

Jernbane

NR. 8 - 2008

magasinet

Jernbane et marked

Norge har fått et privat jernbanemarked:
Det settes nå ut jobber for bortimot tre
milliarder kroner i året.

SIDE 4-11



Jernbaneverket

Mangfold



I mine to første måneder som jernbane-direktør har jeg tilbrakt mye tid på skinnegangen. Jeg har reist ca. 4000 kilometer med tog, en distanse som er omtrent like lang som hele det norske jernbanenettet. Dette har gitt meg god anledning til å bli kjent med flere sider av Jernbaneverkets virksomhet, og jeg har møtt flere representanter for lokale myndigheter som alle har en interesse i jernbanen.

En slik reise - Norge rundt på skinner - etterlater naturligvis mange inntrykk. Først og fremst ser jeg hvor variert og omfattende Jernbaneverkets virksomhet er. Enkelte steder drives virksomheten ved hjelp av den mest moderne teknologi, mens vi andre steder i landet må basere oss på gamle løsninger og manuell betjening. Mangfoldet i virksomheten sier også noe om hvor viktig det er at vi sikrer og vedlikeholder kompetanse på en lang rekke fagfelter. Behovet for å sikre rekrutteringen til alle disse fagene har vært et gjennomgående tema i alle møtene med egne ansatte.

Samtidig ser en også hvor viktig det er med lokalkunnskap. En må kjenne de ulike typer anlegg, og en bør ha inngående kjennskap til styrke og svakheter på den enkelte banestrekning. Derfor er jeg overbevist om at det er riktig og nødvendig at Jernbaneverket har sitt eget driftsapparat.

Dette er imidlertid ikke til hinder for at arbeid som er egnet for det, blir konkurranseutsatt og overlatt til andre. Mange blir kanskje overrasket over å få vite at Jernbaneverket årlig konkurranseutsetter arbeid for mer enn 3 milliarder kroner. I denne utgaven av Jernbanemagasinet dokumenteres det at denne andelen er økende, og at det etter hvert er etablert et godt konkurransemarked.

God konkurranse er også en garanti for at vi oppnår riktige priser og får mest mulig jernbane igjen for pengene. Samtidig gir det en mulighet for å måle vår egen virksomhet opp mot det andre leverer. Det blir stadig viktigere for Jernbaneverket å dokumentere produktiviteten i det arbeidet vi utfører i egen regi, og det arbeides med å finne gode måleindikatorer for dette.

Aller viktigst er det imidlertid at arbeidet som leveres, er av god kvalitet. Vi skal levere et produkt som gjør det mulig å framføre tog sikkert og punktlig på hele jernbanenettet. Det er det vi blir målt på - både av kundene våre og opinionen for øvrig.

Elisabeth Enger
ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør

Innhold



4

Mer privat

«Private firmaer» utførte i fjor vedlikehold og fornyelser for nesten 800 millioner kroner, men to av dem er statlig eid ...



12

Bedre info

Nå skal trafikkinformasjonen bli bedre i Oslo-området: I disse dager monteres det monitører, anvisere og høytalere for nær 20 millioner kroner.

Stadig flere jobber utføres av private	4
Hovedkonkurrentene i Norge	6
Tilbake etter sluttpakke	8
Smånytt innenriks	12
Min arbeidsdag: Heftig signalvakt	14
Ekte bergensere elsker Bybanen	16
Smånytt innenriks	22



16

Ny by

Bergen vil framstå som en ny by når Bybanen er bygd ut med et skinnegående nett på over 33 kilometer.

24

Det viktige

- Det viktige er at vi hele tida er opptatt av å levere et best mulig produkt til togselskapene, mener banesjef Thor Brækkan.



Møte med: Thor Brækkan	24
Som for 80 år siden	28
Rallarkirkegård frem fra glemselen	32
Månedens gjest: Borghild Tenden	34
Mitt jernbanebilde	36
Smånytt utenriks	38
På skrått bakfra	40



28

Mysterier

Jon Helge Einås fanget stor interesse da han forklarte om sikringsanleggets mysterier i Norges best bevarte jernbanesamfunn.

Jernbane

NR. 8 - 2008

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland
REDAKTØR
Tore Holtet

FOTAJOURNALIST:

Øystein Grue

JOURNALIST:

Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Njål Svingheim
Reidar Skaug Høymork
Egil Nyhus
Kjetil S. Grønnestad
Ann-Kristin Endal

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 26. september 2008.

UTGITT AV:

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

Stadig flere jobber utføres av private

I fjor ble over en tredjedel av jernbanevedlikeholdet, halvparten av fornyelsene og 90 prosent av utbyggingen utført av private firmaer. Til sammen ble det satt ut jobber for bortimot tre milliarder kroner. Alt tyder på at tallet blir enda større i år.

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

Konkurransetsettingen av vedlikehold og fornyelser utgjorde i 2007 bortimot 800 millioner kroner, og det er en dobling i forhold til 2004.

I år er det budsjettert med at det skal konkurreres om vedlikehold og fornyelsesjobber for 900 millioner kroner. I tillegg beløper investeringsbudsjettet seg til 2,4 milliarder kroner, og her blir 90 prosent av arbeidet gjort av private entreprenører.

Det betyr at det i år blir trolig satt ut jernbanejobber for over tre milliarder kroner.

– Vi ser tydelig at Norge har fått et privat jernbanemarked der flere større aktører konkurrerer om de samme oppdragene. Mens vi for noen år siden fikk inn ett og to tilbud, deltar nå langt flere i konkurransen, opplyser utbyggingssjef Karstein Søreide i Jernbaneverket Regionale Prosjekter.

Økende tendens

I desember 2004 vedtok Stortinget å konkurranseutsette Jernbaneverkets drift- og vedlikeholdsapparat. Ifølge vedtaket skulle de fleste – 1000 ansatte – i JBVs produksjonsapparat sies opp, og det ble etablert et eget prosjekt for å gjennomføre dette.

Året etter stanset et nytt stortingsflertall den fulle konkurranseutsettingen. Resultatet av prosessen er likevel at Jernbaneverket mistet en del av sitt nøkkelpersonell.

– Dette har vært en økende tendens det siste halve året. Mange medarbeidere med jernbaneteknisk kompetanse har begynt i private firmaer, opplyser Søreide.

Store oppdrag må ut

– Vi konkurranseutsetter mer og mer, sier direktør for økonomi og personal i Jernbaneverkets bane-divisjon, Morten Mørch. – I 2005 og 2006 var dette en styrt utvikling.

Mørch minner om at drifts- og vedlikeholdsstaben i dag teller 300 færre ansatte enn for fire år siden, og at store prosjekter som ballastrensning og fornyelse av kontaktledningsanlegg må utføres av private firmaer.

– Vi har i dag verken kompetanse eller bemanning til å ta på oss slike oppgaver i egen regi, forklarer han, men legger til: – Vår målsetting er likevel å sørge for at våre egne folk får faglig interessante og kompetansegivende oppgaver.

Konkurransedyktig

Verken Mørch eller Søreide ser

noe galt i at det bygges opp et velfungerende privat marked.

– Det er med på å skjerpe oss til å bli mer effektive i vår egenproduksjon, sier Mørch.

– Jo større konkurransen er, jo mer har vi å hente på å trekke inn eksterne firmaer, konstaterer Søreide, som har inntrykk at det private jernbanemarkedet er i ferd med å stabilisere seg.

– Hva er det billigste: Konkurransetsetting eller drift og vedlikehold i egen regi?

– Det kan vi ennå ikke gi noe klart svar på, sier Morten Mørch, som understreker at eieren krever at Jernbaneverket er konkurransedyktig med private firmaer og samtidig kan vise en positiv produktivitetsutvikling.

– Vi holder nå på med et prosjekt der vi analyserer produktiviteten i egne rekker, men der er ennå for tidlig å kunne fastslå hvordan vi ligger an. Banedivisjonen har forbedret sine plan- og oppfølgingsprosesser, og det er tatt i bruk nye verktøy. En antydning om hvordan utviklingen er får vi når regnskapet for 2008 og planene for 2009 foreligger, opplyser direktør Morten Mørch. ▶

«Vi ser tydelig at Norge har fått et privat jernbanemarked»



Hovedkonkurrentene i Norge

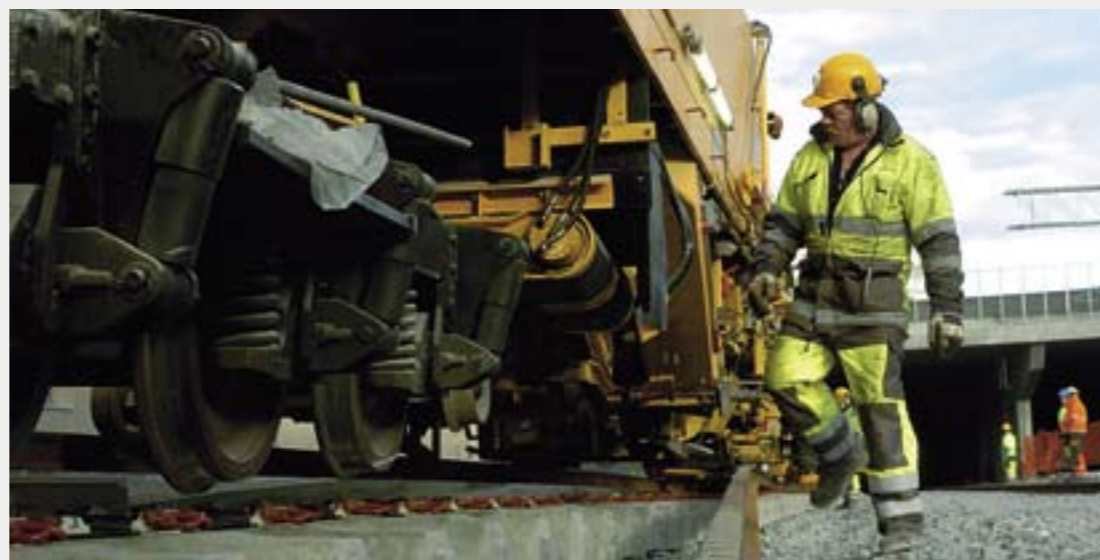
Baneservice, Strukton Rail og Norsk Jernbanedrift er de tre store jernbane-entreprenørene som kjemper om oppdrag i Norge. Til sammen omsetter de i år for 800-900 millioner kroner og sysselsetter over 500 mennesker.

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



«Vi hadde forventet mer arbeid på jernbanen i Norge, men etter en liten bølgedal er vi inne i en god utvikling fordi vi både har satset i Sverige og på sporvei og bybane. Ordreserven for de neste åra ser meget bra ut, selv om selskapet fremdeles er i en omstillingsfase. En dyr pensjonsordning har vært en økonomisk belastning, og her er vi i en konstruktiv dialog med de ansatte.»

LARS SKÅLNES, BANESERVICE



BANESERVICE AS

OMSETNING I NORGE: 470,5 millioner kroner i 2007, over 500 millioner kroner i 2008.

RESULTAT: - 2,9 millioner kroner (før skatt) i 2007. Omtrent det samme i år.

HISTORIE: Ble skilt ut av Jernbaneverket med virkning fra 1. januar 2005 og er i sin helhet eid av Samferdselsdepartementet. Hovedmarkedet er det norske og svenske jernbanemarkedet samt sporvei og bybane.

ANSATTE: 310.

VIRKSOMHET: Totalleverandør av jernbanetekniske entrepriser.

OPPDAG: De to store oppdragene er bygging av Bybanen i Bergen og kontaktledningsanlegg Sandnes-Stavanger. Kolsåsbanen er nettopp fullført, og selskapet har ansvar for å skifte ut ballast i Oslotunnelen.

STRUKTON RAIL AS

OMSETNING I NORGE: 190 millioner kroner i 2007, 270-280 millioner kroner i 2008. (For konsernet nær fire milliarder kroner i 2007).

