

Jernbane

NR. 9 - 2008

magasinet



«Vi skal bygge vei og jernbane som denne nasjonen ikke har sett maken til...»

Statsminister Jens Stoltenberg

SIDE 4-7



Jernbaneverket

Satsing

Årets statsbudsjett er et godt budsjett for jernbanen. Regjeringen ga det også betegnelsen «tidenes jernbanebudsjett.» I forbindelse med budsjettframlegget ble det også gitt klare forsikringer om at satsingen skal trappes opp i neste planperiode for Nasjonal transportplan. Dette er signaler som naturligvis gleder alle som arbeider i jernbanesektoren, og som inspirerer til god innsats framover.



Statsbudsjettet er viktig for Jernbaneverket fordi vi som et av få land i Europa er nesten hundre prosent finansiert ved statlige bevilgninger. I denne utgaven av Jernbanemagasinet presenteres en oversikt over hvordan de europeiske «jernbaneverkene» er organisert, og hvordan de er finansiert. I flere land utgjør kjørevegavgifter en viktig del av inntektsgrunnlaget. Flere av infrastrukturforvalterne baserer sin virksomhet på flerårige avtaler, ved siden av at de både har muligheter til å ta opp lån og drive økonomisk samarbeid med andre aktører for å få et mest mulig velfungerende transportsystem.

Likevel er det slik at i de landene som lykkes, er det en politisk vilje til å satse og til å tilføre midler til jernbanesystemet. For meg er politisk styring på slike viktige samfunnsområder som Jernbaneverket ivaretar, både riktig og viktig. Det er imidlertid ikke til hinder for at det føres en diskusjon om ikke Jernbaneverket på enkelte områder bør få en noe friere stilling og mer forutsigbare rammevilkår. En drøfting av dette er også et tema som kan bli tatt opp i forbindelse med Nasjonal transportplan.

De diskusjonene som nå føres, har alle en positiv undertone i seg. De fokuserer på hva som på best mulig måte sikrer en god og stabil jernbanesatsing framover. Med en slik satsingsvilje som nå er vist, ikke minst gjennom statsbudsjettet, har vi i Jernbaneverket et klart oppdrag: Vi skal vise at vi kan leve opp til forventningene. Vi skal sørge for god framdrift på investeringsprosjektene, og vi skal sørge for at den jernbanen vi har, er i best mulig stand til å ta imot den daglige trafikken.

Dessverre har 2008 så langt ikke vært noe godt år verken for punktlighet eller regularitet i togtrafikken. De forsinkelsene Jernbaneverket har ansvar for, kan i hovedsak tilskrives standarden i våre tekniske anlegg. At vi nå får tilført mer midler til vedlikehold og fornyelse, er derfor helt avgjørende. Vi kan love at standarden i anleggene stadig skal bli bedre, men vi ser at det vil ta tid, og at vi fortsatt må regne med punktlighetsforstyrrelser på grunn av alt arbeidet som skal gjennomføres.

Vi skal gjøre jobben - men vi er, og vil alltid være, fullt avhengige av at det er en politisk vilje til å satse. I den forbindelse er det gledelig å registrere signalene fra statsministeren som i denne utgaven av Jernbanemagasinet sier at det skal satses slik at «vi alle kan være stolte av jernbanenettet vårt.»

Elisabeth Enger
ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør

Innhold



22 Nye på sporet

Patrick Austvik har tatt fagprøven ved å bygge en høyveksel med betongviller. Stadig flere følger i hans spor.



36 Kongelig

Denne salongvogna (118) ble frem til 1940 brukt som kongevogn. Nå kan også du reise kongelig og i tillegg spise gourmetmat du sent vil glemme.



10 I førersetet

Spania er i ferd med å bli verdensledende på jernbane - med enorme statlige overføringer, men med en annen type organisering enn det Norge har.



26 Rensker fjell

Banearbeidere har gått på klatrekurs, og arbeidet med fjellrensk på de høyest prioriterte strekningene er kommet godt i gang.

