som ble lagt fram tidligere i år, må kapasiteten på jernbanenettet økes med 50 prosent innen 2020.

– Det viktigste argumentet for høyfartsbaner er klimautfordringen, fortsetter Svensson Smith, som tidligere var skeptisk til høyfartssatsing fordi hun fryktet at det kunne gå ut over det øvrige jernbanenettet.

– Det er jeg ikke lenger fordi jeg er trygg på at miljøargumentet står så sterkt at det er mulig å gjøre begge deler. Skal vi få bort



VEIVALG: Sverige står ifølge Banverket overfor et historisk veivalg: fortsatt satse på krengetoget X2000 eller bygge egne høyfartsbaner. FOTO: SJ

innenriksflyene med unntak av rutene til Norrland og Gotland, så må vi bygge ut høyfartsbaner.

– Jeg vet ikke om det er politisk vilje til å satse på høyfartsbaner i Sverige i dag, men vanlige folk og næringslivet kommer til å presse det fram.

Avregulering svekker kapasiteten

– Et annet viktig forhold er at avreguleringen svekker kapasiteten på det svenske banenettet. En

rekke togselskaper kjører ofte med halvfulle gods- og passasjertog. I tillegg tar de opp plass når togene står stille og reduserer kapasiteten ved terminaler og stasjoner.

– Hadde vi fortsatt kun hatt SJ og Green Cargo, så hadde vi utnyttet sporkapasiteten mye bedre enn i dag. Avreguleringen kan dessuten føre til at ingen togselskaper ser seg i stand til å investere milliarder av kroner i nye høyfartstog, advarer Svensson Smith. Hun viser til New Zealand

der togselskapene krever 80 års konsesjonstid for å være villige til å investere i jernbanen fordi både infrastrukturen og trafikkelskaperne er fullt avregulert.

Skuffet

Sveriges grønne samferdselspolitikere er ikke imponert over den norske jernbanesatsingen: – Når vi ser hvor mye dere i Norge bruker fly, og hvor liten hastighet og kapasitet det er på det norske jernbanenettet samtidig som vi vet

hvor mye penger dere har i statskassen, da er jeg skuffet over den rødgrønne regjeringen. Jeg trodde de virkelig skulle få fart på jernbanesatsingen. Det har de ikke fått til, sier hun og fortsetter:

– Det er ikke realistisk med en egen høyfartsbane mellom Göteborg og Oslo, men vi må kunne forvente større anstrengelser på den norske siden for å få til en mer moderne bane. I Värmland har vi i dag tre flyplasser. På sikt ser jeg for meg en kortere og raskere jern-

HØYFARTSBANER I VERDEN

- ▶ Verdens første høyfartsbane ble bygd i Japan i 1964 mens Frankrike i 1981 var først ute i Europa.
- ▶ I dag finnes det over 5.500 km med høyfartsbaner i Europa, 3.500 km er under bygging, og det er planer om å bygge ut 8.500 km innen 2025.
- ▶ I 2007 gikk 57 prosent av passasjertrafikken i Frankrike på høyfartsbaner, og innen 2020 skal 90 prosent av Spanias befolkning bo innen 50 km fra en høyfartsbanestasjon.
- ▶ Totalt er det i verden bygd ut 9.887 km mens 8.295 km er under bygging og 18.753 er planlagt utbygd.

HØYFARTSFAKTA I SVERIGE

- ▶ Sverige har ingen høyfartsbaner, kun 44 km jernbane som er bygd for hastigheter opp til 250 km/t.
- ▶ I rapporten «Svenska höghastighetsbanor» anbefaler Banverket å satse på egne høyfartsbaner.
- ▶ Utredningen tar kun for seg de to mest aktuelle banene – Götalandsbanan mellom Stockholm og Göteborg og Europabanen ut av landet i retning København og Hamburg.
- ▶ Hensikten med Europabanen er å knytte Skandinavia til det europeiske nettet av høyfartsbaner og godskorridorer.
- ▶ Banverket anslår at hele Götalandsbanan kan stå ferdig i 2025 – 2030 mens Europabanen trolig først vil bli bygget etter 2030.
- ▶ Samlet byggepris er grovt anslått til mellom 100 og 150 milliarder svenske kroner.
- ▶ Utbyggingen av banene kan finansieres på samme måten som Øresundsforbindelsen eller Botniabanen via et statlig aksjeselskap, statlige lån eller med en blanding av offentlig og privat finansiering (OPS).

Kilder: UIC OG BANVERKET

bane mellom Stockholm, Karlstad og Oslo. Da håper jeg at Gardermoen kan ta over som flyplass også for Värmland, avslutter Karin Svensson Smith.

Sure penger

Mange av NSBs kunder klager over billettautomatene. Selv om kunden har gjort gjentatte forsøk på å kjøpe en billett uten å få ut en fordi automaten avviser kredittkortet, blir kunden avkrevd 20 kroner i gebyr på toget. Nå er NSB klar over svakheten ved disse automatene, forklarer informasjonssjef Åge-Christopher Lundebø til Romerikes Blad. Det skyldes at kortleseren er for dårlig. Den klarer rett og slett ikke å lese dataene fra kortet hvis kortet dras for raskt ut. NSB skal derfor skifte kortleser. Så får vi se ...

Smarte penger

Hvis staten tredobler sine investeringsmidler for å tilrettelegge for mer godstrafikk over kort tid, vil investeringene gi en solid samfunnsøkonomisk gevinst, skriver det internasjonale rådgivnings-selskapet Econ Pöyry i en rapport til CargoNet. Årsaken ligger i at næringslivet allerede står klar til å øke godsmengden til tog med 30 prosent. Den samfunnsøkonomiske gevinsten av pengene som trengs til lengre kryssingsspor, bedre godsterminaler og bedre strømforsyning til togene, blir større om disse investeringene tas raskt.

Forsvunne penger

Ofofbanen AS (OBAS) våknet plutselig en dag på tidligsommeren og oppdaget at minoritetsseier Autolink hadde tanker om å stifte sitt eget togselskap og attpåtil kapre lokførerne fra OBAS. Autolink eier 40 prosent av Ofofbanen AS mens Rail Management AS eier de resterende. Da selskapets administrasjon oppdaget hva som foregikk, ble det satt en øyeblikkelig stopp for kjøring av biler for Autolink. Hovedaksjonæren lover å spytte inn penger i OBAS for å holde selskapet flytende til selskapet får nye oppdrag.

Mindre sentral stasjon

Trondheim tok i bruk nye kollektivfelt for bussene og busselskapa i byen og auka talet på avgangar kraftig midt i august. Likevel er det færre bussar som kører om Trondheim sentralstasjon enn tidlegare. Årsaka er at det ikkje vil bli eigne kollektivfelt her, og at trafikken i periodar står bom stille.

En drøm for gamle tog

Keramiker Kari Marie Sund (32) så de to vognene stå hensatt på et sidespor på Barkald på Rørosbanen da hun ukentlig reiste forbi med toget. Da slo tanken henne at disse kunne hun bruke til noe.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Det var i 1997. I løpet av høsten i år kan hun ta dem i bruk - to B6-vogner med ei historie både fra Danmark og Sørlandsbanen før de endte i Østerdalen. Den ene vogna er i ferd med å bli verksted og utstillingslokale. Den andre blir en leilighet på 60 m².

Men gudene skal vite at det har vært en kronglet vei fram til der de nå står - i svarte skogen, på den andre siden av Glomma for Hanestad stasjon.

- Trua på eget prosjekt har gått litt opp og ned. Har også mistet en kjæreste på grunn av dette prosjektet. Det billigste var å kjøpe vognene. De betalte jeg 6000 kroner stykket for, forteller Kari Marie.

Den største utfordringen var å få fraktet de 37 tonn tunge vognene fra stasjonen på Hanestad. Denne operasjonen er godt dokumentert

på www.hanestad.com under «eldre saker», og er vel verdt en studie.

Produksjonsdreier

Når alt er klart til innflytting, etter noen hundre tusen kroner og et utall av arbeidstimer, skal Kari Marie dreie i leire. Hun er noe så sjeldent i våre dager som produksjonsdreier. Det vil si at hun kan lage samme type vare dag ut og dag inn. Eller hun kan lage akkurat det du har lyst til, om det er i steintøy eller porselen.