RESULTAT: 757 000 kroner (før skatt) i 2007. Null-resultat i år.

HISTORIE: Selskapet har sitt utspring i den nederlandske jernbanen og er fremdeles 100 prosent statlig eid. Har i dag kontor over store deler av Europa og har siden 2006 kjøpt seg opp i Norge. Senest i sommer overtok Strukton AS de to selskapene Betonmast Bane AS og Trafikk-Elektro AS.

ANSATTE: 175 fast ansatte i Norge, 400 i Sverige og 3200 i Europa totalt.

VIRKSOMHET: Totalleverandør. Tilbyr alle former for tjenester og maskiner for jernbanesektoren samt teknologi for preventivt vedlikehold av infrastruktur-objekter. Strukton Rail har et etablert seg på følgende steder: Stavanger, Ski, Sarpsborg, Hamar, Gol, Otta, Trondheim, Grong og Lillestrøm (hovedkontor).

OPPDAG: Har ansvar for sporbyggingen på den 14,5 kilometer nye jernbanen mellom Sandnes og Stavanger. Har inngått en større sporjusteringsavtale med Jernbaneverket. Har inngått avtaler om generisk vedlikehold av signalanlegg på flere jernbanestrekninger i Norge. Prosjekterer nytt signalanlegg på Nordlandsbanen.



«Strukton Rail satser ikke på å skape store overskudd i et kortsiktig perspektiv, men investerer i personell og kompetansebygging for å vokse innenfor trygge rammer. Strukton har bakgrunn fra en helstøpt jernbanekultur. Selskapet satser på å bli en sentral og langsiktig jernbaneaktør i Skandinavia som vil sette standarden for preventivt vedlikehold og rasjonell drift av skandinavisk jernbane.»

THOR WESSEL, STRUKTON RAIL



NORSK JERNBANEDRIFT AS

OMSETNING I NORGE: 86,4 millioner kroner i 2007.

Noenlunde det samme i år.

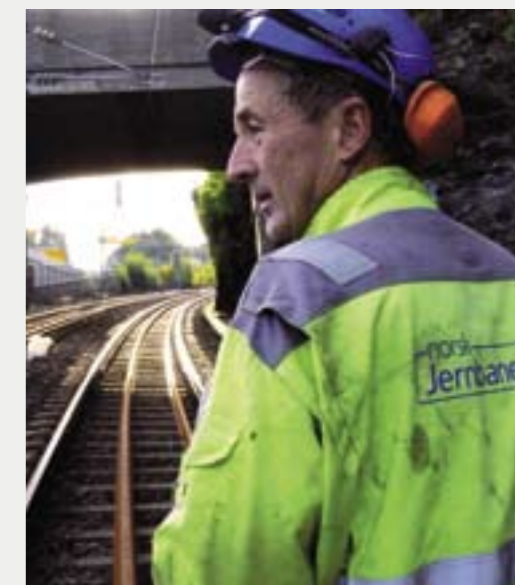
RESULTAT: 7,1 millioner kroner (før skatt) i 2007. Lavere i år.

HISTORIE: Selskapet ble startet av 12 tidligere ansatte i Jernbaneverket i juli 2005, etter at de sa opp som følge av vedtaket om konkurranseutsetting. Daglig leder Ernst Terje Jakobsen og styreleder Per Liane er største aksjonærer med 26 prosent hver. De øvrige 10 aksjonærene har hver 4,8 prosent av aksjene.

ANSATTE: 60 ansatte bor spredt utover landet og arbeider ut fra sin egen bolig. Ti av dem bor og arbeider i Sverige. Har tatt inn fire lærlinger.

VIRKSOMHET: Bygging og vedlikehold av spor, signal (også prosjektering), tele- og kontaktledninger samt arbeid med sikkerhetsoppgaver knyttet til jernbane.

OPPDAG: Sporbygging på Ganddal godsterminal. Forberedende arbeider for dobbeltsporet Sandnes-Stavanger. Skinnebytte og vedlikeholdsarbeider i Oslotunnelen. Sporveksler og utkjørsignaler på Oslo S. Signalanlegg på Brattøra i Trondheim. Akseltellere på Flåmsbana. Rasvarsliingsanlegg på Bergensbanen og Sørlandsbanen. Lager ny sporforbindelse for flytoget i Drammen.



«Det har gått over all forventning. Vi har greid å levere til avtalt tid og pris. Vår bedrift har mange dyktige fagfolk som leverer god kvalitet. Samtidig legger vi vekt på at folk skal trives og ha det moro på jobben. Jeg ser lyst på framtida selv om konkurransen er tøff. Vi ligger meget bra an og er klare for å bli med på en jernbanesatsing i Norge.»

PER LIANE, NORSK JERNBANEDRIFT



Tilbake etter slutt pakke

ROVERUD: - Jeg skriver ikke under min egen oppsigelse neste gang! Fagarbeider Bjørn Brenden er tilbake i Jernbaneverket etter fire år hos private entreprenører.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

To ganger har Bjørn Brenden fra Hamar (50) opplevd å miste jobben i forbindelse med nedbemanning og omorganisering på jernbanen.

Første gang var da NSB sa opp 300 ansatte i 1997.

Sju år senere, i desember 2004, besluttet Stortinget å konkurranseutsette drift og vedlikehold i Jernbaneverket. Hele 1000 fagarbeidere skulle sies opp. For Bjørn Brenden spilte 18 års ansiennitet i NSB og JBV ingen rolle. Han måtte ta til takke med sluttpakke og begynte hos en av de to største, private jernbaneentreprenørene, som i dag konkurrerer om oppgaver som Jernbaneverket hadde ansvaret for frem til 2005.

Etterspurt

Lesere av Jernbanemagasinet møtte Bjørn Brenden i desember 2004 da han fikk stille sine spørsmål til saksordføreren for konkurranseutsettingen, stortingsrepresentant Kenneth Svendsen (Frp). På dette tidspunktet var Brenden maskinkjører og tillitsvalgt blant de ansatte i JBV Drift på Hamar.

Fire år senere er den samme Brenden en etterspurt mann i Jernbaneverket. Maskinkjører med sertifikat for å kjøre anleggsmaskin, eller arbeidstog på sporet (UR23), med sikkerhetsgodkjenning og lokalkunnskap på flere banestrekninger, gjør han til en spesielt etterspurt mann. Banesjefene i Jernbaneverket konkurrerer om å sikre seg den kompetansen som Bjørn Brenden besitter.

- Jeg har nettopp fått en stilling som arbeidsleder på linjen for JBV Drift på Hamar. I tillegg skal jeg fra 2009 være opplæringsleder for

lærlinger i banemontørfaget. Snart slipper jeg å reise så mye i jobben som jeg har gjort i noen år, sier tobarnsfarens og bestefarens som er bosatt på Hamar.

Det siste halve året har han daglig reist opp mot 30 mil med bil for å utføre vedlikeholdsoppgaver på Røros- og Solørbanen.

Mannefall i 2004

- I 2004 var du rystet over politikernes manglende kunnskap om jernbanen. Ble resultatet like nedslående som du trodde?

- Halvparten av dem som ble sagt opp, forsvant til andre bransjer og er tapt for jernbanen. Ettervirkningene merkes fire år etter, spesielt i form av rekrutteringsproblemer i Drift.

- Selv om nedbemanningen ble stanset av nåværende regjering, og vi slapp så omfattende oppsigelse som det var tale om, vil det ta tid å rette opp igjen inntrykket som ble skapt i forbindelse med oppsigelsesprosessen, mener Brenden. Han påpeker videre at nedbemanningen ble håndtert forskjellig fra region til region, og at det kom ulike signaler om hvordan driftspersonellet burde forholde seg.

Økonomi, økonomi ...

- Hvordan var overgangen fra Jernbaneverket til de private jernbaneentreprenørene?

- Arbeidsmiljøet i Betonmast as, hvor jeg fikk jobb først, var meget ►

ETTERTRAKTET: Bjørn Brenden er tilbake som ettertraktet maskinkjører for Jernbaneverket.



«Jeg legger ikke skjul på at det har vært et mål å få redusert reisingen og antall døgn hjemmefra»

2004:
Tillitsmann Bjørn Brenden møtte saksordføreren Kenneth Svendsen (Frp) da Stortinget i desember 2004 vedtok at 1000 jernbanearbeidere skulle sies opp.

- bra. Tre kolleger fra JBV Drift på Hamar og jeg ble godt mottatt. Selv om jeg var forberedt på at det ville bli mye reising, ble pendlingen fra Hamar på søndag kveld, med brakketilværelse frem til fredag og kun to netter hjemme i løpet av uka, svært slitsomt. I private entreprenørselskap er det økonomi, økonomi og atter økonomi som er i fokus. Du må prestere hele tiden, og det jobbes temmelig tøft. I Betonmast ble jeg utfordret av ledelsen til å bygge opp en fagforening blant jernbanearbeiderne, ettersom jeg hadde erfaring med foreningsarbeid. – Hvordan vurderer du Jernbaneverket som arbeidsgiver i et

stadig mer konkurransepreget arbeidsmarked?
– Jernbaneverket er fullstendig avhengig av eksterne entreprenører for å kunne gjennomføre større vedlikeholdsoppgaver, som i Oslo-tunnelen, og investeringsprosjekter. Som byggherre med ansvar for sikkerhet må Jernbaneverket prioritere kompetanse og ledelse høyt i tiden fremover.
– Hvilke ulemper ser du av økt konkurranseutsetting?
– En opplagt risiko er at Jernbaneverket ikke klarer å sikre seg og holde på de dyktigste med utdanning og erfaring, fordi de private entreprenørene tilbyr høyere lønn og bedre betingelser.

Sikkerhetskultur

Bjørn Brenden har kompetanse som han vet Jernbaneverket trenger, og han trives godt i miljøet.
– Jeg legger ikke skjul på at det har vært et mål å få redusert reisingen og antall døgn hjemmefra. Det ble slitsomt i det private. Som sikkerhetsmann er jeg dessuten opptatt av rammebetingelsene for å kunne ivareta andres og egen sikkerhet på best mulig måte. Her er det grunn til å skryte av sikkerhetskulturen i Jernbaneverket. I det private har virksomhetene fortsatt et forbedringspotensial, mener Bjørn Brenden.
Før jeg tok sluttpakke i Jernbaneverket, syntes jeg at uke-

«Du må prestere hele tiden, og det jobbes temmelig tøft»

pendling fra november til påske, med brøyteberedskap på Alnabru i uka, var avvekslende. Borte i uka og hjemme i helgene i vinterhalvåret. Men å være borte året rundt – uten en ekstra fridag utenom feriene – ble stridt, innrømmer han.

Markedsføring

– Hva kan JBV gjøre for å få tilbake flere fagfolk?
– Det må fremfor alt satses på yngre krefter: lærlinger og ungdom med lokal tilhørighet der jernbanen trenger kompetanse og lokalkunnskap i fremtiden. Vi vil aldri ha garanti for at ungdom som tar utdanning og skaffer seg

erfaring, ikke forsvinner til bedre betalte jobber i det private. Men et godt arbeidsmiljø og andre goder som Jernbaneverket kan bli flinkere til å markedsføre, kan veie opp for lavere lønn, mener Bjørn.
– Kan du komme til å bytte arbeidsgiver igjen, for eksempel når byggingen av nytt dobbeltspor Hamar- Eidsvoll kommer i gang?
– Nei, som sagt: Jeg skriver ikke under min egen oppsigelse, slik jeg gjorde med sluttpakkeavtalen i 2004, en gang til! Blir det nedbemanning på jernbanen med ytterligere konkurranseutsetting, slik Fremskrittspartiet og Høyre går inn for, må andre signere oppsigelsen, svarer Bjørn Brenden kontant.

2006



2006: Bjørn Brenden som sikkerhetsmann for Betonmast Bane, som nå er oppkjøpt av Strukton Rail.

2008: Tilbake på linjen som arbeidsleder for Jernbaneverket og snart som opplæringsleder for banemontørfaget.