- Starten på en moderne jernbane	4
Slik fordeles pengene	7
Smånytt innenriks	8
Slik er jernbaneforvaltere organisert	10
Bruker et halvt oljefond på jernbane	16
Et løft for gods-Norge	18
Min arbeidsdag	20
Sagt om jernbanen	21
60 nye lærlinger i sikte	22

Tilbud av de sjeldne	24
Fjerner farlig fjell	26
Smånytt innenriks	28
Møte med: Sjef for en ny tid	30
Sikre kliv i stupbratt terreng	34
En reise tilbake i tid	36
Månedens gjest	42
Mitt jernbanebilde	45
Smånytt utenriks	46
På skrått bakfra	48

Jernbane magasinet

NR. 9 - 2008

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland
REDAKTØR

FOTOJOURNALIST:

Tore Holtet

JOURNALIST:

Øystein Grue

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim
Reidar Skaug Høymork
Egil Nyhus
Arne Bjørndal
Dag Svinsås
Olav Nordli
Karoline Lervik Sandvold
Kyrre Lien
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@jbn.no
Redaksjonen avsluttet 31. oktober 2008.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.100

Layout: Cox, Oslo

Trykk: Stens trykkeri

Distribusjon: Grafisk Mailing

Starten på en moderne jernbane

- Vi skal satse slik at vi alle kan være stolte av jernbanenettet vårt, erklærer statsminister Jens Stoltenberg. - Vår første visjon er å modernisere jernbanen i intercitytriangelet på Østlandet, den neste er å bygge ut mellom de store byene.

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

Da neste års statsbudsjett skulle presenteres, tok statsministeren toget til Lysaker stasjon sammen med samferdselsministeren. Dagen etter sto han på Norsk Jernbaneforbunds landsmøte og snakket seg varm om påplussningen på 1, 2 milliarder kroner til Jernbaneverket; 25 prosent mer til vedlikehold og 36 prosent mer til

investeringer. Han lovet at dette er starten på en ytterligere opptrapping av bevilgningene og en modernisering av norsk jernbane. - Det er riktig å gjøre dette nå, poengterer han og legger ikke skjul på at økt satsing på infrastruktur er god medisin i økonomisk vanskeligere tider.

Over listen

Stoltenberg er opptatt av å få fram at den rødgrønne regjeringen allerede er i ferd med å overoppfylle Nasjonal transportplan: - Mens den forrige regjeringen ikke nådde sine mål ett eneste år, lå vi 880 millioner kroner etter det første året. Men de siste tre åra har vi hentet inn dette. I 2009 vil vi overoppfylle nasjonal transportplan med 1,2 milliarder kroner. Sagt på en annen måte: Den forrige regjeringen la listen lavt og rev fire ganger. Vi la listen høyere og rev det første året, men har kommet høyt over de påfølgende tre åra.

- Mener alvor

- Jernbaneforbundet forventer at det brukes ni milliarder kroner på jernbane - fem milliarder til inves-

teringer og fire milliarder til vedlikehold - hvert år i ti år framover. Hva er din kommentar til det, Stoltenberg?

- Dette er tall vi skal se nærmere på, men det at de jernbanean-satte har en slik forventning, viser at de stoler på oss. Det er bare å erkjenne at det er brukt for lite penger på jernbane i mange år. Vi har fått opp farten, men den skal ytterligere opp. Og vi skal satse slik at vi alle kan være stolte av jernbanenettet vårt. For jernbane er et flott og miljøvennlig framkomstmiddel, sier Stoltenberg til Jernbanemagasinet.

Systemfeilen

- Dine partifeller og tidligere statsråder, Matz Sandman og Sigbjørn Johnsen, snakker om en



«Det er bare å erkjenne at det er brukt for lite penger å på jernbane i mange år»

systemfeil innenfor vei og jernbane. Er du enig med dem?

- Den største systemfeilen har vært mangel på penger, og det gjør vi noe med.

- Både de to statsrådene og mange andre har den siste tida

tatt til orde for å omdanne Jernbaneverket og Statens vegvesen til statsforetak. Mener også statsministeren at det er en god idé?

- Vi må se på hvordan vi skal organisere Jernbaneverket og Vegvesenet på en best mulig måte. ▶

«...vi skal satse slik at vi alle kan være stolte av jernbanenettet vårt...»