- Jeg kan dreie alt fra eggglass til store golvkrukker. Produktene og tjenestene mine skal jeg selge fra butikker, gallerier og på messer, sier Kari Mari, som likevel akkurat nå er mest opptatt av å finne et egnet navn på virksomheten - og se seg om etter en ledig stasjonsbygning.



MODIG OG STA: Kari Mari Sund på Hanestad begynner å se slutten på prosjektet med togvognene som skal bli keramikerverksted og bolig.



ENTUSIASTER: Brit Haraldsen (t.v.) og Sissel Fossum gjorde drømmen til virkelighet og reddet samtidig Namnå stasjon fra forfall.

En drøm for en stasjon

- Om jeg ikke har gjort noe annet i verden, har jeg i alle fall vært med på å redde en stasjon! sier Brit Haraldsen og viser oss rundt i en stasjonsbygning som strutter av sjel.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Sammen med kompanjong Sissel Fossum kan hun stolt beskue sitt verk: Nedlagte Namnå stasjon på Solørbanen er reddet fra evig fortapelse. Dessuten har de to fått boltre seg med det som har vært hobby i mange år: kunst og design.

- Stasjonen var veldig skrøpelig da vi fant den. Vi pusset, skrapte, snekret og malte i ett år, forteller de to. Deretter har de trålt auksjoner og loppemarked for å finne møbler og annet som passer inn.

Nå drømmer damene om kulturtog på banen og gamle jernbanevogner på stasjons-tomta. For selv om det de selger er kunst, kunsthåndverk og klær, vil de bevare både atmosfæren fra fortida og tilhørigheten til sporet utenfor bygningen.

Slo sammen drømmene

Namnå stasjon Kunst & design er en drøm

Brit og Sissel har slitt for og fått til. Vente-rommet er utstillingslokale med plass til å sitte ned og drikke en kopp kaffe. Billettekspedisjonen er blitt verksted mens stasjonsmesterens leilighet i andre etasje tidvis brukes til kunstutstillinger og tidvis til andre formål som møtelokale, selskaper og overnatting.

Ett år etter åpninga går fortsatt pengene de tjener til å betjene lånet de måtte ta opp for å pusse opp bygningen til huseier ROM Eiendom - uten at det ser ut til å tynge verken humør eller pågangsmot.

Hvordan damene på Namnå har det, kan du se på www.namnastasjonkunst.no og www.gardtassing.no. Stasjonen ligger kloss opp til riksveg 20 mellom Elverum og Kongsvinger - når du skal dit på besøk. Det siste toget gikk i 1986 ...

Kraftplugg

For første gang i historien leier NSB ut et lokomotiv. Det skjer med to El 18-lok til Peterson Rail AB, melder NSBs internblad. Inkludert i leieavtalen, som foreløpig gjelder for ett år, er også vedlikehold i Lodalen. El 18 er vel ti år gammelt og yter hele 5400kW (7340 hk). Peterson Rail AB har i Norge sikkerhets sertifikat for internasjonal godstransport på strekningene Hove-Eidsvoll, Lillestrøm-Loenga-Moss-Kornsjø, Charlottenberg-Lillestrøm, Kongsvinger-Elverum, Hamar-Røros-Støren, Loenga-Oslo S-Drammen-Hjuksebø til Notodden, Hove-Støren-Trondheim, Trondheim-Skogn og Hell-Storlien samt Vassijaure-Narvik.

Merkur

Jernbaneløst sendte tidlig i juli en søknad til Statens jernbanetilsyn om godkjenning av signalanlegget Merkur ved godsterminalen på Ganddal, men omfatter også generisk godkjenning av alle funksjoner som er allmenne i alle Merkur-anleggene. Merkur skal også benyttes på det nye dobbeltsporet på Jærbanen (Sandnes-Stavanger) og på Nordlandsbanen. Søknaden består blant annet av innholdet i 13 fulle A4-ringpermer. Prosessen med godkjenningen har lagt beslag på store ressurser i Jernbaneløst over trekvart år.

Den gang da ...

Ved nedre Romeriges Sorenkriveries Dom af 30te August 1853 er den lidt over 12 Aar gamle Dreng, Jens Arnt Hanssen, anset med 16 Slag Riis for at have henlagt først en Træstube og senere flere Stene og en Deel Sand over Jernbaneskinneerne ved Fjeldhamren i Skedsmo. At især den sidste Paalægning ikke medførte Ulykke for det kort efter ankomende Jernbaneløst, er vel alene at tilskrive den heldige Omstændighed, at Locomotivføreren betimelig bemærkede det Paalagte og fik standset Toget.

Skuddrama i Førde

Per Terje Sønsterud sitter i et telt i Førde og venter på tur til å skyte. Han vet at det er nå det gjelder – det er første lørdag i august og kongefinale i Landskytterstevnet. Haralds pokal blinker i det fjerne!

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Han tenker på hvor trøblete veien hit har vært. Om alle åra det har vært til og fra, før han i fjor var ett poeng unna Kongelaget og derfor fikk blod på tann, men så skapte sjukdom og skader problemer hele vinteren. Først måtte han operere nesa, siden røyk et leddbånd i ankelen sånn at han ikke kunne gå

på to måneder. Dermed var hele oppkjøringen ødelagt.

Ting går bedre

Etterpå har likevel treninga gått som en lek. Han har trent kondisjon og veker for at kroppen skulle komme i form, og forberedt seg grundig mentalt, både repetert

drillen for selve skytinga inni hodet, trent pusteteknikk og vært klar for både tv-kameraer og annet oppstyr.

I den innledende runden var han best av alle, og kvalifiserte seg til skive 1 på Kongelaget, som består av de femten beste i landet og som har privilegiet å avslutte finalen!

Jo da, han har godfølelsen inne, er virkelig klar for storverk!

En liten tue..

Utstyret er kontrollert og funnet i orden, og han legger seg ned på standplass for å skyte liggende. Plutselig utbryter en funksjonær: «Du må feste reima på geværet

ditt skikkelig!» Det viser seg at det bakre festet mangler, noe som ikke var akseptabelt etter reglene.

– Jeg hadde ikke annet å gjøre enn å få tak i ei annen reim, men den var jo ikke innstilt på meg, og å tilpasse den presist ville ta altfor lang tid, så jeg måtte bare ta en sjanse og få den noenlunde på

plass. Dermed mistet jeg fokus og følte ikke at jeg fikk skytinga til å gli, forklarer han.

Beste noensinne

Ingen kan selvfølgelig vite hvordan resultatet hadde blitt om han ikke hadde blitt distraherert. Men skyting er åpenbart de små marginers

MIDT I BLINKEN: Godt øyemål er avgjørende både i jobb og hobby, understreker Per Terje Sønsterud.

«Målet mitt nå er å etablere meg blant de beste i landet»



► sport, og fakta er at kongepokalen røyk for Per Terje Sønsterud på ett enkelt skudd som satt en millimeter for langt unna blinken, i 9,9 i stedet for i tiere.

I stedet for kongetittel, ble det tredjeplass. Tross alt er han godt fornøyd. Resultatet er det beste han har oppnådd noensinne. Og arbeidskameratene innen strømfor- syningen hos Drift Øst på Hokksund viste sin respekt ved å henge opp digre avisutklipp fra Landsskytterstevnet på oppslags- tavla.

Fokus og ro

Vikersundgutten har nemlig vært jernbanemann fra han som skolelei syttenåring begynte som bud på Drammen stasjon i 1986. Året etter ble han aspirant som stasjonsbetjent, før han i 1994 fikk tilbud om grunnkurs elektro som følge av en overtallighetssituasjon. Nå er han fullbefaren elektrotekniker med fagbrev på kontaktledningsanlegg og i tillegg lokfører- utdanning for å kjøre arbeidstog. Vi spør om det er noe som gjør en elektrotekniker spesielt egnet som skytter, eller vice versa? Han drar litt på det, synes spørsmålet er vanskelig, understreker at han begynte å skyte uavhengig av jobben.