2004



2008





Flytogsjefen slutter

Administrerende direktør i Flytoget AS, Thomas Havnegjerde (46), har sagt opp og begynner som toppsjef for Barnebygg Gruppen. En selskapsgruppe som har etablert 170 barnehager i Norge siden stiftelsen i 1992. Havnegjerde kom til Flytoget fra SAS i 2001 som kommersiell direktør og avløste Berit Kjöll som øverste sjef i juli 2002. Han kan se tilbake på suksessrike år i sjefsstolen, der Flytoget har oppnådd topplasseringer på målinger av kundetilfredshet, medarbeidertilfredshet, omdømme og markedsføring - og driver virksomhet med stor bedriftsøkonomisk suksess.

Komfort-tog

Eierne av Unionsexpressen er ikke enkle å få i tale. De er opprinnelig svensker og driver shipping med kontoradresse i London. Men ifølge nettstedet www.realtid.se vil de utvikle togtilbudet mellom Stockholm og Oslo til fordums storhet. Om bord skal maten nemlig tillages på stedet og serveres av servitører, men uten at en trerettens middag koster skjorta. Det antydes et pristak på 300 kroner (etter dagens kurser 254 kroner) og 70 kroner for et glass chablis av beste merke. På sikt vil de også tilby barvogn med pianist og et bibliotek. Med slike tilbud om bord vil det garantert bli artigere å reise!

Kjappere enn toget

Leder av Porsgrunn Ap, Roger Kåss, uttalte offentlig at det var raskere å sykle fra Larvik til Porsgrunn enn å ta toget. NRK tok Kåss på ordet og stilte opp med seks syklistene fra Grenland Sykleklubb på Larvik stasjon. Konduktøren på toget ga startskudd både til toget og syklistene mens det etter hvert møtte opp mange skuelystne på Porsgrunn stasjon for å se hvem som kom først. Det var syklistene som kom først. Det var syklistene som kom først. Det var syklistene som kom først. Det var syklistene som kom først. Det var syklistene som kom først.



I FULLT ARBEID: Eletroteknikerne Pål Røkbo (nærmest) og Øyvind Bråthen monterer monitor på Nationaltheatret stasjon.

Bedre krisehåndtering

«Hendelseslogg» er et nytt system for loggføring og oppfølging av alle trafikkavvik. Systemet skal etter planen være ferdig implementert i Jernbaneverket 1. mars neste år. Pilotversjonen gjennomgikk en grundig test under kriseøvelsen 11. september.

Tekst: ANN-KRISTIN ENDAL

- Hendelseslogg skal være primærsystemet for førstelinjens registrering og oppfølging av daglige meldinger og hendelser, forklarer prosjektleder Liv Dreierstad. Målet er raskere tilgang til avviksinformasjon og et mer effektivt varslingssystem enn det vi har i dag.

Samtidig er dette også et system for å håndtere kriser. En pilotversjon ble for første gang testet under øvelsen på Raumbanen 11. september.

- Hendelseslogg har et stort potensial for krisehåndtering. Dette vil bli et godt system for oss, sier sikkerhetsdirektør Monika Eknes.

Viktig verktøy

Systemet har en egen modul for informasjonsmeldinger til reisende og media. - Mediehandtering er en stor jobb under kriser, og våre informasjonsfolk er helt avhengige av å ha all informasjon lett tilgjengelig. Vi opplevde hendelsesloggen som et nyttig og oversiktlig verktøy. Vi ser frem til å ta i bruk systemet til daglig, sier informasjonssjef Anne Marie Storli.

Med dette nettbaserte loggføringssystemet blir dagens meldingsskjemaer overflødige. I tillegg vil PSWinCom, vårt PC-system for utsending av tekstmeldinger til

Bedre trafikkinfo

De fleste klagen som kommer inn på Serviceerklæringa til Jernbaneverket, går på mangelfull informasjon. Nå tas et løft til nærmere 20 millioner kroner på de trafikkunge stasjonene på Østlandet.

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

- For oss er Serviceerklæringa tema på hvert eneste ledermøte, sier regiondirektør Johnny Brevik. Klagen som kommer inn, viser hvor viktig det er med informasjon. - Det er ved avvik i togtrafikken vi er for dårlige. Nå gjør vi noe med det. Dette prosjektet har jeg stor tro på, sier regiondirektøren.

Prosjektet går ut på å sette opp monitører for ankomst- og avgangsinformasjon, bygge ut et mer moderne og bedre høyttalersystem og å få opp anvisere. Det siste tar litt tid å få på plass, men før sommerferien neste år skal det også være oppe.

Prosjekt Oslo

Forbedringen i informasjonen til de reisende er en del av Prosjekt Oslo, der det er satt fokus på å få opp kvaliteten på jernbanelev-

eransen i det sentrale østlandsområdet.

I løpet av kort tid skal blant annet 50 nye monitører være oppe langs Hovedbanen mellom Oslo S og Lillestrøm og på strekningen Oslo S-Ski. Dessuten får Nationaltheatret, Skøyen, Sandvika, Asker og Drammen nytt utstyr. Plasseringen av monitorene er gjort i samarbeid med Norges Handikapforbund og Norges Blindeforbund.

- Det er tele-/el-avdelingen i Drift Øst som setter opp monitorene. De gjør en kjempejobb med å få gjort dette arbeidet raskt. Selve monitorene er enkle å henge opp. Det største arbeidet består i å føre fram strøm og trekke datalinjer, forklarer Johnny Brevik.

Når alt er på plass, har han tro på at dette tiltaket også vil være med på å bedre omdømmet til Jernbaneverket.

Vekk med dieselen!

Fylkesordfører Tore O. Sandvik i Sør-Trøndelag og hans kollega Benny Eriksson i Västernorrland har på vegne av fylkeskommunen og landstinget sendt brev til Næringsdepartementet i Sverige og Samferdselsdepartementet i Norge der de krever elektrifisering av Meråkerbanen som ledd i å styrke forbindelsene på hele strekningen Sundsvall-Trondheim. Bildet viser Tore O. Sandvik (t.v.) og Benny Eriksson med signert uttalelse.



FOTO: LANDSTINGET VÄSTERNORRLAND

Utvider

CargoNet utvider tilbudet med containertog til Danmark fra én gang i uka til to ganger fra 13. oktober. Det første kombitog gikk i midten av mars. Toget mellom Alnabru og Taulov på Jylland frakter containere, vekslebeholdere og semitrailere og har en kapasitet på 32 trailerenheter per retning. Toget kan også losse og laste ved Høje Taastrup i utkanten av København. Fra Taulov er det videre forbindelse mot kontinentet.

Pengeknipe

Norsk Bane skal bruke 15 millioner kroner på en utredning om høyhastighetsbaner bestilt fra Deutsche Bahn under ledelse av prosjektleder Ottmar Grein. Etter planen skal utredningen legges fram i desember samtidig som regjeringen kommer med sin innstilling til Nasjonal transportplan. Av de 15 millionene som Norsk Bane trenger, har de så langt bare fått inn en tredel. Norsk Bane har som visjon å bygge høyhastighetsbaner for tog som kan kjøre i 300 km/t - uavhengig av NSB og uten offentlig kjøp. Men først må altså utredningen fra DB betales ...



FOTO: EVY KAVULI, ANDALSNES AVIS

ØVELSE: Den nye hendelsesloggen ble første brukt i stor skala under den store øvelsen på Raumbanen 11. september.

mobiltelefoner, og Banemeldingssentralen (BMS) hvor Jernbaneverket loggfører feil på infrastrukturen, bli faset ut. Arbeidet

med å implementere Hendelseslogg starter opp i disse dager.

Hefdig signalvakt

BERGEN: Marius Jørgensen (23) høstet heltestatus og ble utropt til syndebukk på Bergensbanen i løpet ett og samme døgn: Han hadde signalvakt på Norges sterkeste trafikkerte enkeltsporstrekning.

Text og foto: ØYSTEIN GRUE

Vi møter en ung, rakrygget signalmontør mellom to nattevakter. Når Marius Jørgensen er på jobb i arbeidstøy med vernesko og hjelm, er det som regel så hektisk at et intervju ikke passer inn i programmet. Så vi må ta fritiden i bruk.



MESTER: Marius er en mester med multimeteret og måler spenning og motstand på relébaserte signalanlegg.

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Marius Jørgensen

TITTEL: Signalmontør med offentlig fagbrev

ALDER: 23 år

BAKGRUNN/UTDANNING: VK1, elektrofag Bergen Maritime Videregående skole. Fast ansatt i Jernbaneverket august 2003, med læretid i signalavdelingen på Voss. Fagbrev 2006.

ARBEIDSTED: Signalavdelingen Bergen, JBV Region Vest

Norges mest trafikkerte

23-åringen er yngstemann på signalavdelingen i Bergen. I noen hektiske uker jobber han og kollegene med å skifte ut sporfeltreoler på stasjonsområdet. Samtlige sporfelt må regelmessig kontrolleres og justeres til riktig spenning og motstand for at togekspeditør på Bergen stasjon til enhver tid skal ha full kontroll på hvor togene befinner seg.

Bergen-Arna er Norges mest trafikkerte enkeltsporstrekning med 110 tog i døgnet. Flaskehalsen er den drøyt syv kilometer lange Ulriken-tunnelen. Her er toleransen for signalfeil og trøbbel i trafikkavviklingen særdeles liten, både blant toglederne og passasjerer. – Derfor byttes samtlige 36 sporfeltreoler på stasjonen ut etter 70 måneder, forklarer den sindige signalmontøren. Slike jobber må utføres om natten mens de har sporet for seg selv.

Teknologisk museum

Marius er en mester med multimeteret. Han måler spenning og motstand på relébaserte signalanlegg, men vedgår at signalmontørjobben på den 99 år gamle Bergensbanen har sine utfordringer.

– For å si det slik: Den relébaserte signal- og fjernstyringsteknologien på jernbanen er ikke omtalt i faglitteraturen på VK1 elektrofag, og knapt nok i fagbrevpensumet for signalmontører, bemerkar han tørt.

HELT: Yngstemann Marius ble helt, men deler æren med eldre kolleger. De er heldigvis bare en telefon unna.



Etter at han ble godkjent signalmontør, måtte han ta spesielle kurs i regi av Jernbaneverket før han kunne gå signalvakt med ansvar for alt av relébaserte sikringsanlegg mellom Bergen og Myrdal. Læretiden var tre år. Signalfaget er et omfattende fagområde.

Etter hvert som de eldre signalmontørene i Jernbaneverket går av med pensjon, er det færre og færre som klarer å holde liv i sikringsanlegg fra 60-70-tallet og fjernstyring fra 1980-årene.

– Teknologien hører for lengst hjemme på museum!

Helvetesuke

– Det startet allerede første natten etter at jeg overtok signalvakt. Den går over en uke, og det vil si at jeg om natten har ansvar for hele strekningen Bergen-Finse.

I to uker hadde solsløyng skapt store problemer med en rekke stans i trafikken. At flere godstog med lokomotiv i tospann ødela deler av strømforsyningsanlegget og satte fjernstyringen ut av spill mellom Voss og Myrdal i samme periode,

bidro nok til at stressnivået hos vaktavende togleder var høyere enn normalt da jeg fikk melding om trøbbel mellom Arna og Trengereid. Et tysk arbeidslag holdt på med pakking av sporet, og togleder rapporterte en feilmelding, såkalt «belegg», som medfører full stans i all trafikk. Denne feilen måtte løses brennkvik, noe vi også klarte, slik at trafikken var i rute i løpet av natten. Men underveis i jobben sto jeg ikke høyt i kurs hos togleder ...

31 timer overtid

Neste natt kimte telefonen igjen før klokken var tre. Nå hadde pakkmaskinen kommet midt inne i Ulriken tunnel, og togleder hadde på nytt feilmelding om «belegg». For å komme inn i tunnelen måtte et arbeidstog med sikkerhetsmann rekvireres fra Voss. Og det tar tid!