JENS STOLTENBERG, statsminister

- Mitt utgangspunkt er at vi hele tida må gjøre de smarte og riktige tingene, men jeg vil ikke nå si noe klart om hvordan våre infrastrukturforvaltere bør være organisert. Vi har ikke kommet så langt i arbeidet med Nasjonal transportplan at jeg vil spekulere i det.

Intercity først

– Hva er egentlig din visjon for norsk jernbane?

– I første omgang er det viktig å ruste opp Oslo-området og bygge ut intercitytriangelet på Østlandet. Den nye vestkorridoren åpner i 2011, og i 2012 kan vi tilby en helt annet togforbindelse vestover.

Videre er Oslo-Ski viktig å få på plass, det samme gjelder Eidsvoll-Hamar nordover. Her vil vi bruke flere millioner kroner til planlegging, og det vil ikke være spesielt fornuftig å bruke disse pengene uten at vi har tenkt å bygge de planlagte sporene.

– Hva tenker du om høyhastighet og utbygging mot Trondheim, Bergen og Stavanger?

– I kommende tiårsperiode legger vi hovedvekten på intercitytriangelet. Høyfartsbaner må komme senere, sier Stoltenberg, som mener det er viktig å bygge ut infrastrukturen rundt de store byene før det er aktuelt å bygge nye spor mellom de samme byene.

Mindre anbud

– Ønsker du å ta i bruk marked og konkurranse innenfor jernbanen?

– Vi har den siste tida sett at markedet egner seg dårlig som herre, men det kan fungere godt som tjener. Gjennom konkurranse kan vi skape nye ideer og økt lønnsomhet. Så jeg er i utgangspunktet ikke redd for anbudsutsettelse. De kan være et middel for å gjøre offentlige tjenester enda bedre.



– Jeg står likevel ved at vi stanset full anbudsutsettelse av drift- og vedlikeholdsoppgaver på jernbanen. Vi sa også nei til å legge ut flere togstrekninger på anbud. For oss var det viktig å beholde et produksjonsapparat i Jernbaneverkets regi og styrke NSB som trafikkelskap, sier han.

Stoltenberg har registrert at anbudsutsettelse har vært en måte å redusere arbeidstakernes rettigheter på.

– Regjeringen har nettopp sendt på høring et lovforslag der vi definerer anbudsutsettelse som virksomhetsoverdragelser, opplyser han. – Vi ønsker å sikre at de ansatte får beholde rettighetene sine, med det resultat at det trolig blir færre anbudsutsettelse. Ett faktum står uansett fast: Skal Norge få en moderne jernbane, trengs det først og fremst mer penger, konkluderer statsminister Jens Stoltenberg.

Slik fordeles pengene

Jernbaneverket får neste år over sju milliarder kroner å rutte med - nær 3,9 milliarder til drift og vedlikehold og nesten 3,2 milliarder til investeringer. Vedlikeholdsinnsetningen økes med 25 prosent og investeringspotten med 36 prosent fra 2008 til 2009.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM OG TORE HOLTET

Dette er kjernen i regjeringens forslag til 2009-budsjett for Jernbaneverket. Regjeringen legger opp til full framdrift på påbegynte prosjekter. I tillegg er 90 millioner kroner øremerket til et ekstraordinært vedlikeholdsløft for Dovre- og Bergensbanen.

Det er videre verdt å merke seg at det foreslås 269 millioner

kroner til kapasitetsøkende tiltak og 140 millioner til programområdet «Sikkerhet», som blant annet omfatter rassikringstiltak og fjerning og sikring av planoverganger.

«Stasjoner og knutepunkter» (inkludert kundeinformasjon) er tilgodesett med 115 millioner kroner.