– Felles egenskaper er kanskje å holde konsentrasjonen oppe, ha fokus på arbeidsoppgavene, være rolig og ikke la seg stresse opp. Dette er selvfølgelig avgjørende når man utfører sikkerhetstjeneste. Jeg føler meg ganske rolig, understreker han. (Så har han også en privat mailadresse der han kaller seg «pt.sedat».)

Utstyret viktig

– Dessuten vet alle fagarbeidere at verktøyet er halve jobben. Historien med geværreima viser vel at også skytterne er fullstendig avhengig av godt utstyr. Selvfølgelig først og fremst ei god bøsse?

– Jeg har en Sauer 200 STR, et kaliber 6,5 konkurransegevær som kom på nittitallet og som «alle» bruker. Vi skyter for det meste på 200 meter og i tre posisjoner: Stående, knestående og liggende. – Og så har dere mye spesielle klær, vet jeg, blant annet målsyde skytterdresser som er så stive at de nesten står av seg selv?

– Det er ikke noe krav, men den er til god hjelp, man har et handikapp uten. Under dressen har vi gjerne spesielt ettersittende undertøy, så har vi sko med uvanlig bred såle og støtte opp på ankel- len. Vi bruker selvsagt hørselvern, dessuten en egen skyggelue med «skylapper» på sidene og hanske på venstre hånd. Jeg bruker i tillegg en egen skytterbrille der glasset er stilt inn parallelt med siktet, og så har jeg en lapp over det venstre øyet så jeg slipper å klemme igjen.

– Enda mer?

– En pølle – det er en slags skinnpose som man fyller med erter eller annet materiale så den former seg etter foten. Vi legger den under ankelen når vi skyter knestående. Dessuten må vi ha klokke, for vi skyter serier på tid, og man skal ikke surre så mye før det blir dårlig tid til de siste skuddene.

Har ambisjoner

Han har jobb, samboer og en sønn på seksten, og i lengre perioder har

han lagt skytingen til side for å konsentrere seg om andre spørsmål i livet. Men med årets resultat er han absolutt klar for nye utfordringer på skytebanen. Innen dette bladet er i trykken har han antakelig deltatt i sesongens siste Norgescup-stevne, som arrangeres i Bodø i slutten av august.

– Målet mitt nå er å etablere meg blant de beste i landet. Det fine med skyting er at man kan drive med det uavhengig av alder, så jeg har fortsatt tid...

To skytende Sønsteruder!

Så mange skyttere finnes ikke i Jernbaneverket. Oddsen var derfor ikke særlig høye for at det skulle begynne en skytter til på den lille strømforsyningsavdelingen i Hokksund. Men for et år siden begynte en merittert kvinnelig pistolskytter i avdelinga. Og ikke nok med det, hun het til og med Sønsterud, Gunn Heidi Sønsterud!

– Jeg ble ganske paff da jeg hørte at det skulle begynne en Sønsterud til her, det er jo ikke verdens vanligste navn. Faren min er fra Uvdal, og det er Gunn Heidi også, men vi er ikke i slekt. Og skytter i tillegg da, hva er oddsen for en sånn tilfeldighet?

Vi burde selvfølgelig portrettere dem sammen. Men da journalisten besøker Hokksund, er Gunn Heidi reist av gårde for å delta i NM i feltskyting. Under NM i pistol for damer i sommer, tok hun to fine sølvmedaljer, i klassene standard og hurtig fin, og nå har hun visstnok også kjøpt seg en Sauer, så da kan de jo konkurrere om Sønsterudmesterskapet innen Drift Øst i Hokksund, med eksklusiv påmelding og særdeles høyt nivå!



Satser videre på turister

Både på Raumabanen og på Flåmsbana er de rimelig fornøyde med turistse- songen og satser videre med enkelte justeringer. Et skår i gleden var de mange avvikene i togtrafikken på Dovre- og Bergensbanen i sommer.

Tekst: ARVID BÅRDSTU Foto: LEIF J. OLESTAD

For Raumabanen var sommeren 2008 innledningsåret på en sats- ing NSB lover skal være langsiktig. – Vi har ikke oppsummert seson- gen ennå. De tilbakemeldingene vi har fått, viser likevel at kundene er veldig fornøyde. Det viktigste for oss i år var å få tilbudet lansert og få sjekket at det holdt kvalitets- målene. Det har det gjort, opp- summerer direktør for marked og kommunikasjon, Marianne B. Einarsen.

Mer neste år

I sommer var det 34 anløp av cruiseskip på Åndalsnes. Om lag 5000 passasjerer på ni båter benyttet tilbudet om en togtur opp ville og vakre Romsdalen.

– For oss vil cruise markedet være veldig viktig, men de plan- legger på lang sikt. Det betyr at vi først til neste år vil merke etter- spørnelsen derfra. Skal vi lykkes, krever det at vi får et optimalt samspill mellom cruisebåtene og folkene våre, sier Einarsen.

Mens togene ikke har hatt noe problem med å komme fram på

Raumabanen, har de slitt med kor- respondansen mot Dovrebanen på grunn av alle saktekjøringene der.

Raumabanen satser på det samme driftsopplegget også neste år, men kanskje med noen justeringer.

Nest beste

Reiselivsnæringen har i år fått merke at Norge er et høykostland. Nedgangen i besøket fra utlandet er på noen prosent. Det samme gjelder for Flåmsbana. Men reduksjonen i passasjertallet sammen- liknet med rekordåret i fjor er like- vel ikke større enn at dette vil bli det nest beste året siden togtil- budet startet.

– Vi har hatt flere anløp av cruisebåter enn før, men vi merker at svi-ktende økonomi blant briter, spaniere og amerikanere og en sterk norsk krone har gjort at færre har villet være med på orga- niserte turer, forteller driftssjef Sivert Bakk i Flåm Utvikling, som har innsett at de ikke kan vokse hvert år. Slik sett er de fornøyd med sesongen.

For mye togkrøll

Derimot er ikke Bakk fornøyd med alle innstillingene og for- sinkelsene på Bergensbanen:

– Innstillingene og forsinkelsene som følge av saktekjøring har kostet oss ufattelig mye ekstraar- beid og dessuten mange penger. Vi driver i et marginalt marked der kundene betaler en høy pris for en opplevelse. Det er alvorlig for oss når vi ikke kan få levert det kun- dene har betalt for. Når ikke alt «går på skinner», får det store, negative ringvirkninger, sier Bakk.

Neste år starter Flåm Utvikling sesongen allerede tidlig i mai med ni avganger mot at de til nå har hatt så stor produksjon først fra midten av juni. Dessuten skal de se på om det er mulig å fordele trafikken bedre gjennom drifts- døgnet. Selv om det kan virke som at togene på Flåmsbana er stap- pende fulle, gjelder ikke det de tidligste og seneste avgangene. Ifølge Sivert Bakk er belegget dagen sett under ett på 50 prosent.

VILT OG VAKKERT:

Trippelsett med type 93 gjen- nom Romsdalen i sommer.

Jernbaneløst må omdannes til et statlig selskap som kan ta opp langsiktige lån med lav eller ingen rente. Det er ett av forslagene som Fremskrittspartiets Per Sandberg argumenterer for i denne artikkelen.

Forutsigbarhet er nøkkelen

«Jeg ser av Jernbaneløst nylig presenterte stamnettutredning at investeringsbehovet frem mot 2040 på det norske jernbaneløst – «normalhastighets-nettet» – er anslått fra 78 til 104 milliarder kroner. Hvordan det da skal bli plass til 150 milliarder til 1000 km nye spor for høyhastighets-jernbane vil være svært interessant å få klarhet i fra et stortingsflertall som dyrker «handlingsregelen» over alt annet».

Dette er direkte sitat fra mitt innlegg i Jernbanemagasinet 2006.

Årsaken til at jeg minner om dette er at ingen har svart på den økonomiske siden, mens visjonene og tankende om høyhastighets-jernbane er forsterket. Nye utredninger er iverksatt, kommuner og fylker bevilger millioner til «egne», mer eller mindre seriøse utredninger. Lokale og regionale politikere bruker byråkratiet og kommunekassen i flere sammenhenger i troen på at høyhastighets-jernbane vil gi den ultimate veksten i akkurat deres kommune. I tillegg

brukes høyhastighets-jernbane i miljø-klima-debatten for alt det er verdt, selv om det er slått fast at høyhastighets-jernbane kun er et samferdselsprosjekt.