Feilen viste seg å være en ødelagt kontakt på signalanlegget som følge av pakkingen.

Marius var nattens helt!

I løpet av to heftige uker jobbet han 31 timer overtid.

Ringer eldre kolleger

– Hvordan finner du frem til slike feil?

– Når en jobber alene som signalmann i mørke tunneler og på anlegg som jeg ikke har hatt befattning med tidligere, kan det være temmelig utfordrende, smiler Marius. – Fordi jeg kan ringe til eldre kolleger og få råd og tips i jakten på feil, klarer jeg som oftest å komme ned på føttene. Men det hadde ofte vært lettere om vi var to i lag.

At Bergensbanen har en type fjernstyringsanlegg som ikke finnes på andre baner, JZA700, gjør at vi blir ekstra prisgitt kompetansen blant pensjonerte signalmontører inntil vi får noe nytt.

– Er du signalmann på Bergensbanen om 20 år?

– Som lidenskapelig interessert i skinnegående materiell er det spennende å oppleve at Bergen får en splitter ny bybane. Om jeg ikke jobber i Jernbaneverket om 20 år, er jeg kanskje å finne på bybanen, funderer Marius. Han ser lyst på livet – selv om Bergensbanen sliter.

SAGT OM JERNBANEN



«I Japan har lyntoget kjørt i 45 år uten en eneste dødsulykke. Med lyntog mellom de store byene i Norge kan Per Sandberg og jeg kjøre trygt hjem fra jobben i 300 km/t – med øl på bordet.»

HALLGEIR H. LANGELAND, stortingsrepresentant (SV).

«Hvis man reiser med Østfoldbanen, vil man merke seg at det finnes en rekke holdeplasser i Akershus fylke som ikke akkurat ser ut til å være overbefolket.»

ERLING DOKK HOLM, stipendiat ved Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo

«Jeg må si at jeg er glad for å gjøre handelen nord for Alpene. Det har vist seg som en krevende øvelse å jobbe med italienerne.»

EINAR ENGER, konsernsjef NSB AS

«Det er mer på tross av enn på grunn av infrastrukturen vi nå klarer å øke med enda ett togpar i døgnet på Bergensbanen»

ARE KJENSLI, administrerende direktør CargoNet

«I vinter skal regjeringen legge fram forslag til det vi kaller Nasjonal transportplan. Det er her de langsiktige prioriteringer i samferdselspolitikken bestemmes. Jeg mener at denne planen må bli en ambisiøs plan for et skikkelig samferdselsløft»

JENS STOLTENBERG, statsminister (Ap)

«Vi er klare til å ta imot store beløp, og kan starte raskt»

OLE KONTTORP, utbyggingssjef Jernbaneverket

Ekte bergensere elsker Bybanen

BERGEN: Patriotene Herman Friele og Gunnar Staalesen utroper henrykt Bybanen til den endelige løsningen på bilkaoset i byen. Etter mye diskusjon fram og tilbake er et klart flertall av bergenserne positive til banen - to år før den åpner.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Illustrerende nok blir opphavsmannen til den bok- og filmaktuelle Varg Veum-skikkelsen og Jernbanemagasinet stående og vente på Herman Friele, som sitter bom fast i en bilkø.

Gunnar Staalesen benytter tiden til å friske opp historien tilbake til Bybanens opprinnelse.

– Få saker har vært så gjennomdiskutert i Bergen de siste ti-femten årene som Bybanen. Og selvutnevnt borgermester Herman Friele fikk med seg de to viktigste historiske høydepunktene i sin ordførerperiode med kongepokal til Brann og bybanevedtaket, erklærer suksessforfatter Gunnar Staalesen. Han står foran byggearbeidene som pågår i Kaigaten mellom Telegrafan og Bergen stasjon.

– Dette blir jo flott!

Trafikkaos

– Hvorfor har bybanen vært så viktig for deg, Gunnar Staalesen?

– Som et samfunnsengasjert menneske har jeg fulgt utviklingen og trafikkproblemene i denne byen fra jeg som gutt vokste opp på Nesttun på 60-tallet. I 1965 opplevde jeg at både lokaltogbanen og trikken ble lagt ned.



BEGEISTRET: Herman Friele og Gunnar Staalesen betrakter med begeistring de første hundre meter med bybane som pryder Kaigaten mellom Telegrafan og Bergen stasjon.

Mens dagens traurige trafikkaos gjør bergensere flest mismodige, knyttes det store forhåpninger til Bybanen.

Idé fra 70-tallet

Christian Michelsen kneiser på sin sokkel mellom Kaigaten og Lille Lungegårdsvann.

– Etter at Michelsen og en del fremsynte menn på 1890-tallet

fikk kjempet igjennom byggingen av Bergensbanen, skulle det gå nesten 100 år til byens neste store fremskritt ble besluttet. Bybaneideen oppsto etter at drabantbyene rundt Bergen vokste kraftig på slutten av 60-tallet, men på 1970-tallet vågde ikke politikerne å ta det store grepet. Planene om en bybane ble skrinlagt.

– Det måtte en ny generasjon ►



I GANG: Byggearbeidene er i gang, og om to år åpnes den første bybaneparsellen.



SKIFER OG GRANITT:

I og langs traseen legges skifer og granitt sammen med gammel brostein.

politikere til før et flertall i bystyret innså at ideen fra 1970-tallet ikke var så dum, oppsummerer Gunnar Staalesen.

Spleiselag

I det såkalte Bergensprogrammet inngår Bybanen som en sentral og helt nødvendig løsning for et bedre miljø og fortsatt utvikling for middelalderbyen mellom de syv fjell.

Bybanen bygges som et spleiselag mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune, staten og innbyggerne for å bedre

transportsystemet i Bergen. Det er Bybanekontoret som skal bygge traseen, mens Hordaland fylkeskommune skal drifte Bybanen som en del av kollektivtrafikken i bergensregionen.

- Nasjonal oppgave

– Bjørn Gullachsen, som stilte til valg for NKP og senere ble arbeiderpartimann, overbeviste meg da han gjorde Bybanen til sin fanesak ved kommunevalget i 1972, forteller Gunnar Staalesen.

Etter suksessen med Varg Veum og forfatterertilværelse på heltid til-

bringer Staalesen deler av året i Frankrike: – Når land med langt svakere nasjonaløkonomi enn Norge bygger fremtidsrettet kollektivtransport i byer mindre enn Bergen, hvorfor skulle ikke Norge gjøre det samme? spør han og registrerer at Herman Friele har parkert sin miljøvennlige Mini Cooper.

Friele og Staalesen omfavner hverandre i forståelsen av at det må være en nasjonal oppgave å bygge bybaner, ikke bare i Bergen, men også i Stavanger og Trondheim. Det har Norge råd til!

- Må forlenges

Det er ikke måte på hvilken enighet om bybanens fremtid som utspiller seg i løpet av de få minuttene det tar å få iført en forfatter og en kaffedirektør vernehjelm og reflektsvest før vi tar skinner og sporveksel i anleggsområdet nærmere i øyesyn. Baneservice og svenske skinnesveiserer støper skinnene ned i resirkulerte bildekk slik at støyen fra bybanevognene til omgivelsene skal bli minimal. I og langs traseen legges skifer og granitt sammen med gammel brostein som brukes om igjen.



«Bybanen vil helt sikkert bli Bergens neste attraksjon ...»

HERMAN FRIELE



PÅ GUMMI: Skinnene støpes ned i resirkulerte bildekk for å redusere støyen fra Bybanen.

FØRSTE ENDESTASJON: Første byggetrinn av Bybanen i Bergen går fra Bergen sentrum til Nesttun (bildet) og skal være klar i 2010. Etter hvert er banen planlagt forlenget til Bergen lufthavn Flesland.

- Etter at vedtaket om bygging av bybane mellom sentrum og Nesttun, Lagunen og Flesland er gjort, er Herman Friele og Gunnar Staalesen skjønt enige om at bybanen må forlenges i alle retninger, mot Åsane og Lindås, mot Loddefjord og til og med Sotra. – Og det burde gå en linje til Os også, tilføyer Gunnar Staalesen, mens Friele applauderer.
 - Har man sagt A, får man også si B!

Energiakse

– Er du glad for at Bybanen ble vedtatt bygget i din ordførerperiode?
 – Selve vedtaket var jo bare en formalitet. Forarbeidet til beslutningen var jo på plass da jeg tiltrådte i oktober 2003. Bergensere flest med en halv times kjørevei til sentrum lider under fremkommelighetsproblemer. Bybanen vil løse dette. Men det vil nok ta noen år før Bybanen er fullt utbygget, fremholder Friele.

– Dere er begge merkevarebyggere. Vil Bybanen bli en merkevare for Bergen?

Herman Friele og Gunnar Staalesen kappes formelig om å svare, og de er forbløffende samstemte: – En undersøkelse som Bergens Tidende nylig gjennomførte, viste at et flertall av bergensere nå er tilhengere av Bybanen, to år før den åpner!

Områdene langs Bybanen er allerede i ferd med å tiltrekke seg positiv oppmerksomhet, og det investeres.



ILLUSTRASJON: MARITIME COLOURS/PAULUSSEN

– Vi kan godt omtale Bybanen som Bergens energiakse, utbryter Herman Friele entusiastisk.

– Dette er en gjentakelse av erfaringene fra franske og andre mellemeuropeiske byer: Investeringslysten og kreativiteten blomstrer der det bygges moderne, skinnegående kollektiv-

løsninger, minner Gunnar Staalesen om.

Ny attraksjon

– Bergen har Fløyen, Bryggen, Fisketorget og Akvariet. Bybanen vil helt sikkert bli Bergens neste attraksjon som bidrar til å gjøre byen vår spesiell, mener Herman

Friele. – Det er en estetisk nytelse å vandre i denne byen. Og slik Bybanen nå bygges, vil den knytte byen sammen. De fremtidige byvandringene – med Gunnar Staalesen som guide – vil bli enda bedre!

– Bybanen er stillegående og forurensningsfri. Den blir lett tilgjengelig selv for rullestolbrukere, og vognene blir fremfor alt stillegående. Kort sagt topp moderne. Det blir det plass i gatene igjen til drosjer og annen yrkestrafikk når et flertall av fornøyde bergensere setter bilen igjen hjemme, fordi du kommer dit du vil med Bybanen.



GUNNAR STAALESEN

«... andre land bygger fremtidsrettet kollektivtransport i byer mindre enn Bergen ...»

BYBANEN

- Vedtatt i 2000, mot Fremskrittspartiets og Pensjonistpartiets stemmer.
- Første etappe av banen – 9,8 km dobbeltspor fra sentrum sørover til tettstedet Nesttun – åpnes i 2010 med 15 stoppesteder. Kostnad: 2,2 milliarder kroner.
- Det legges opp til i alt fem byggetrinn, som vil sikre Bergensområdet et sammenhengende bybanenett på over 33 kilometer.
- Første byggetrinn inngår i Bergensprogrammet, som innebærer at det i perioden 2002-2015 investeres 5,4 milliarder kroner i nye samferdselsprosjekter i Bergen.
- Staten skal ifølge dette programmet betale 40 prosent av kostnadene.
- Resten betales gjennom bompenger samt bidrag fra Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune.
- Bybanen i Bergen får hurtigkjørende og store motorvogner. Togsettene blir 32 meter lange og har plass til 220 personer.

Eksterne lenker: www.bybanen.no - www.bergensprogrammet.no

Nye togselskap

To nye togselskap har fått rett til å køyre tog i Noreg. Dei to er Bantåg Nordic AB og CargoLink AS. Bantåg Nordic er ein del av Railcare Group AB med hovudsete i Skelleftehamn, kloss opp til Skelleftebanen. Selskapet har starta ein prosess med å skifte namn på togselskapet til Railcare Tåg AB. CargoLink er namnet på selskap i USA, Irland, Spania og Kypros. Men det selskapet som har fått sportilgang i Noreg, er «utbrytar» frå Ofotbanen AS og har hovudkontor i Drammen. Deira viktigaste verksemd er transport av bilar.