HER ER DE VIKTIGSTE JERNBANELEMENTENE I FORSLAGET TIL STATSBUDSJETT:

Dobbeltspor

- Full framdrift Lysaker - Sandvika (840 millioner kroner), ferdig i 2011
- Oppstart Barkåker - Tønsberg på Vestfoldbanen (160 millioner), ferdig 2012/2013
- Full framdrift Sandnes - Stavanger (761 millioner), ferdig i 2009
- Bergen stasjon - Fløen (100 millioner)
- Planlegging av Oslo S-Ski (50 millioner); Eidsvoll-Hamar (30 millioner) og Holm-Holmestrand (30 millioner)

Stasjoner

- Utbedring av stasjoner og knutepunkter, inkludert kundeinformasjon (115 millioner)
- Full framdrift på byggingen av Lysaker stasjon (260 millioner kroner), ferdig i 2009
- Ny holdeplass ved Nydalen, Gjøvikbanen, ferdig 2009
- Drammen stasjon, sportilpasninger for Flytoget (25,3 millioner), ferdig 2009
- Forlengelse av spor tre på Heimdal stasjon, Dovrebanen, ferdig 2009
- Ferdigstilling av tiltak på Verdal stasjon og Mo i Rana stasjon, Nordlandsbanen

Prosjekt Oslo

- Full framdrift i fornyelsesprosjektet «Prosjekt Oslo», Etterstad - Oslo S - Oslostunnelen - Skøyen - Lysaker (220 millioner)

Forskuttering

- Jernbaneverket har neste år fått fullmakt til å forskuttere for investeringer for å kunne imøtekomme forslag fra jernbanevirksomheter, lokale myndigheter og andre

Plattformer

- Plattformforlengelser på Vestfossen (2 stk), Gullhella, Tangen, Grua, Harestua, Nordby og Hanaborg
- Det samme på Gol, Flåm, Snartemo, Vennesla, Gyland og Geilo, ferdig 2009

Ekstra vedlikehold

- Ekstraordinært vedlikehold på Bergensbanen og Dovrebanen for å fjerne saktekjøringer og problemstrekninger (90 millioner)

Kryssingsspor

- Videreføring Berg kryssingsspor på Østfoldbanen, ferdig 2009
- Oppstart for Jensrud kryssingsspor mellom Hakadal og Stryken på Gjøvikbanen, ferdig 2010
- Forlengelse av Nodeland kryssingsspor, Sørlandsbanen, ferdig 2010
- Forlengelse av Ualand kryssingsspor, Sørlandsbanen, ferdig 2010
- Forlengelse av Fauske kryssingsspor, Nordlandsbanen, ferdig 2009

Terminaler

- Sluttfinansiering Ganddal godsterminal (52,4 millioner), ferdig 2008
- Alnabu godsterminal, planlegging (40 millioner)

Sikkerhet

- Til programområdet «Sikkerhet» er det foreslått en tildeling på 140 millioner
- Programområdet omfatter blant annet rassikringstiltak og fjerning og sikring av planoverganger.

Fjernstyring

- Fjernstyring Mosjøen - Bodø (123 millioner kroner), ferdig 2011
- Fjernstyring Grong - Mosjøen (21 millioner kroner)

Diverse

- Oppstart Gevingåsen tunnel, Nordlandsbanen (150 millioner), ferdig høsten 2011
- Vendekapasitet for tog i Vestkorridoren (30 millioner)
- Bedre strømforsyning Gjøvikbanen (fem millioner)
- Planlegging av ny forbindelse Farrisidet-Porsgrunn (15 millioner)*

* Presentert av regjeringen etter at statsbudsjettet ble lagt fram

Meir konkurranse

EU har vedteke ein lov som seier at frå 1. januar 2010 kan passasjertog som kryssar ei landegrense, ta opp og sleppe av passasjerar utan omsyn til kva for land dei køyrer i. Slikt kallast på fagspråket for kabotasje. Eit praktisk døme er at svenske SJ frå da kan ta med passasjerar frå Kongsvinger til Oslo. Kabotasje var tidlegare forbode også i godstransport. Godstog heimeløyrande i Sverige kunne få køyre til Alnabru med lasten, men dei kunne ikkje laste opp på Alnabru og køyre vidare til Trondheim. Slikt er lov no. Verda går stendig framover.