Høyhastighet = forsinkelse

Med mål om en hastighet opp mot 250 km/t blir naturlig nok både naturinngrepene og kostnadene i et slikt prosjekt formidable. Den beskjedne miljøgevinsten og de skyhøye kostnadene gjør derfor dette i hovedsak til et samferdselsprosjekt. Jeg mener faktisk at debatten om høyhastighets-jernbane i Norge må legges død umiddelbart; hele debatten må vris over på eksisterende jernbane, eller normal-jernbanen. Hver utredning og hver krone som brukes til høyhastighets-jernbane, er å betrakte som en forsinkelse i forhold til å løfte eksisterende jernbane opp på en moderne, fremtidsrettet standard.

Komme raskt i gang

Jernbaneløst nylig presenterte stamnettutredning at eksisterende jernbaneløst har betydelige muligheter for trafikkøkning, men at det da er nødvendig med investeringer fra 85 til 105 milliarder frem til 2040. Med dette vil det være mulig å oppnå hastigheter på 200 km/t på eksis-

terende tognett, noe som vil gi store samfunnsøkonomiske fordeler.

For å oppnå suksess med modernisering av dagens jernbane er det imidlertid viktig å komme raskt i gang. I Jernbaneløst utredning heter det blant annet at «Jernbaneløst står overfor store utfordringer i årene fremover når det gjelder å fornye anleggene (...). Særlig i årene fra 2015 fram mot 2030 vil det oppstå et behov for å øke nivået betydelig». Dette krever ifølge en Econ-rapport årlige investeringer, men også avklart og forutsigbar finansiering. Det er vanskelig å oppnå når det hvert år er knyttet usikkerhet til hvor mye som bevilges til jernbane.

Selskap og større rammer

Det er med andre ord nødvendig med større økonomiske rammer og lengre planer for å sikre en raskere utbygging. Den største utfordringen er økonomi, og det vil det også fortsette å være dersom det ikke gjøres grunnleggende strukturelle endringer. Det er urimelig at det bevilges penger til et prosjekt det ene året, mens det holdes igjen året etter. Dette skaper ikke annet enn usikkerhet om fremtiden, ineffektiv utvikling av viktige tiltak og bortkastede penger. Derfor har FrP fremmet forslag om at Jernbaneløst som etat omdannes til et



FOTO: ØYSTEIN GRUE

RASKT : For å oppnå suksess med modernisering av dagens jernbane er det viktig å komme raskt i gang, skriver artikkelforfatteren.

statlig selskap med mulighet til å ta opp lån. Dette vil forenkle de langsiktige investeringsplanene, fordi det også er ønskelig at statsbudsjettet deles inn i to deler: et årlig utgiftsbudsjett og et flerårig investeringsbudsjett. Det årlige investeringsbudsjettet vil kun omfatte nødvendige overføringer til selskapet for å dekke løpende forpliktelser til renter og avdrag, mens langtidsbudsjettet vil legge grunnlag for god forutsigbarhet og en langt mer effektiv utvikling av norsk jernbane.

Lav eller ingen rente

Lånene Jernbaneløst får av staten bør imidlertid være til lav rente (eller ingen rente). Tilbakebetalingstiden bør være lang, kanskje opp mot 40 år slik det kommer frem i Econs rapport 2007-110. I samme rapport påpekes det at den reelle levetiden

for deler av anleggene vil være betydelig lengre enn dette. De årlige budsjettene for å dekke renter og avdrag kan derfor reduseres ved å fordeles over flere år – og resultatet er på tross av lavere kostnader et fornyet, moderne og effektivisert jernbaneløst.

På høy tid

Statlige akseselskaper ble valgt da Oslo lufthavn Gardermoen og Gardermobanen ble bygget. Også i Sverige brukes statslån som finansiering av veibygging uavhengig av årlige budsjett, og det er på høy tid at dette også gjøres med Jernbaneløst i Norge. Mye av nølingen rundt planleggingen av investeringer i nett og utstyr hviler nettopp på usikkerheten rundt de årlige budsjettkampene. Om dette unngås, vil det i fremtiden kunne tas raskere avgjørelser basert på spørsmål om lån – ikke

«... debatten om høyhastighets-jernbane i Norge må legges død umiddelbart»

om neste års budsjett. FrP har bedt Regjeringen om en slik omorganisering av Jernbaneløst, slik at det i fremtiden ikke vil knyttes usikkerhet, uforutsigbarhet, ineffektivitet eller økonomisk svakhet opp mot norsk jernbanes utvikling og sikkerhet. Det trengs riktignok grundige debatter før store samferdselsprosjekter, men det er absolutt ikke behov for nøling på grunn av institusjonelle mangler, slik tilfellet er i dag.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Per Sandberg
TITTEL: Leder i Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité (FrP)



Jernbanens finans topper

De forvalter 6,3 milliarder kroner. Men ingen kan beskyldes for å tilhøre fiffen. Kanskje er det derfor konsernet er så bunnsolid?

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

Det er ingen andre yrkesgrupper enn jernbanefolk i Norge som kan smykke seg med at de har sin egen bank og sitt eget forsikringselskap. Finanskonsernet har 50.000 kunder og en egenkapital på hele 825 millioner kroner.

Ringrev

Ole Reidar Rønningen innehar det tunge og ansvarsfulle vervet som styreleder.

– Det er klart at dette vervet krever at en oppdatert. Styret skal ha en like god kjennskap til risiko som administrasjonen, understreker han.

Han begynte på jernbanen i 1964 som stasjonsbetjentaspirant etter å ha gått realskolen. Siden har han jobbet som skiftekonduktør og kontrollør før han de siste årene har vært hovedtillitsvalgt på heltid i CargoNet.

Rønningen synes det går greit å henge med. Men så er han da også en ringrev i styresammenheng. Han ble valgt inn i styret for forsikring allerede i 1985.

Men snart er det slutt. Ifølge loven kan ingen kan sitte som styreleder i mer enn tolv år.

Store penger

Tove Mjelstad er leder av valgkomiteen. Hun skal sørge for at konsernet, banken og forsikringsdelen har kompetente styrever. Den jobben blir stadig mer vrien. Men det skyldes ikke at det er mange som slåss om taburetene og makta, som i mange andre store selskap. Jobben er vrien fordi det stilles stadig nye lovpålagte krav til styresammensetningen.

– Vi er blant annet pålagt å ha med folk som har spesiell kompetanse på økonomi og på risikostyring i styret. Dessuten skal kontrollkomiteen ha minst en jurist som er godkjent av Kredittilsynet. Det er mange regler å ta hensyn til, men hittil har det gått bra å få rekruttert den kompetansen vi trenger, sier Mjelstad.

Hun begynte som trafikkaspirant i 1979 og har siden var togekspeditør (txp) på Ski. Før hun ble ansatt ved jernbanen, hadde hun tatt handelsskole og ett år på gymnas.

Nå styrer Rønningen og Mjelstad en finansvirksomhet med en forvaltningskapital på svimlende 6,3 milliarder kroner. Virksomheten er underlagt en rekke ▶



STYRER MED HUMØR: Tove Mjelstad og Ole Reidar Rønningen kan le hele veien til Børsen. De styrer med et finanskonsern som på alle måter hevder seg også målt med de store.

«Vi har bestemt at også barnebarn skal kunne bli kunder fra 2009»

OLE REIDAR RØNNINGEN, styreleder

► strenge regler, gjerne fastsatt av EU. Kredittilsynet fører fortløpende tilsyn med at virksomheten overholder reglene.

Stolt av konsernet

Ole Reidar Rønningen er opptatt av at konsernet er tilpasningsdyktig.