Populær stein

Når arbeidet med å sprengje tunnel gjennom Gevingåsen i Trøndelag tek til, står friarane i kø for å sikre seg steinen. Jernbaneverket har ein avtale med Avinor, som skulle nytte steinen til utbygging av flyplassen på Værnes. Men utbygginga på Værnes er no lagd på vent, medan Vegvesenet snart kan starte bygginga av ny E6 gjennom Stjørdal og treng mykje solid stein til underbygginga der. Også Malvik kommune skulle gjerne hatt stein frå tunnelen. Men det er vel gammalt kjent at dei steinrike er populære?

Blått lys for Bratsbergbanen

Tilbodet med persontog i rute mellom Porsgrunn og Notodden på Bratsbergbanen kan bli nedlagt neste år. Tilbodet er i dag ein del av offentleg kjøp-avtale mellom NSB og Samferdslededepartementet. Staten betaler NSB 11 millionar kroner i året for at NSB skal køyre 15 avgangar om dagen. Når avtala går ut, vil ikkje departementet lenger bruke pengar på dette tilbodet som i fjor vart nytta av 44 000 passasjerar. Då er det opp til Telemark fylkeskommune å vurdere om dei har råd til å kjøpe denne tenesta av NSB. Slik det ligg an no, ser det heller svart ut.



MIDTSTOVA: Her, om lag to kilometer aust for Hallingskeid, kjem det ein ny verstasjon. På biletet ser me Ole Erik Almenningen, senioringeniør i JBV, Steinar Myrabø, hydrolog i JBV, Bjørn Skauge, Region Vest, meteorolog Jon Mostrøm, NMI og dr.ing. Kjell Arne Skoglund, JBV.

Fleire verstasjonar

Jernbaneverkets rasutvalg har vært på synfaring langs høgjellsstrekninga på Bergensbanen. Formålet: Å bestemma plassering av nye verstasjonar.

Tekst og foto: INGE HJERTAAS

Betre data om vind, temperatur og nedbør vil gi betre grunnlag for å vurdere både snøskredfare og drevsnøforhold langs høgjellsstrekninga på Bergensbanen. Fungerande banesjef Bjørn Skauge hadde tatt initiativet til synfaringa, og meteorolog Jan Mostrøm var hyra inn for anledninga.

- Meteorologisk institutt har verstasjon på Finse, og JBV har verstasjon på Myrdal, men det har lenge vore eit ønskje å kunna skaffa meir lokale verdata. Til dømes er det hovudvindretningar som blir varsla i vermeldingar og meteogram, medan terrengformasjonane styrer vindretninga lokalt, kunne Mostrøm fortelja.

Snøskred er større trussel enn drevsnø, derfor må strekninga vest for Finsetunnelen få høgast prioritet.

Ein ny stasjon i år

Ein kan berre ta sikte på å få opp ein ny stasjon i år. Valet fall på Midtstova, litt aust for Hallingskeid. Her har det gått mange store snøskred over linja, og ein verstasjon her vil også gi gode indikasjonar om forholda vidare nordvestover dalføret.

Kartlegging av skredfare er i gang langs banane, og når det gjeld Bergensbanen, vart strekninga Voss - Bergen kartlagd i 2007-2008. Neste etappe, frå vestsida av Finsetunnelen (Lågheller) til Voss, startar i desse dagar.

PS! Under synfaringa måtte deltakarane trø til for å hindra ein dyretragedie - ei søye var komen innafør linjegjerdet ved Uksabotn, medan to forskræmde lam stod utanfor. Familielukka vart gjenoppretta etter prisverdig innsats frå JBV.

Vossebanen 125 år

Jernbanedirektør Elisabeth Enger hadde trekt i tidsriktig kostyme då ho helste frå Jernbaneverket da Vossebanen fylte 125 år. Ho gav spesielt honnør til det enorme dugnadsarbeidet som er lagt ned for museet.

Tekst og foto: INGE HJERTAAS

Då tunnelen mellom Arna og Bergen sto ferdig i 1964, vart det ikkje lenger bruk for Vossebanen. Frå 1981 er det lagt ned heile 183 000 timeverk på Vossebanen. Dette har resultert i ein flott vedlikehalden Garnes stasjon, som er freda, ei jernbanesterkning som er foreslått freda, og velstelt, rullande materiell.

- Eg vonar likevel at skilnaden mellom museumsbanane og det ordinære jernbanenettet vil bli meir merkbar i åra som kjem, sa Enger.

Endeleg opning

Det var Museet Gamle Vossebanen som bad inn til storslått 125-årsfeiring på Garnes

stasjon 14. september. Dermed vart det òg høve til endeleg å få opna banen. For det vart inga offisiell opning av Vossebanen då trafikken starta 11. juli 1883.

På grunn av riksrettssak og kampen mot Kong Oscar IIs høgeregjering vart ikkje starten markert i venstrebyen Bergen. På bakgrunn av dette meinte dei iherdige entusiastane i NJK Museet Gamle Vossebanen at det no var på tide med ei høgtidelig, kongeleg opning av banen. Derfor var Kong Oscar II invitert for å stå i spissen for opningsseremonien. Kongen, ikkje ulik Helge Jordal, kom i følgje med sine adjutantar, og han heldt ein engasjert opningstale.



TIDSRIKTIG: Jernbanedirektør Enger i samtale med regiondirektør Lars Christian Stendal under Vossebanen sitt 125-årsjubileum. Til høgre står Elisabeth Engers ektemann Erik André Sorum.

Synergi av Ganddal

I midten av september opna Tollpost Globe sin nye terminal på Ganddal godsterminal. Den topp moderne terminalen kosta 80 millionar kroner. Tollpost Globe har tredobla omsetninga si på Nord-Jæren sidan år 2000. No har dei fått ein terminal som kan takle tre gonger så mykje gods ute og inne samanlikna med den gamle i Stavanger. Når dei satsar så stort som dei gjer, er det fordi dei vil vekse mykje også i åra som kjem - ti prosent neste år og enda meir etter 2011. No er spørsmålet når det er mogleg å køyre fleire godstog på Sørlandsbanen for å frakte alt godset.

Rasvarsling

På Bergensbanen blir det i haust bygd to nye anlegg for varsling av ras. Der eit tog av type 72 (morgonekspresen frå Bergen) spora av litt nord for Hallingskeid 21. februar 2007, skal det til dømes opp rasvarslingsanlegg denne hausten. Vest for Dale er det også i gang montering av rasvarslingsanlegg. Dessutan har det i år òg blitt gjort ein del arbeid med bolting, fjellrensk og oppsetting av fangnett langs Flåmsbana.

Ny oppgåve til tilsynet

Statens jernbanetilsyn vil frå 1. januar 2009 få ei ny oppgåve. Dei skal ha oppsyn med om konkurransen på sporet skjer etter reglane og utan diskriminering, og dei skal vere klageorgan om nokon kjenner seg utrettvist handsama. Dei nye oppgåvene kjem som ei endring i lisensforskriften - eller som han heiter: Forskrift om lisens, sikkerhetssertifikat og om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur. Lisensendringa er ei tilpassing til EU-direktiv 441 frå 2001.

– En olympisk ånd hver dag



NARVIK: Thor Brækkan (48) ruver godt i sin lysende anleggsjakke foran det svarte malmtoget. Han er sjef. Banesjef. Og det er ingen hvilken som helst stilling i jernbanebyen Narvik. Hver 17. mai møter jernbanemusikken opp og spiller utenfor hans bolig ...

Tekst og foto: TORE HOLTET

Jernbanen har en helt spesiell plass i Narvik-folks hjerter. For å sitere en tidligere ordfører: «Jernbanen er nerven i Narvik, og Ofotbanen er stålnerven mellom Narvik og gruvebyen Kiruna.»

Det er disse omgivelsene som formet dagens banesjef på Ofotbanen, selv om hans CV først og fremst består av allsidig jernbanekarriere i Oslo-området.

Lukta av kreosot

Helt siden han som 27-åring overtok ansvaret for 130 mann stasjonert på Gjøvik- og Valdresbanen, har Thor Brækkan hatt en eller annen form for lederjobb på jernbanen.

Enkelte stusset nok litt da han våren 2003 forlot jobben som øverste sjef for daværende BaneProduksjon for å bli banesjef på Ofotbanen.

– Det var en vanskelig avgjørelse. Jeg trivdes godt både i Oslo og i BaneProduksjon, men jeg følte at det dukket opp en helt ny mulighet: Jeg kunne både flytte nordover og samtidig fortsette i en lederstilling i Jernbaneverket. Stillingen som banesjef hadde jeg hatt før og trivdes meget godt i. I det hele tatt liker jeg å være der det skjer – å ha «en fot ute i sporet» og samtidig holde på med mer overordnet ledelse. Jeg må kjenne lukta av «kreosotsviller». Og da var jo Ofotbanen et naturlig valg. Her bruker vi fortsatt bare tresviller ...

PÅ RETT VEI: Thor Brækkan har fått Ofotbanen på skinner, men understreker at den tunge trafikken og det harde klimaet byr på utfordringer. Bare ett malmtog veier 8.500 tonn ...

«Jeg hadde selv vært skeptisk til konkurranse, men i dag ser jeg også dens helt åpenbare fordeler»

► Kjørte lok

Thor Brækkan vokste opp med modelljernbane i kjelleren og en far som var fyrbøter eller lokomotivfører aspirant, som det nå heter på Ofofbanen.

– Jeg fikk av og til være med på jobb, og det var veldig stort, minnes han og blir plutselig mer alvorlig: – Jeg mistet faren min i en ulykke på jernbanen da jeg var ni år gammel. Han var nesten ferdig utdannet som lokfører da uhellet var ute. Men jeg beholdt kontakten med jernbanen. Han som ble formynder for meg, var nemlig lokfører og kompis av faren min. Så jeg fikk fortsatt være med og kjøre lok, og etter noen år gifta mora mi seg på nytt og da med en som jobba i lokstallen.

– Også begge mine bestefedre var jernbanefolk, og toget var det selvfølgeligste transportmiddelet. Vi så fram til de månedlige handleturene til Kiruna. Togene var stappfulle, og stemningen var god – spesielt på tilbakeveien. I ettertid har jeg skjært hvorfor ...

Ingen kjære mor

Den jernbaneinteresserte guttungen fikk raskt sansen for teknikk og ingeniørkunst. Ingeniørhøgskolen i hjembyen var et naturlig valg, og der bestemte han seg for å bli sivilingeniør. Selv om han lærte mye på det tekniske universitetet i Luleå og praksisperioden under Alta-utbyggingen, skulle somrene med sesongarbeid på Ofofbanen få større betydning for hans yrkeskarriere enn han den gang trodde.

– Det jeg fikk med meg av erfaring og kunnskap fra praktisk arbeid «i pukken», har jeg hatt utrolig stor nytte av i mine mange år på jernbanen. Jeg fikk for eksempel innprentet navnet på alle sporvekseldelene og fikk mer og mer sansen for jernbanemiljøet. Men det var pinadø ikke noen kjære mor. Vi var to sporveksellag

som konkurrerte med hverandre om hvem som gjorde mest på hvert skift. Og så hadde vi mye moro!

Da fungerte alt

Banesjefen er den dag i dag opptatt av at det skal være gøy å gjøre en god jobb.

– Hva er det morsomste du har gjort på jernbanen?

– Det må bli da jeg hadde ansvar for beredskapsopplegget for infrastrukturdelen under OL på Lillehammer, svarer han momentant og utdyper: – Jeg tror jernbanen aldri har opplevd så mye forsinkelser og snøproblemer som fra lille julaften 1993 og fram til OL-åpningen i februar 1994. Ingen hadde tro på at togtrafikken skulle fungere, men under OL fungerte alt!

– Hva var hemmeligheten?

– Vi hadde et stort og kostbart beredskapsopplegg for de tre ukene med om lag 600 personer på strekningen Oslo-Otta. Folk fra ulike steder i landet var med. Ingen var i tvil om at dette skulle vi få til. Og alt fungerte da det virkelig gjaldt, ned til minste detalj. Der ser du hva vi kan få til når vi alle jobber mot felles mål.

Som i idretten

«En perfekt sjef.» «En som vet hvor han vil og skaper engasjement.» Dette er skussmål som flere tidligere og nåværende kolleger gir Thor Brækkan.

– Jeg er vel over gjennomsnittet engasjert, tror jeg. Og det smitter nok over. For når du som leder er opptatt av det som skjer, gir du også folka dine oppmerksomhet for den jobben de gjør. Til syvende og sist er dette viktig for de fleste av oss. Når noen ser hva vi gjør, får vi også en følelse av å gjøre en viktig jobb, resonnerer han.

Det var denne mannen som rett etter årtusenskiftet fikk i oppdrag å lede arbeidet med å omdanne

drifts- og vedlikeholdsapparatet til en egen forretningsenhet.

– Det var litt tungt til å begynne med, men etter hver tror jeg vi klarte å bygge opp en sammenveiset gjeng som identifiserte seg med BaneProduksjon. Vi la vekt på å skape en felles kultur og konkurrerte meget godt med eksterne entreprenører. Det var synd det ble stopp da vi begynte å gjøre store framskritt, men uansett tror jeg at både produksjonsapparatet og banesjefens organisasjon lærte mye av denne perioden. En kunnskap som JBV fortsatt har mye nytte av.

– Jeg hadde selv vært skeptisk til konkurranse, men i dag ser jeg også dens helt åpenbare fordeler. Det blir som i idretten. Du merker fort hvor du står. I denne bransjen nytter det heller ikke å komme på andre- eller tredjeplass.

Lærer av hverandre

Den tidligere produksjonsdirektøren ser det som helt vesentlig at JBV fortsatt setter ut en del arbeider i konkurranse til eksterne.

– Selv om ikke JBV Drift skal konkurrere direkte om oppdrag med eksterne entreprenører, så er det viktig å kunne sammenligne produktiviteten med andre fagmiljøer. Her på Ofofbanen har vi organisert oss annerledes ved at driftsavdelingen rapporterer til banesjef. Allikevel er vi nok et av de baneområdene som setter ut mest oppdrag ut til eksterne entreprenører. Hovedårsaken er at vi ikke har tilstrekkelig egenkapasitet i den hektiske vedlikeholds-sesongen på sommeren, men jeg ser det også som en stor fordel å ha inne eksterne firmaer. Vi kan lære litt av dem, og de kan lære litt av oss. På denne måten øker vi kompetansen og produktiviteten i hele jernbanebransjen.

– Jeg har med åra lært meg at organisasjonsform egentlig ikke er så viktig. Har du et problem,



LEVERE: – Det viktige er at vi hele tida er opptatt av å levere et best mulig produkt til togselskapene, mener banesjef Brækkan, her i samtale med lokleder Jan Helge Pettersen fra togselskapet Malmtrafikk AS.

greier du sjelden å organisere deg bort fra det. Hvis du derimot har et klart mål og får folk med deg, får du alt til å fungere.

På rett vei

Thor har i flere år hatt en imponerende statistikk å slå i bordet med siden han overtok som banesjef på Ofofbanen. Alle typer feil har gått betydelig ned, og noen er redusert til et minimum.

– Dette har vi oppnådd fordi vi gjennom flere år har hatt feilreduksjon i fokus. Det er svært viktig å jobbe langsiktig og med de rette oppgavene. Jeg er så heldig å ha mange flinke folk rundt meg. Vi jobber tett sammen her på Ofofbanen, og da er det enklere å få til et godt samarbeid mellom ledelsen og fagarbeiderne ute i sporet.

– Men i oppetid lå Ofofbanen på bunnen i oversikten for juni?

– Ja, fortsatt har vi i perioder for mange feil og hendelser som forårsaker for mange forsinkelsestimer og dermed en for dårlig oppetid. Med den tunge trafikken og de harde klimatiske forholdene som vi har på denne banen, må vi regne med en del opp- og nedturer. Vi lar oss ikke stoppe av litt motgang, og vi ser at vi er på rett vei. For oss er det svært viktig at togene går som de skal.

I hode og armer

– For bare tre-fire år siden presterte norsk jernbane å være tredje best i Europa på punktlighet. Hva skal Jernbaneverket gjøre for at vi igjen kan innta plass på pallen?

– Vi er nødt til å fornye nettet, men det løser ikke alt. Det viktige er at vi hele tida er opptatt av å levere et best mulig produkt til togselskapene. Følge opp og bli kvitt alle de problemene som går

igjen. Da må vi få engasjert hele organisasjonen til å bli opptatt av akkurat det, mener Brækkan, som understreker at jernbanedrift krever mye kompetanse.

– Selv om nesten alt står skrevet i dokumenter og styringssystemer, må kunnskapen om jernbane inn i hodet og ut i armene. Har vi ikke den rette kompetansen, er vi ut å kjøre. Så sats stort på rekruttering. Hvis vi ikke tar inn ungdommer nå, så blir kjennskapen til jernbanefagene borte i skolen. I framtiden blir det enda sterkere konkurranse om lærlingene, og da må Jernbaneverket være kjent som en attraktiv opplæringsbedrift for å få tak i gode lærlinger. – Det kanskje aller viktigste er likevel at vi sammen utviser et engasjement på jernbanens vegne. Vi trenger en olympisk ånd hver dag hele året, konkluderer Thor Brækkan.

Som for 80 år siden

OFOTBANEN: - Katterat er nå landets best bevarte og komplette jernbanesamfunn, slo banesjef Thor Brækkan fast under åpningen av det nyrestaurerte stasjonsområdet på Ofotbanen.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

ÅPNING MED DRESIN: Jernbaneløstetets etatsdirektør Svein Horrisland foretok åpningen, og fikk i den anledning kjøre en dresin.



SMELL:
Rallarklubben
underholdt
ungene med
rallarhistorier
og smell!



► Katterat stasjon og området rundt er gjenskap som et levende kulturminne. Etter omfattende arbeider med uteområder, plattform og spor framstår nå stasjonen og det gamle jernbansamfunnet slik det var etter elektrifiseringen av banen på 1920-tallet.

I krig og fred

Stasjonen og den veiløse grenda er i ferd med å bli et reisemål i seg selv. Her er rallar- og jernbanekultur koblet sammen med vill natur og eksotiske opplevelser – alt sammen i et område med en spennende historie.

Katterat og Ofofbanen har vært et brennpunkt i krig og fred gjennom mer enn hundre år fra banen åpnet i 1902. Tenk på slitet under anlegget. Tenk på jernmalmens ferd ut til markedene i Europa. Tenk på den strategiske betydningen dette ga Narvik og Ofofbanen. Tenk på at her led Hitlers soldater sitt første nederlag under andre verdenskrig. Tenk på familiene som bodde på de isolerte stasjonene. Og tenk hva Narvik hadde vært uten jernbanen. Dette får en tilreisende tett innpå seg under et besøk på Katterat stasjon, alt mens dagens malmtog stadig ruller mot vest, slik de begynte med i 1902.

Knutepunkt for reiselivet

– Vi ønsker å gjøre Katterat til et



PARK: Jernbanepark vest i nyklassisistisk stil er av vegetasjonsrådgiver Marit By i JBV i Trondheim gjenskap etter de gamle tegningene.

knutepunkt for reiselivet, sier varaordfører Tore Nysæter i Narvik kommune. – Her tar vi i bruk moderne virkemidler for å skape opplevelser, men alt er tuftet på solide tradisjoner som er med på å understreke grunnlaget for Narviks eksistens, sier han.

En annen som er sikker på Katterats fortrefelighet, er lederen for vinterfestuka i Narvik, Steingrim Sneve. Å ta toget til Katterat, bese stasjonsområdet og det lille samfunnet her oppe og deretter gå turen på rallarveien ned til fjorden og Rombaksbotn for til sist å få en båttur ut fjorden tilbake til Narvik tror Nysæter nå blir en storslager for reiselivet i regionen.

Snart blir det også mulig å legge mindre møter, kurs og konferanser til Katterat da det skal pusses opp og lages møterom og andre



OPPLEVELSE: Steingrim Sneve, leder av vinterfestuka i Narvik, har stor tro på utviklingen av Katterat til et opplevelsesprodukt.

«På det meste bodde det om lag 100 mennesker fast her på Katterat»

Knut-Erik Nikolaisen, Faglig leder linjen



fasiliteter i selve stasjonsbygningen.

– Her blir man ikke avbrutt av utenforstående forstyrrelser, kjas og mas, smiler Sneve.

Fullsatt

Nyåpningen av anlegget var lagt til kulturminnedagen 14. september med strålende høstvær, høy himmel og skarpe kontraster. Jernbaneverket hadde leid et eget tog for å bringe alle som ville være med, til fjells opp til Katterat på kulturminnedagen. Toget var helt fullsatt da det forlot Narvik, og mange hadde kledd i seg rallarantrekk for anledningen.

Jernbanen står sterkt i Narvik, og rallar- og jernbanekulturen er en viktig del av byens identitet.

Sammen med Rombak grunneier- og brukerlag hadde Jernbaneverket i Narvik lagt opp til et tettpakket program med mange spennende aktiviteter for folk i alle aldre. Særlig var det lagt mye arbeid i å lage en fin dag for de mange barnefamilie som deltok. Ungene kunne prøve seg i aktiviteter som dresinkjøring på museumssporet og fjellklatring, og de fikk høre rallarhistorier fortalt av folk i Rallarklubben. Det

var grilling og vaffelsalg, og ikke minst: Her er tilrettelagte rasteplasser med en fantastisk utsikt over fjell og fjord.

Denne dagen var det omvisninger både på stasjonen, blant husene på stedet og i den gamle transformatorstasjonen.

100 fastboende

– På det meste bodde det om lag 100 mennesker fast her på Katterat, forteller Knut-Erik Nikolaisen. Han har selv vokst opp på Katterat. Til daglig er han faglig leder for linjen på Ofofbanen og har en sterk tilknytning til både banen og stedet. Fjerde generasjons jernbanemann er han også.

– Katterat var et godt sted å vokse opp. Her kjente alle hverandre, sier Nikolaisen. Han kan fortelle om skoletog med til Narvik som hentet alle ungene fra jernbanefamilie på fjellet om morgenen og brakte dem hjem igjen om ettermiddagen; om det lille samvirket som holdt åpent én gang i uka i den såkalte steinbrakka; om alle varene som kom med toget; om samholdet mellom jernbanefolkene og ungene, og om lek og oppvekst med malmtogene tett på.

Nå har Knut-Erik Nikolaisen laget et eget lite museum i Steinbrakka. Der har han samlet en mengde med gamle redskaper fra drift og vedlikehold av Ofofbanen. Han har laget en presentasjon av alle de typene skinnestoffer som har vært i bruk på banen, og en del fotografier. Dette skjer i samarbeid med Ofofbanens museum.

– Jeg er jo mye ute langs banen og kommer stadig over gamle ting som ikke lenger er i bruk. Dette mener jeg det er viktig at noen tar vare på for å kunne vise hvordan arbeidet ble utført før i tiden, sier mannen fra Katterat.

STEMNING:
Rallarkoret
bidro til den rette
stemningen!

KATTERAT-PROSJEKTET

- **2002:** Nytt kryssingsspor i tunnel ferdig
- **2003:** Etterarbeider og rydding i anleggsområdet etter byggingen av dette
- **2004:** Samarbeid med lokale grunneiere om utviklingen av området etablert
- **2005:** Møter, utkast og planlegging, tida går ...
- **2006:** Katterat inn på nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen
- **2006:** JBV lager forvaltningsplan for Katterat
- **2007:** Arbeidene starter opp
- **2008:** Jobben fullføres, og park, plattform og spor legges tilbake slik det var

Rallarkirkegård frem fra glemselen

Jernbanearbeiderne som døde under anlegget av Ofotbanen, var lenge glemt og kirkegården deres forfallen. Nå er kirkegården restaurert, takket være ivrige dugnadsarbeidere fra Rallarklubben i Narvik.