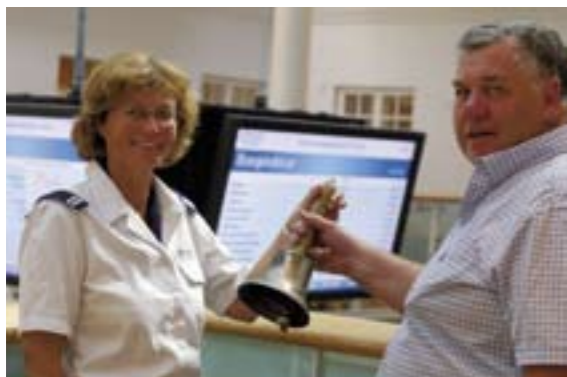
Da det en periode gikk hardt ut over antallet ansatte ved jernbanen, ble NettBuss redningen. De ekspanderte ved å kjøpe opp selskap med ansatte som deretter kunne få et kundeforhold til JBF. Nå ser han lysere på situasjonen fordi rekrutteringen til jernbanevirksomhetene er på veg opp. Likevel skal flere få lov til å bli kunder i JBF.

– Før het det seg at en måtte være ansatt for å kunne være kunde. Det fikk vi forandret. Da vi åpnet opp for at barn av ansatte kunne bli kunder, så vi at den positive erfaringen vi har hatt med primærkundene våre gjennom alle år, gjenspeiler seg hos ungene. Derfor har vi bestemt at også barnebarn skal kunne bli kunder fra 2009.

Rønningen blir stolt når han får tilbakemeldinger også fra eksterne på at JBF gjør en god jobb.

– Når jeg snakker med bilselgere som sier at vi er de ryddigste å ha med å gjøre når de skal ordne forsikring på en bil, da er jeg stolt og fornøyd, sier Rønningen, som derimot ikke kan love tilstander som på 50-tallet igjen:

– Den gangen gikk det enkelte år så godt i forsikringen at kundene fikk fripolise. Det kommer nok ikke tilbake.



- Jernbanefolk er stødige kunder

Jernbanepersonalets Bank og Forsikring (JBF) er enestående i Norge på mange måter. Likevel går butikken meget godt. - Jernbanefolk er stødige folk. Det virker som de har god kontroll på økonomien, forklarer konsernsjef Øivind Gaarder.

Tekst: ARVID BÅRDSTU Foto: ØYSTEIN GRUE

Jernbanepersonalets Bank og Forsikring har ingen andre kunder enn dem som har hatt historisk tilknytning til jernbanen. I det ligger at også ansatte i Nettbuss-konsernet (tidligere NSB Biltrafikk), får bli kunder. Likevel er det over 50 000 kunder som har forsikring i Jernbanepersonalets Forsikring Gjensidig, mens 20 000 har Jernbanepersonalets Sparebank som hovedbank.

– Vår målsetting er å være en god bank og et godt forsikrings-selskap for jernbanefamilien. Når antall ansatte i jernbanevirksomhetene går ned, kompenserer vi det med å tilby familiemedlemmer å bli kunder hos oss. Dessuten kan de som har vært ansatt i jernbanevirksomhet, men som slutter, få fortsette som kunde, forteller Øivind Gaarder.

I kamp med gribbene

Det er ingen tvang for jernbanefolk å bruke sin egen bank eller sitt eget forsikrings-selskap. Konkurransen om å slå kloa i pengene til en stakkars lønsmottaker er

hard. Denne konkurransen må JBF leve med.

– Vi har som mål at jernbanefolk skal synes vi er gode på service, og at vi har vilkår som gjør det naturlig å foretrekke oss. «Ditt naturlige valg» er vårt «slagord». For å være det, må vi drive god butikk for å kunne tilby gode vilkår, og vi må kunne levere de tjenestene en privatperson har bruk for, sier Gaarder. Vi har i prinsippet alt, sier han, og nevner forsikring av kjæledyr som ett av tilbudene:

– Før var det å gå til tannlege en økonomisk tyngende affære. I dag er det tilsvarende å kunne gå til veterinæren. Derfor må vi kunne tilby forsikring av dyr, forklarer Gaarder.

Jernbanefolk som er golfere, kan for sikkerhets skyld tegne forsikring på «Hole in one». Det skal visstnok være særdeles kostbart å slumpe til å få ballen i hullet på ett slag.

– Vi kan ikke ha et tilbud som er så begrenset at kundene våre må gå til noen andre for å få det



FORNØYD: Øivind Gaarder er konsernsjef for den mest eksklusive banken og forsikringsselskapet i Norge. Her kan bare jernbanefolk og deres familie bli kunder.

de trenger av tjenester, understreker Gaarder.

Gjensidig nytte

JBF eies av kundene – medlemmene – i fellellskap. Her er det ingen grådige aksjonærer som maser om solid utbytte. Det er vel også det eneste bank- og forsikrings-selskapet som ikke bruker ei krone på markedsføring.

– Vi er sponsor til to organisasjoner. Den ene er jernbanepensjonistene, den andre er fritidsrådet. Vi bruker ikke penger på noe annet, forsikrer Gaarder.

Overskuddet går inn i virksomheten og blir benyttet til å holde gode priser. Målt på soliditet

ligger konsernet svært godt an. Det gjør det også godt på kundetilfredshetsmålinger.

Men fortsatt gjelder det samme prinsippet som bestandig har ligget til grunn for denne type forsikringsselskap: Vi betaler premie for å kunne stille opp for hverandre når en kollega er uheldig.

Sagt med andre ord: Hvis du og jeg passer oss så vi ikke bulker bilen i utrensmål, glemmer kasserollen på kokeplata, blir fra-stjålet verdisaker på tur eller gjør det vi kan ellers for å sikre eien-delene våre – ja, da blir det lavere premie på alle.

JBF

- Jernbanepersonalets Bank og Forsikring har historie tilbake til 1885 (Innskudd- og Låneforeningen på Hamar) og 1895 (brannforsikring for de som bodde i «jernbanens hus»)
- Ble omdannet til finanskonsern fra 2001.
- Driftsinntekter 2007: 890 millioner kroner
- Årsresultat 2007: 87 millioner kroner
- Egenkapitalen er økt fra 505 millioner kroner for tre år siden til 825 millioner i dag
- Banken ble rangert som nummer sju i Norsk Familie-økonomi «NM i bank» i vinter - i konkurranse med over 120 banker
- Ingen forsikringsselskap slår prisene til JBF
- En totalkunde (lån, innskudd, lønnskonto og alle forsikringer i JBF) får ekstra gunstige vilkår

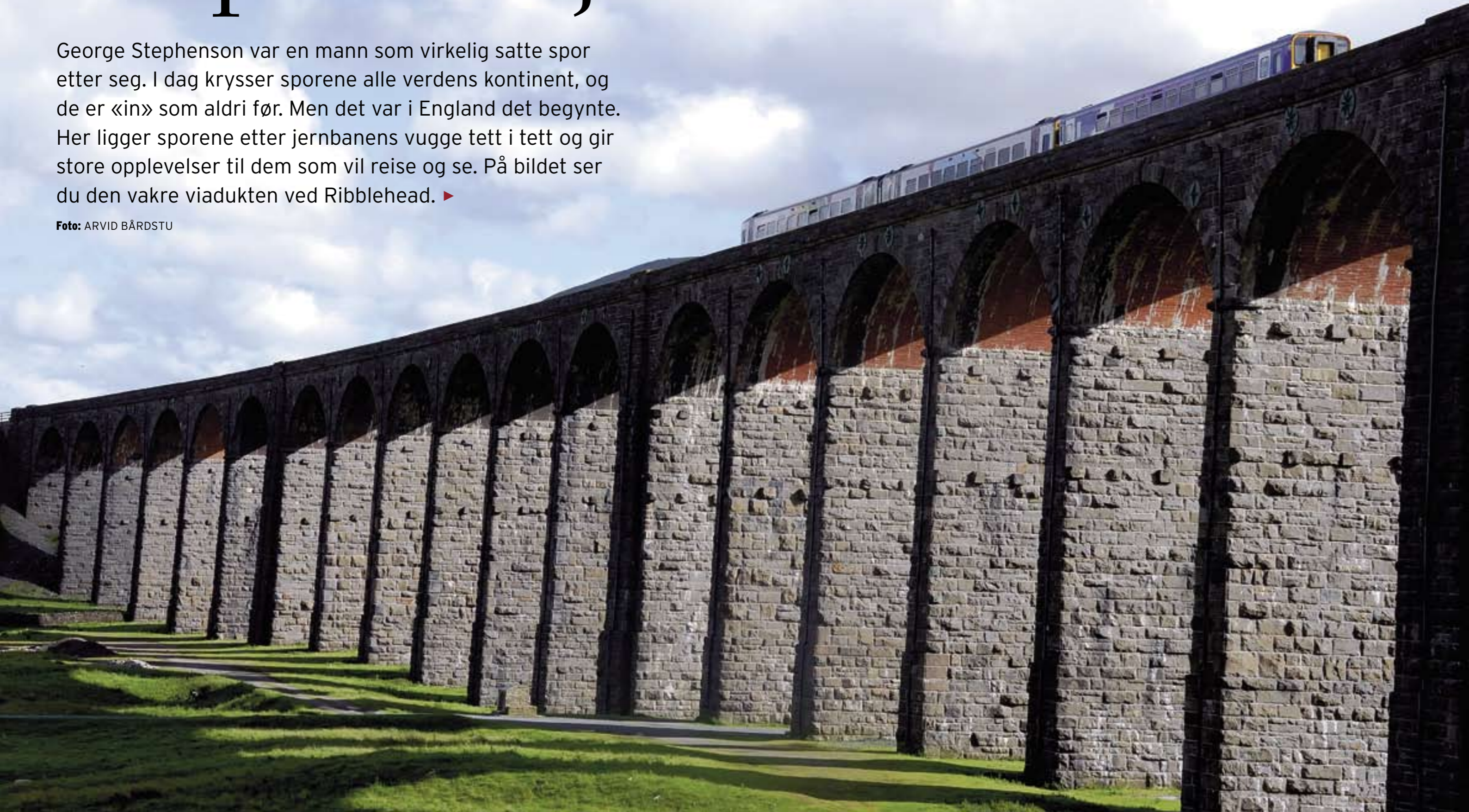
«Vi har som mål at jernbanefolk skal synes vi er gode på service, og at vi har vilkår som gjør det naturlig å foretrekke oss»

ØIVIND GAARDER, konsernsjef Jernbanepersonalets Bank og Forsikring

På sporet av jernbanen

George Stephenson var en mann som virkelig satte spor etter seg. I dag krysser sporene alle verdens kontinent, og de er «in» som aldri før. Men det var i England det begynte. Her ligger sporene etter jernbanens vugge tett i tett og gir store opplevelser til dem som vil reise og se. På bildet ser du den vakre viadukten ved Ribblehead. ►

Foto: ARVID BÅRDSTU



Arbeidersønnen som forandret verden

I august var det 160 år siden George Stephenson døde. Men hans ettermæle som «jernbanens far» står fortsatt fjellstøtt. Om det hadde vært en mor med i bildet, ville hun nok fortalt om en trang fødsel.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Jernbanen ble ikke oppfunnet i sin helhet over natta, må vite. Hvem skulle for eksempel vike når tog og hester møttes på samme spor? Hvor brede skulle jernbanespor være? Hvordan bygge jernhjul som holdt? Og hvordan i all verden skulle man bremse et tungt tog før bremsen for tog var oppfunnet?

LOCOMOTION NO. 1: Damploket som dro det første passasjeretog, er ikke akkurat ruvende. Lokføreren sto oppe på loket, og hadde nok en hustrig jobb.

Tilfeldig George Stephenson (født 1781) var sønn av en gruvearbeider i Wylam, like vest for Newcastle. Verken faren eller mora kunne lese og skrive. I 1804 flyttet George med kone og nyfødt sønn til Killingworth nordøst for Newcastle der George skulle være bremsemann på et spill som fraktet kull opp fra gruva. Tilfeldighetene gjorde at

han avanserte til å lage og vedlikeholde maskiner for kullgruvene i distriktet. Dermed ble han også ekspert på dampdrevet utstyr. I 1814 bygde han sitt første damplok og noen år seinere den aller første jernbanestrekningen der ingen del av transporten foregikk med hest.

Verdens første Den 27. september 1825 gikk verdens første tog med passasjerer. Stephenson hadde anlagt banen og bygd lokomotivet «Locomotion No.1». Lokomotivet er på ingen måte noe ruvende der det står på jernbanemuseet i Darlington, men det var nok til å vekke en utrolig tro på at løsningen på fraktproblemene var funnet.

Det var det for så vidt, men ikke over natta det heller. På denne jernbanestrekningen fra gruvedistriktene til havna i Stockton (i utkanten av Middlesbrough) ble det i mange, mange år kjørt kull med både damplok og med hester som trekkraft. Denne kombinasjonen var naturligvis ikke helt enkel og krevde de første reglene for trafikkstyring.

Forrang for damp Reglene var enkle: Vognen trukket av damplok hadde førsteprioritet foran hestetrukne vogner. Om

nødvendig måtte vognene trukket av hester rygge til nærmeste kryssingsmulighet.

Damploket på veg nedover hadde prioritet foran damploket på veg tilbake til gruvene med tomme vogner mens hestetrukne vogner med kull hadde prioritet foran hestetrukne vogner med passasjerer.

Løsningen ble etter noen få år dobbeltspor. Men fortsatt var det en utfordring: Samrøret av damploket og hestetransport på det samme sporet. Hestene gikk naturligvis mye saktere enn damploket nedover bakke. Bremsene på toget var dessuten bare trestokker mot hjulene. Med andre ord ikke særlig effektive bremsere. Dette medførte naturligvis mange ulykker.

En gluping måtte det ha vært som fant på å få laget en egen vogn for hesten slik at den kunne stå og spise høy og drikke vann mens vognene løp av seg selv nedover bakken. Denne «oppfinnelsen» førte til en effektivisering av hestetransporten med 40 prosent!

Sporvidde Da det først løsnet for jernbanen i England, tok det helt av, og naturligvis uten holdepunkter i forskrifter og standarder, som foreløpig ikke fantes. Da George Stephenson bygde banen i Killingworth, brukte han 1422 mm (4 fot, 8 tommer) som sporbredde. Det samme med noen andre banestrekninger som Darlington-Stockton-banen. Årsaken var at de kullvognene som det allerede fantes så mange av, hadde denne bredden i dette distriktet. Bredden er dessuten i hovedsak bestemt av



JERNBANENS FAR: George Stephenson (1781-1848)

hvor bred en hest er. Hesten måtte jo få plass mellom skjækene, og avstanden mellom hjulene måtte være bredere enn det igjen. Det er med andre ord ingen beregning av hva som er den optimale sporbredden som har ligget bak når norske og andre tog kjører på et 1435 mm bredt spor!

Stephenson-standard Da Stephenson bygde jernbanen mellom Liverpool og Manchester (åpnet 1830), brukte han 1435 mm (4 fot, 8½ tomme). Ettersom denne banen ble en stor suksess, fikk han og sønnen Robert spørsmål om å bygge baner overalt. Men også andre bygde baner – med vidt forskjellige sporvidder. Til slutt ble det nedsatt en kongelig komité for å avgjøre hvor bredt et jernbanespor skulle være. I 1845 landet de på 1435 mm. Hvorfor? Først og fremst fordi de jernbanestrekningene som far og sønn Stephenson hadde bygd, var mange ganger lengre enn de andre. Dessuten ville de ære George Stephenson på tampen av hans liv.

Fortsatt er det mange forskjellige sporvidder rundt omkring i verden, fra under meteren til over to meter. Men mer enn halvparten av kilometerne med jernbane verden over er fortsatt 1435 mm. Noen kaller det normalspor, andre for Stephenson-standard.

Forandret verden For England ble jernbanen det sterkeste konkurransefortrinnet for eksport av kull. De klarte transporten mye rimeligere og med større kvanta enn de som fortsatt slet fram kullet med hest



HISTORISK GRUNN: I dette huset i Great Lime Road 108, nordvest i Newcastle, bodde George Stephenson da han bygde sitt første damplok, «Blücher», og den første jernbanen der bare dampkraft ble benyttet. I dag er Graham Rendell leieboer her. Soluret over døra er konstruert og satt opp av George Stephenson.

og vogn langs gjørmete stier eller der hestene trakk prammer med kull på elver og kanaler. Kullet og damploket var intet mindre enn forutsetninger for den industrielle revolusjonen.