Tekst: KJETIL S. GRØNNESTAD **Foto:** KJETIL S. GRØNNESTAD/ALF BERGIN

Norges nordligste jernbanestrekning – Ofotbanen – ble anlagt i perioden 1898-1902 fordi en ønsket å frakte jernmalm fra Kiruna i Sverige til en isfri utskipningshavn i Norge. Det ga grunnlaget for Narvik som by.

Opprydding

Hergot kirkegård ble anlagt vinteren 1899 for bygdene omkring, og det var i det ene hjørnet her at

rallarene som døde på norsk side av grensa, ble stedt til hvile. Kirkegården, som ligger inne i furuskogen ovenfor E6, like nord for Narvik, er ikke lett å oppdage fra veien. Selve rallardelen var opprinnelig enda vanskeligere å oppdage. Tre røslige karer fra Rallarklubben, kledd i rallarklær som er sydd etter foto fra den tida, møter oss for å fortelle om rallarkirkegården.

Årets malmklump

– Det var kun to-tre merker som stod igjen i dette hjørnet av kirkegården, da Gunnar Simonsen, driftsleder ved kirkegårdene i Narvik, i 1997 startet arbeidet med å finne data fra gamle kirkebøker og gravprotokoller, forteller Trond Hansen, Overrallar (dvs. styreleder) i Rallarklubben. Gunnar Simonsen fikk utmerkelsen «Årets Malmklump» i 2007 for dette arbeidet.

Heldigvis var ikke gravene på Hergot brukt om igjen, og i dag er området igjen rustet opp ved hjelp av ivrige «rallarer» fra Rallarklubben.

Kronprinsen og Walesa

– Rallarklubben teller 3000 medlemmer fra hele verden, sier tidligere overrallar, Bjørn Forselv. – Blant våre medlemmer har vi både kronprinsen og kronprinsessa, samt Lech Walesa i Polen.

Den harde kjernen i dugnadsjungen her på rallarkirkegården har bestått av vel 20 personer, som til nå har lagt ned rundt 1500-2000 dugnadstimer.

Hvite kors

I dag er kirkegården pent opparbeidet, med hvite trekors som står i stram givakt med den mørke furu-



FALT NED: På hver minneplate skjuler det seg en historie: Den tyske kokken Franz Xauer Bauer falt ned fra broen og døde da han skulle rope ut at middagen var klar.

VERDIG: Rallarkirkegårdens hvite kors gir et verdig inntrykk, der de står i stram givakt mot den mørke furuskogen bak.



STOLTE: Dagens rallarer er stolte av Narviks fortid. Inne i byen fikk Rallarklubben satt opp denne statuen over rallaren. Fra venstre overrallar (dvs. styreleder i Rallarklubben) Trond Hansen, tidligere overrallar Bjørn Forselv og slusk og autorisert lirekassespiller Torbjørn Melkersen.

skogen som bakteppe. For å få dem i rett linje la vi skinner under jorda. De består av to sett med trykkimpregnert plank med klosser mellom, skyter Torbjørn Melkersen, slusk og autorisert lirekassespiller inn. Det er like lang avstand mellom hvert kors, og de er satt over gravene til dem som er gravlagt her. Vi kunne se søkkene i terrenget etter de innsunkne gravene. Dessuten brukte vi de gamle gravkartene for å finne ut hvor hver enkelt lå, fortsetter han.

Korsene som de moderne rallarene har laget, stammer fra lokale furutrær som ble hugget på stedet, og treverket skal, ifølge overrallaren, være like gammelt som de første gravene. Korsene ble grundig

bearbeidet før de ble satt opp, for å forhindre råteskader.

Hardt liv

Hvert kors har en minneplate med navnet på avdøde. Rallarkirkegården inneholder 81 graver med til sammen 87 personer. Det var nemlig ikke uvanlig at flere personer ble begravet i samme grav. Andre enn rene rallarer ligger også her, som barn og tjenestepiker. Alle var heller ikke nordmenn.

– Det er flere svensker her, og også en tysker, sier Bjørn Forselv idet rallarene stopper opp ved et av korsene. – Franz Xauer Bauer var tysker, og kokk ved jernbaneanlegget. Det sies at da han en dag gikk ut på jernbanebrua for å rope ut at

maten var klar, falt han ned. Og døde.

Livet var hardt, og mange døde unge. Ulykker, tæring og influensa var viktige årsaker. Boforholdene var elendige, og mange døde om vinteren.

Planer

Dagens ivrige rallarer er imidlertid ikke ferdige. – Vi har flere planer, røper Torbjørn Melkersen. – Blant annet vil vi sette opp en varde av malmstein fra Kiruna.

Rallarkirkegården er også tatt i bruk under Narviks årlige vinterfestuke ved at det i disse omgivelsene blir arrangert en gudstjeneste til minne om rallaren.

RALLAREN

- ▶ En rallar var anleggsarbeider på utbygging av jernbaner, gruver og annen anleggsdrift.
- ▶ Han var en fagarbeider, og da Ofotbanen ble utbygd, deltok mange slike faglærte rallarer.
- ▶ De ufaglærte ble kalt slusker. Mange av de ufaglærte sluskene var fiskere og småbrukere fra Nord-Norge som søkte arbeid.
- ▶ Rallarklubbens formål er å spre kunnskap om og støtte opp om aktiviteter som befester Narvik som Rallarbyen.
- ▶ Klubben er åpen for alle som i tanke, ord eller gjerning arbeider for Rallarklubben, Vinterfestuka og malmbyen Narviks fremme.

www.rallarklubben.no
www.vinterfestuka.no

Jernbaneløft og konkurranse

Tålmodigheten til de som er avhengige av en velfungerende jernbane, settes daglig på prøve ved stadige innstillinger og forsinkelser i trafikken. Nå er det på tide at vi politikere bidrar med et jernbaneløft.

Miljø- og klimautfordringene krever at satsingen på jernbanen må økes betydelig. Vi må gjenreise stoltheten over norsk jernbane.

Venstre har en visjon om et moderne jernbanetilbud hvor kunden er i fokus. Målet er at alle som reiser med jernbanen, de som arbeider med jernbanen og vi som politikere skal være stolte av norsk jernbane. Dette krever målrettet innsats på to hovedområder. Det må legges til rette for et større mangfold av togoperatører, også innenfor persontrafikken. Parallelt må infrastrukturen oppgraderes og moderniseres. Vi må være ærlige på at dette krever omstillinger innenfor jernbanesektoren.

Større mangfold

Et større mangfold av togoperatører på sporet er viktig for å skape mer dynamikk og skjerpe fokus på å utvikle og opprettholde et attraktivt tilbud til de reisende. I dag har NSB enerett på togdrift av mange strekninger. I det store bildet gjør NSB og dets ansatte en svært god jobb. Selskapet går med overskudd og planlegger betydelige investeringer i nytt materiell. Jeg tror likevel NSB som selskap og arbeidsplass hadde hatt godt av å bli utfordret på flere områder.

Vi har så langt hatt gode erfaringer med å slippe andre til på sporet. Anbudet på Gjøvikbanen i 2006 bidro til 40 prosent flere avganger,

flere passasjerer, bedre universell utforming og oppgraderte tog til samme offentlige støtte. Venstre vil ha anbud på flere strekninger. Vi er fornøyd med at den sittende regjeringen ikke har reversert anbudet på Gjøvikbanen, men vi er skuffet over at ikke flere strekninger er satt ut på anbud der det vil gi et bedre tilbud til de reisende. Arbeidet med dette ble startet alt i 1996, da man skilte ut trafikkdelen av det tidligere NSB og opprette Jernbaneverket som et statlig forvaltningsselskap for infrastrukturen. Det var en omfattende omstilling, men også et klokt grep som har bidratt til økt kundefokus.

Vi har også gode erfaringer med økt konkurranse i godstrafikken. I 2003 ble jernbanenettet åpnet for konkurranse når det gjelder nasjonal godstransport for jernbaneforetak etablert i Norge. Godsmengdene på jernbanen har hatt en positiv utvikling de senere årene. Etter spørnelsen etter godstransport på jernbanen er kraftig økende. Kapasitetsproblemer er en viktig grunn til at ikke mer gods fraktes på jernbane i dag.

Invitere selskaper

Infrastrukturen for jernbanen skal være statlig eid og statens ansvar. Andre land, for eksempel Storbritannia, har hatt svært dårlige erfaringer med privatisering av selve banen. Den samme feilen skal vi ikke gjøre i Norge.

Det er behov for omfattende modernisering av dagens baner. Skal vi klare å løse utfordringene, må vi trekke veksler på de erfaringene fra andre land. I Europa er man langt framme med et godt utbygd nett av høyhastighetstog. Det er krevende både å bygge og vedlikeholde slike baner, som utsettes for



«Vi må være ærlige på at dette krever omstillinger innenfor jernbanesektoren»

langt større påkjenninger enn det vi er vant med i Norge. Vi har mye å lære av andre land når det kommer til vedlikehold og utbygging av baner. I en fremtidig satsing på jernbane i Norge bør vi derfor også invitere utenlandske selskaper til å bidra med sin kunnskap og sine erfaringer innen vedlikehold og utbygging av jernbane. Vi må også sikre at nøkkelkompetanse om nor-

ske baner ivaretas, slik at ikke viktig kunnskap går tapt.

Dette kan også gi mer jernbane igjen for pengene. Bondevik II-regjeringen, hvor Venstre deltok, skilte produksjonsavdelingen i Statens Vegvesen ut som eget selskap, Mesta AS og åpnet for konkurranse om bygging og vedlikehold av veier. Det har gitt mer vei igjen for pengene. Tilsvarende potensial er det

innenfor jernbanen. En ordning hvor man inviterer private selskaper til å drive vedlikehold og bygging av jernbane kan også bidra til viktig kunnskapsoppbygging på områder hvor vi i dag ikke har god nok kunnskap.

Vi er klare

Venstre har i Stortinget prioritert jernbanen. Under budsjettbehand-

lingene for 2008 har Venstre foreslått 720 millioner kroner mer enn regjeringen i satsing på en mer moderne jernbaneinfrastruktur. Vi har satsset på økt vedlikehold, særlig i Oslo-området, på utbygging av dobbeltspor, flere kryssningsspor, bedre kundeinformasjon og flere viktige sikkerhetstiltak på jernbanen. Vi er klare for jernbanesatsingen!

FLERE: Artikkelforfatteren minner om at Venstre i regjering sørget for at Gjøvikbanen ble satt ut på anbud. Partiet vil ha flere anbuds-konkurranser.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Borghild Tenden
TITTEL: Stortingsrepresentant (V) og nestleder i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité.





Tog i regnvær

Dette bildet er tatt i regnvær ved Hølen på Østfoldbanen.

At alt er vått gir fine og klare farger. Dårlig vær er ofte bra fotovær!

MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE

NAVN: Rune Fossum

TITTEL: Opplæringsleder, CargoNet

Kamera: Nikon D300

BOR: Oslo



USA-val og tog

Medan mangeårig senator og presidentkandidat for republikanane, John McCain ikkje vil gje statlege pengar til togselskapet Amtrak, har demokratane sin presidentkandidat Barack Obama gjeve signal om det motsette. På grunn av kraftig prisauke på bensin strøymer stadig fleire amerikanarar til toget – i eit slikt omfang at det blir kaotiske tilstandar. Men Amtrak har ikkje råd til å pusse opp vogner dei har for å møte etter-spurnaden.