Huset der George Stephenson bodde i Killingworth (i Great Lime Road) står fortsatt. Mesteparten av verdens første jernbane med passasjertrafikk, Darlington-Stockton-banen, ligger der også i daglig bruk (mellom Saltburn og Bishop Auckland).

På denne banen ligger verdens eldste jernbanebru som fortsatt er i daglig bruk, The Skerne Bridge. Denne er lokalbefolkningen så vel som ansatte på jernbanemuseet usikker på hvor er. Du vil få sett den på avstand fra High Northgate, litt øst for North Road stasjon. Litt vest for stasjonen ligger jernbanemuseet i Darlington, som på en utmerket måte viser utviklingen av jernbanen og byen.

«Lokomotivet har gjort mer for å forene menneskene enn alle diktere, profeter og filosofer siden verdens begynnelse»

Henry Thomas Buckle, Engelsk historiker og forfatter av «History and Civilization»

Ta toget til «Aidensfield»

Museumsjernbanen gjennom nasjonalparken i Yorkshire er blitt en stor attraksjon – ikke minst takket være David, Mr. Scripps, politikonsabel Ventress, Gina og de andre i TV-serien «Med hjartet på rette staden». Og gjett om det er hyggelig å reise her!

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

TIDSBILDE:

I serien «Med hjartet på rette plassen» skal alle detaljer stemme. Dette er gods som venter på toget.

North Yorkshire Moors Railway ble bygd av George Stephenson for bruk av hester allerede i 1836. Siden ble banen forbedret og klargjort for damp tog. I dag opplever banen, som ble offisielt nedlagt i 1965, sin andre vår. I fjor reiste 322 000 passasjerer på denne idyllen.

Takket være ildsjeler og frivillige er banen blitt en reise gjennom en sunnet tid. Stasjonen Grosmont er

gjenskapt til rundt 1955, stasjonen i Pickering til 1937-standard. Goathland, for nordmenn best kjent som Aidensfield, ser ut som den gjorde i 1922. Togene er naturligvis alle sammen av gyllen årgang.

Ikke rart at serier og filmer om Harry Potter, Hercules Poirot, Sherlock Holmes og andre har funnet sine naturlige omgivelser her.

En annen tid

For den som kommer med tog fra Newcastle/Darlington/Middlesbrough til Grosmont for å reise videre med damp tog, er de få skrittene fra toget over til den andre perrongen som å gå femti år tilbake i tid. Her ser det ut som om tiden har stått stille.

Damplok pruster og går i skiftning inne på stasjonen, stillverket betjenes med håndmakt mens konduktørene går rundt og smiler.

Her er alle frivillige. George Young er en av dem. Han bor i York og er pensjonert sjømann. – Jeg meldte meg som frivillig da jeg ble pensjonist, og angrer ikke på det, forteller han smilende, mens passasjerer blir vist dit de

skal. Et par passasjerer med rullator får hjelp til å komme seg på toget. Vi med koffert blir sendt bakover til godsvogna for å sette fra oss bagasjen der.

Et blikk på de andre konduktørene langs det lange toget viser det samme. Alle er godt oppe i årene – og alle smiler. Her er det ingen som har det travelt.

Aidensfield

Tjuve minutters tur fra Grosmont stopper toget på Goathland stasjon. Vi kan allerede melde om at nye episoder av «Med hjartet på rette staden» er på veg. På stasjonen står nemlig en svart, gammel taxi med den lett tilbakestående godguttene David inni. Rundt om

står filmkamera mens andre skufler nysgjerrige og nærgående togpassasjerer unna for å gjøre klar for en tagging.

Oppe i landsbyen blir vi fortalt at et norsk par som overnattet på hotellet, delte bord med David og Mr. Scripps på pub'en kvelden før og hadde en opplevelsesrik aften. Rett over gata ligger det kombinerte verkstedet og begravellesbyrået til Scripps som ei skikkelig turistfelle.

Om filmteamet er der eller ikke, Goathland er uansett en helt naturlig stopp. Derfra er det femti minutters togtur til Pickering, den pittoreske middelalderlandsbyen som er endestasjon for North Yorkshire Moors Railway.



MATPAUSE: Selv under matpausen er ikke pussefilla langt unna for en ekte damp togentusiast.

FRIVILLIG: George Young (i døråpningen) er pensjonert sjømann og frivillig konduktor på damp toget.

REISETIPS

- FLY Oslo-Manchester (SAS).
- TOG fra flyplassen uten omstigning til Carlisle.
- Bruk ettermiddagen på en tur Carlisle-Ribblehead. Turen går gjennom et fantastisk landskap. Rusle bort til den imponerende viadukten i Ribblehead og send en vennlig tanke til de 2000 som bodde her mens de bygde denne imponerende «katedralen» for tog. Mat og drikke på puben før toget returnerer. Husk vindtette eller varme klær.
- Tog Carlisle-Newcastle bruker 1.22t. Metro fra stasjonen i Newcastle til Benton. Et kvarter å gå vestover til huset George Stephenson bodde i. Like ved ligger puben som bærer hans navn.
- Tog Newcastle-Darlington bruker halvtimen. Hyppige avganger.
- Toget fra Darlington via Middlesbrough til Grosmont bruker i underkant av to timer inkludert omstigning i Middlesbrough.
- Ta museumsbanen fra Grosmont til Pickering. Fra Pickering må du bruke buss. Bussholdeplassen ligger noen hundre meter vest for stasjonen ved puben Old Oak. Bussen bruker 1 time til York. I York, eller Jorvik som vikingene kalte den, er det mye interessant å oppleve. Der ligger også det nasjonale jernbanemuseet i England, som attpåtil er verdens største jernbanemuseum. Et must for så vel store som små! Åpent hver dag 10-18.
- Tog York-London bruker litt over to timer. Utenom museumsjernbanen North Yorkshire Moors Railway (£ 11), kan de øvrige reisene foretas på FIP-billett. Overnatting fra £ 50 til £100 per natt inkl. frokost. Varighet: Minimum tre overnattinger/fire døgn.

KILDER/LENKER

- Ruteplanleggeren til Deutsche Bahn på www.db.de er enestående!
- Wikipedia på http://en.wikipedia.org/wiki/Main_Page har informasjon om det meste
- Info om den «villeste» jernbanestrekningen i England, Settle-Carlisle, finnes på www.settle-carlisle.co.uk
- Darlington blir du kjent med på www.visitdarlington.com
- Turen til Aidensfield planlegger du på www.nymr.co.uk



Franske følelser

Bildet er tatt i Frankrike nå i sommer. Sol, ferie og 300 km/t på vei til Rivieraen. Eksponering 1/30 sek, blender 5,6 og ISO 100.

MITT JERNBANEKAMERABILDE

NAVN: Torbjørn Heide
TITTEL: Flytogfører
KAMERA: Nikon D200
BOR: Oslo



Ny svensk fartsrekord

295 kilometer i timen på svenske skinner! I sommer ble det nok en gang satt fartsrekord med det svenske Reginatåget. Det skjedde på Västgöta-slätten sør for Väneren, og testen ble gjort som en del av det omfattende utviklingsprogrammet Gröna Tåget.

- Vi vil først og fremst se hvilke muligheter og begrensninger som ligger i de teknikkene vi tester, sier prosjektleder Evert Andersson ved KTH (Kungliga Tekniska Högskolan).

- I år testet vi kompakte elektriske motorer som bruker mindre energi og nye fjærer som gjør at togene bedre takler kurver samtidig som de kan kjøres med bredere vogner, forklarer utviklingssjef Henrik Tengstrand i Bombardier.

Tøffere for lastebilene

EU-kommisjonen tok i sommer et initiativ for mer bærekraftig transport. Strategien går ut på å få til et bedre samsvar mellom prisen på en transport-tjeneste og hva denne transporten koster samfunnet. Prinsippet med at «forurenser skal betale» kan bety vesentlig dyrere langtransporter med bil. Mens alle andre sektorer viser nedgang i utslipp av klimagasser, har det vært en vedvarende økning innen veitransporten i Europa.