Frå Danmark

Ingeniørforeningen i Danmark har rekna på kor stor auke det har vore i investeringar i veg og jernbane i Danmark i ti-året frå 1997 til 2006. Investeringane i vegar har auka med 197 prosent – altså tre gonger, medan investeringar i jernbanenettet har auka med 11 prosent. Ni av ti trafikkingeniørar synest dette er «spinnvilt» – i alle fall i høve til kva regjeringa snakkar om når det gjeld miljø.

Takk for sist!

England og Frankrike har aldri vore gode vener. No nyttar Rail Freight Group (RFG) sjansen til å gje franske SNCF eit spark: For nokre år sidan fekk den franske regjeringa lov av EU til å gje SNCF eit tillskot på 4 milliardar euro (NOK 32 mrd.) for å få skikk på godstrafikken i selskapet. RFG meiner at SNCF skal vere glad for at EU aldri bad om nokon rapport som synte kva pengane hadde gått til: «SNCF mista 40 prosent av godstrafikken, men brukte åtte milliardar av statsstøtta til å kjøpe 400 nye lokomotiv», skriv dei i vekebladet sitt. Nettstaden www.laviedurail.com fortel at SNCF skal lage eit leasingselskap for å lease ut desse lokomotiva til konkurrerende selskap.

Ny fartsrekord

I firetida om morgonen søndag 14. september sette eit tilpassa Regina-tog ny fartsrekord like nord for Skövde i Sør-Sverige med 303 km/t. For å klare ein slik fart måtte den automatiske togkontrollen (ATC) bli kopla ut. Toget hadde og trong til meir straum. Medan kontaktledningen normalt matar straum med 15 000 volt til toget, trongst det 18 600 volt for å køyre så fort. Det vil seie: toget måtte ha hjelp av ein unnabakke for å klare det.



FOTO: JOEL STERNFELD

FRÅ SPOR TIL PARK: Godslina The High Line har grodd att etter at det siste godstoget gjekk der i 1980. No vil ein sliten del av Manhattan få ei grøn lunge, opphøgd på pilarar, som strekkjer seg nesten tre kilometer rett gjennom byen.

Nytt liv for nedlagt spor

Snart får New York ein ny park – nesten tre kilometer lang og nærare tretti mål stor. Parken ligg der The High Line tidlegare gav kjøreveg til godstoga til og frå fabrikkane sør på Manhattan.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Det siste godstoget gjekk i 1980. Sidan har The High Line, som går over hovuda på folk, fått gro att. Dette villnisset gav to New Yorkarar ideen om å lage ein gangveg med park rundt på den gamle lina. Dei to, Robert Hammond og Joshua David, fekk etter kvart stabla ein frivillig grasrotorganisasjon på beina og starta arbeidet med å lobbe inn ideen sin. Det var i 1999.

Etter nokre år kom Hillary Clinton på banen; sidan kom dei fleste med politisk makt – og etter kvart private sponsorar som hadde flust med dalar i banken. No står dei første metrane av parken ferdig.

West Side-story

Den nye parken gjennom dette området i New

York er ei lukkeleg West Side-story. The High Line går nemleg på vestsida av Manhattan, mot Hudson-elva, og strekkjer seg forbi adresser som Hell's Kitchen og Meatpacking District – ikkje akkurat den mest fornemme delen av storbyen. Den aktuelle linestubben passerer 22 kvartal, frå like sørvest for Central Park til like vest for Madison Square Garden ned til Chelsea.

Når ein park skal bli etablert i ein amerikansk by, hjelper det lite å rope på kommunen om pengar. Opprustinga til ein moderne og ganske unik park i verdssamanheng vil koste nærare ein milliard kroner. Dei pengane må kome frå private kjelder.

Med bro på tann

Suksessen med Øresundbrua har gjort Danmark lysten på mer bru-bygging. Denne gangen for å forbinde Danmark og Tyskland landverts til erstatning for fergene mellom Rødbyhavn og Puttgarden.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Danmark og Tyskland har siden 1992 forhandlet om å bygge denne brua, som vil bli på 19 kilometer. Problemet har vært finansieringen: hvilket land skal betale hvor mye av den totale kostnaden på 45-50 milliarder kroner. Danmark vil benytte modellen fra Øresundutbyggingen, med statsgaranterte lån, mens Tyskland vil ha inn privat kapital. Etter harde forhandlinger over mange år ser det ut som det går mot en løsning. Den går ut på at Tyskland bygger den infrastrukturen som trengs på tysk jord, blant annet med dobbeltspor og elektrifisering, mens Danmark tar resten – inklusive bompengene.

Brua vil bli bygd med firefelts motorveg for biler og en dobbeltsporet jernbane. Dermed rykker Danmark og resten av Skandinavia betraktelig nærmere resten av Europa. Blant annet vil togreisen mellom København og

Hamburg komme under tre timer.

Femern

Det er tusenvis av nordmenn som gjennom årene har kjørt gjennom Danmark helt til sørpissen på øya Lolland for å fortsette reisen med ferge til Puttgarden. Den nye brua vil gå fra Rødbyhavn og krysse Femern-sundet. Femern er den tyske øya i sundet.

Om alt går etter planen, skal byggearbeidet på selve brua kunne startes i 2012. Den skal da stå ferdig i 2018. Det vil si: danskene har fått med i avtalen at jernbanedelen ikke blir ferdig før noen år senere.

I Danmark har myndighetene regnet på at 9 200 biler og 4 000 togpassasjerer vil bruke brua hvert døgn fra dag én den er åpen. Dessuten åpner brua for en langt smidigere fremkommelighet for godstogene mellom Norge, Sverige og Danmark og kontinentet.



ILLUSTRASJON: SUNDBÅLT

GIGANT: Ei 19 km lang bru til 50 milliarder kroner vil bli et gigantisk byggverk.

Dansk suksess 1

Etter kvart som Bannedanmark klarer å levere stadig betre spor, minskar forseinkingane på toga til DSB, og folk strøymer til. I første halvår i år auka talet på passasjerane med tre prosent til 85,8 millionar passasjerar. Dei aller fleste tek S-banetoget i København og omland. Krisetiltak frå Bannedanmark om å få skikk på infrastrukturen kjem til syne ved at toga er langt meir punktlege enn før. Så punktlege som no har ikkje toga i Danmark vore på fire år.

Dansk suksess 2

DSB har bestilt ti nye tog, og First Group skal ta over togdrifta mellom Skåne og København gjennom selskapet DSBFirst. Etter at Øresundbrua sto ferdig, har trafikken vore så stor at DSB ikkje har klart å handtere han på ein skikkeleg måte. Med ti nye tog og ein opsjon på 30 til, voner DSB at dei ikkje skal bli eit nytt offer for eigen suksess. I dag er rushtidstoga fullstappa med folk som skal på jobb. Toga blir leverte av Bombardier.

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

Info Vest

Informasjonssjef
Inge Hjertaas
Tlf: 59 96 60 50/916 50 176
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: 51 56 96 50/916 69 650
e-post: holde@jbv.no



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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



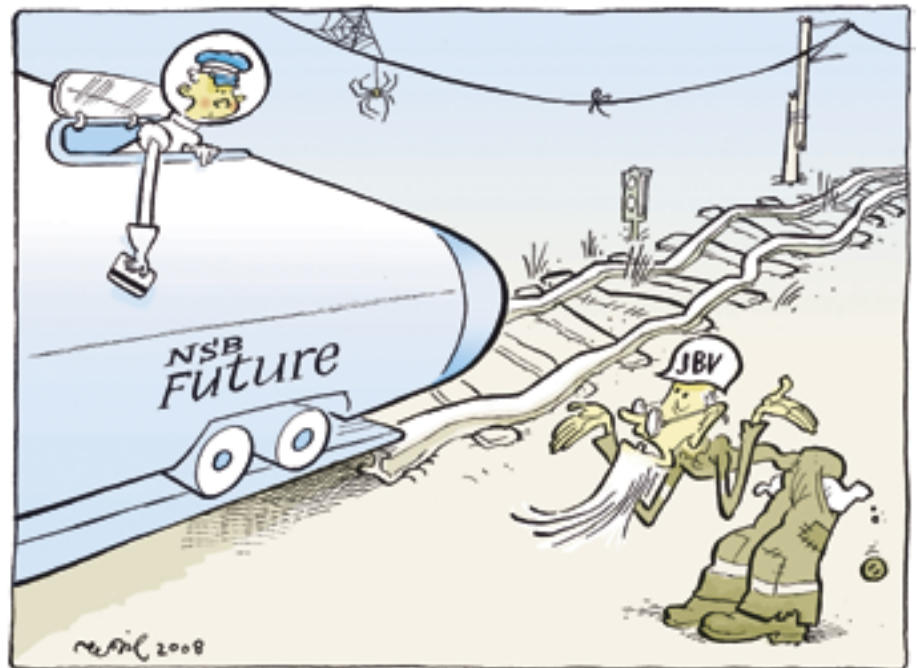
Om 240 år?

Så har altså NSB valgt å inngå en FLIRT med sveitsiske Stadler når det gjelder nye togsett. Sveitsisk håndverk og småskala-produksjon er verdenskjent, så dette kan nok bli togsett med kvalitet. Taperne – Alstom og Bombardier – er selvsagt misfornøyde, men det var også i sin tid NSB med den leveringsavtalen som var knyttet opp mot Strømmens Værksted, som i dag er en del av Bombardier-konsernet.

«Strømmenavtalen» ble inngått i 1979, og den påla NSB å kjøpe det togmateriell som 245 tilsatte ved verkstedet til enhver tid kunne produsere. Avtalen var industripolitisk forankret, og bakgrunnen var økonomisk nedgang for bedriften, underskudd i driften, overkapasitet og truede arbeidsplasser på Strømmen.

Da Strømmens Værksted som annen industri effektiviserte virksomheten, førte avtalen til at de 245 årsverkene stadig produserte mer som NSB etter avtalen var forpliktet til å ta imot. Da jeg begynte ved Norges Statsbaner som informasjonssjef i 1981, tok det ikke lang tid før jeg stadig hørte et slags ekko av gamle Catos ønske om å utsette Kartago: «For øvrig er det min mening at Strømmenavtalen bør sies opp!»

NSB fikk hvert år en øremerket bevilgning til investeringer totalt, og avtalen forrykket balansen mellom investeringer



til infrastruktur og til rullende materiell. På et internt møte i NSB-ledelsen kom distriktssjefen for Oslo distrikt med følgende hjertesukk: «Vi trenger ikke bare noe å kjøre med; vi må også ha noe å kjøre på!» Østfoldbanen ble i løpet av 80-årene nærmest et skjellsord og signaturen Knoppers herjet med banen i Aftenposten. Han påsto at kjøreledningen måtte være hengt opp med teip! NSBs eget personalblad «Vårt Yrke» kom med følgende overskrift: Nye kjøreledninger på Østfoldbanen – om 240 år! Det ville nemlig være resultatet om utskiftingstakten ble videreført.

EU-direktiv og skilsmisjonen mellom NSB og Jernbaneverket i 1996 har gjort at kjøre med og kjøre på i dag er organisert i ulike enheter. Men mens NSB får fullmakt til å oppta lån, kjøpe tog og opp- tre økonomisk rasjonelt, er Jernbaneverket stadig underlagt et bevilgnings-

regime som innebærer sen og dyr utbygging. Ferrari på krøttersti kan bli resultatet om ikke fornyingstakten i kjøreveien økes.

Embetsverket i Finansdepartementet synes å virke som et sort hull som trekker ethvert tilløp til forandring til seg. Men kommer man seg bort fra hullet, som f. eks. tidligere finansråd Tormod Hermansen, ser man behovet for alternativ finansiering av infrastruktur. I tillegg til Fannie Mae og Freddie Mac kunne kanskje samferdsel i Norge være noe å satse oljepenger på? Våre etterkommere skal vel ikke bare hente renteinntekter fra verdipapirer i utlandet? Jeg går ut fra at det også i fremtiden skal arbeides, transporteres og ferdes i fedrelandet ...

Reidar S. H.