Det farlige med tog

European Railway Agency (ERA) har innhentet informasjon fra alle medlemsstatene i EU og regnet seg fram til at totalt 87 passasjerer mistet livet i jernbaneulykker i 2006. Derimot ble 3000 drept idet de gikk i eller krysset sporet gående eller i kjøretøy og samt begikk selvmord. ERA har reknet ut at 85 prosent av alle ulykker knyttet til jernbane er selvmord eller kryssingsulykker. De samfunnsøkonomiske beregningene viser at disse ulykkene i 2006 kostet ikke mindre enn 12 milliarder kroner.

Betre for engelsk jernbane

Jernbanen i England er friskmeld etter nokre vonde år med privatisering. Network Rail, som eig infrastrukturen, oppnådde i fjor eit overskot på nærare 12 milliardar kroner. Dei pengane går attende til selskapet for å betre jernbanen.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Network Rail vart svaret då aksjeselskapet Railtrack måtte gje seg etter nokre turbulente år då nokon meinte det måtte gå an å tene pengar på jernbaneinfrastruktur. Kva selskap Network Rail er, blir det krangla om framleis. Nokre vil ha det til at det er eit kommersielt selskap, berre at det ikkje delar ut utbytte, andre at det er eit offentleg selskap. Same kva har dei etter fem år snudd utviklinga og gjort veg i vellinga. Network Rail eig all jernbaneinfrastruktur i England med unnatak for høgfartsbanen Eurostar nyttar, flyplasssekspressen til Heathrow og undergrunnsbanen i London.

I førre rekneskapsår, som gjekk til mars i år, kunne dei gjere opp rekneskapsen med 12 milliardar i pluss etter samla inntekter på 60 milliardar og med ei gjeld på 20 milliardar.

Det mest oppsiktsvekkjande med jernbanen i England, som for berre nokre år sidan

låg med broten rygg, er at dei klarte 89,9 prosent punktlege tog i fjor, og at dei i år ligg an til å passere 90 prosent.

20 000 tog dagleg

Det er heller ikkje småtteri dei skal handskast med. Kvar dag går det 22 000 tog (som er nesten ein tredel meir enn før privatiseringa). Siste året vart det gjort 1,2 milliardar reiser med tog i England. Samanlikna med Noreg vil det seie at britane tek toget dobbelt så mykje som Kari og Ola Nordmann på eitt år.

I fjor brukte Network Rail, Jernbaneverket sitt søsterselskap i England, 40 milliardar kroner på investeringar. I åra som kjem skal talet opp. Sjølv om mykje er bra med jernbanen i England, har Network Rail - i tett samarbeid med togselskapa - planane klare for å gjere han endå betre.



PUNKTLEGE TOG: For nokre år sidan låg jernbanen i England med broten rygg. Nå er 90 prosent av toga i rute.



OVER GRENSEN: På brua over grensen mellom Sverige og Danmark er det snart ikke plass til flere tog.

Tunnel under Øresund

Jernbanetrafikken over Øresundsbroen mellom Malmö i Sverige og København i Danmark er allerede så hardt belastet at det i løpet av noen år må bygges enda en fast forbindelse over Øresund.

To danske trafikk eksperter mener en tunnel fra Helsingør til Helsingborg, slik det er foreslått i en svensk rapport nylig, vil være det mest opplagte, skriver den danske avisen Børsen.

Trafikksforsker Alex Landex i DTU Transport mener en tunnel kan være realisert om 20 år og at planleggingen bør begynne nå.

Øresundsbanen er en del av Øresundsfor-

bindelsenom ble åpnet 1. juli 2000. Og 11. desember 2010 - et halvt år før planen - åpner også den viktige Citytunnelen i Malmø. Denne tunnelen vil fjerne flaskehalsen, gi en raskere forbindelse mellom Malmø C og Øresundsbrua i tillegg til at den vil få stor betydning for togtrafikken i hele Skåne. Anlegget startet i 2005 og har en kostnad på 9,45 milliarder SEK (2001-kroner).

DB til børsen

Deutsche Bahn forventer en børsnotering av selskapet i løpet av året. Etter planen skal 24,9 prosent av selskapets virksomheter innen gods- og passasjertransport samt sideordnet virksomhet selges, mens spor, terminaler/stasjoner og strømforsyning skal være statlige. Salget av aksjene, som hovedsakelig rettes mot institusjonelle kjøpere, vil innbringe mellom 40 og 65 milliarder kroner. Disse pengene skal DB bruke til å styrke sin posisjon i vekstområder, som blant annet Øst-Europa.

NSB til Danmark?

NSB AS er eitt av fem selskap som er kvalifisert til å gje tilbod på å drive togtrafikken på Midt- og Vestjylland. Dei andre selskapa er ARRIVA Tog (som køyrer i dag), DB Regio, DSB Midt-Vest og First Rail Holdings. Desse selskapa har no ein frist til 20. oktober med å kome opp med ei tilbod for Trafikstyrelsen i Danmark. Omfanget av togtrafikken på Midt- og Vestjylland er på om lag 7,5 millionar togkilometer og seks millionar passasjerar i året. Den nye kontrakten vil gjelde frå desember 2010.

**Jernbaneverket****Sentralt**

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

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

Info Utbygging

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

Info Øst

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

Info Vest

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

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

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



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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Fart og fart, fru Blom ...

Da Hovedbanen ble åpnet i 1854, ble reisetiden mellom hovedstaden og Eidsvoll redusert fra én dag til om lag tre timer. Ikke underlig da at persontransport ble en populær bieffekt av den godsbane som Hovedbanen egentlig var planlagt som. Maksimalhastigheten til toget var det få som var interessert i, men et enkelt regnestykke gir en gjennomsnittlig reise-fart på i overkant av 20 km/t.

I dag – mer enn 150 år seinere – er det Flytoget som er det raskeste togtilbudet på delstrekningen opp til Gardermoen, og gjør vi tilsvarende regnestykke, får vi en gjennomsnittlig reise-fart på i overkant av 150 km/t. Som kjent har togtypen en tillatt toppfart på 210 km/t, men verdensrekorden for tog på skinner nærmer seg 600 km/t ...

Det var japanerne med sitt Shinkansen-tog til OL i Tokyo i 1964 som innledet høyhastighetskapitlet i moderne jernbanehistorie. Med hastighet på opptil 240 km/t for «kuletoget» satte japanerne opp et eksempel å strekke seg mot for europeiske jernbaner, og hastighetsrekorden av i dag er det franske TGV som innehar.

Da NSB lanserte en utredning om høyhastighetstog i Norge i 1990, satte man – klokkelig nok – spørsmålsteget etter undertittelen: «– en nær visjon?» På den tid var norsk rekord i rutemessig togfremføring 97 km/t, og den var det strekningen mellom Dombås og Hjer-kinn på Dovrebanen som holdt. Omtrent hele Europa lå bedre an enn NSB. Selv Polen var bedre, og svenskene lå like under den reisehastigheten som Flytoget har i dag.



Det er ikke toppfarten som er utslagsgivende, men hvor lenge og hvor langt høye hastigheter kan holdes. Med tanke på den kurverike struktur på jernbanelinnet i Norge ble det allerede i 70-årene fristende å tenke på krengetog som kan «køle» på gjennom svingene. Litt betenkt ble kanskje noen da samferdselsminister Inger Kopperværn ble tosyk under presentasjonsturen for EL 17 og type 7 i 1982 – enda toget kun var forberedt for krenge. Det har senere heller aldri krenget annet enn i forsøk.

Et annet forhold er stoppmønsteret. I rutetabellene for regiontogene er det lagt inn to minutters skille mellom ankomst og avgang. I realiteten betyr en togstans

minst fem minutter. Og hvem tror vel at alle lokalpolitikere som krever raskere tog, er innstilt på å sløyfe togstansen nettopp hos seg. Når vi ser hvordan fakkeltogene styrer sykehusvesenet, kan vi kanskje frykte smittevirkning over på jernbanen?

Høyhastighetstog i Norge var ingen nær visjon i 1990, og er det neppe i dag heller. Men siden det er billigere å utrede enn å investere, kan vi nok vente flere utredningsoppdrag innen temaet uansett hvem som vinner valget neste år.

Og hvis du lurer på hvem fru Blom er, så kan du jo google henne!

Reidar S. H.