Fleire påkjørslar

Stadig fleire elgar, rådyr og hjortar blir drepne i trafikken. Dei førebels tala frå Statistisk sentralbyrå for jaktseongen 2007/2008, som endte 31. mars i år, syner at over 7000 dyr vart drepne i møte med køyretøy. Det er 700 fleire enn året før. Til saman er det registrert at 4000 rådyr, 2094 elgar og 873 hjortar er påkøyrd. Vegtrafikken tok 6 000 medan toget tok 1 000 dyr. Mange fleire rådyr blir påkøyrd på veg (3 911) enn på bane (118). Den største gruppa som må bote med livet i møte med tog, er elgane. Sist jaktåret har SSB registrert 844 elgar drepne på bane. Dessutan er 1 100 elgar registrerte som drepne på anna vis (krypskyting, tekne av rovdyr, avliva i tett-bygd strøk etc.).

Turistane nógde

Turistane som reiste med Raumbanen i sommar, er svært nógde med reisa si. Når NSB no har summert opp svara frå alle dei spørjeskjema dei fekk utfyllt i dei tre sommarmånadene Raumbanen køyrde turisttog, syner det seg at ni av ti er nógde og vil tilrå reisa til andre. Dei som ikkje er nógde, klagar over for mykje skog langs sporet. Jernbaneverket fekk fjerna ein del skog før turisttoget starta opp, men NSB tek no meir. Elles fortel turistane at høgdepunkta på turen var Kylling bru, Trollveggen og elva Rauma si ville ferd mot havet.

JA til jernbane



Jernbanealliansen er den nyaste organisasjonen som vil slå eit slag for jernbanen i Noreg. Det bør i så måte kunne resultere i nokre solide slag.

Mellom stiftarane er nemleg både NHO og LO.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Jernbanealliansen - forkorta til JA, vil auke løyvingane til nye jernbaneprojekt og til opprusting av det eksisterande jernbaneliknet. Dei vil óg arbeide for at tog skal utføre meir av transportarbeidet i Noreg. Det vil dei gjere gjennom direkte påverknad av beslutningstakarar og ved informasjonsarbeid retta mot opinionen.

- Initiativet til Jernbanealliansen er teken av Noregs naturvernforbund saman med Lokmandsforbundet og Norsk jernbaneforbund. Dei andre var lette å be med, seier leiari i Noregs naturvernforbund, Lars Haltbrekken.

Dei andre er LO, LO-Stat, NHO, Arbeidsgivarforeninga Spekter, Natur og ungdom, Trygg Trafikk og Framtiden i våre hender.

Slagkraftig

Haltbrekken trur at Jernbanealliansen skal bli ein slagkraftig organisasjon. - Heile haldinga til jernbane har snudd kraftig dei siste åra. No skal me vere premissleverandør i høve til statsbudsjettet, der me vil henge på for å få auka løyvingane til jernbane. Me skal gje sams innspel til Nasjonal transportplan og ikkje minst vere aktivt med for å setje dagsorden til stortingsvalet neste år, seier naturvernleiaren, og legg ambisiøst til:

- Me går no inn i ein periode der me skal byggje jernbane for dei neste hundre år!

Jernbanealliansen har eit styre der leiari i kvar organisasjon er med. Men dei har ikkje pekt ut nokon styreleiar enno. Det er óg på tale å opprette eit sekretariat for å stø arbeidet.



Norges Naturvernforbund: Lars Haltbrekken



Norsk Jernbaneforbund: Bjørn Atle Brunborg



Norsk Lokomotivmannsforbund: Øystein Aslaksen



LO: Roar Flåthen



LO Stat: Morten Øye



NHO: Finn Bergesen jr.



Trygg Trafikk: Kari Sandberg



Natur og Ungdom: Ingeborg Gjørum



Arbeidsgivarforeninga Spekter: Lars Haukaas



Framtiden i våre hender: Arild Hermstad



NY BALLAST: Renseverkkjøringa med påfyll av ny ballast på Kongsvingerbanen er utført av Baneservice.

En stadig bedre bane

Sporkvaliteten mellom Lillestrøm og Sander ved Kongsvinger er nå kraftig forbedret. Siste tredjedel av Kongsvingerbanen Lillestrøm - riksgrensen er klar for ballastrensing når pengene kommer.

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

Det har i flere år pågått omfattende arbeider med å fornye spor og installasjoner på Kongsvingerbanen. - Banen får nå en mye bedre standard, sier oppsynsmann og byggeleder Bjørn Ivar Aasen.

Nå er 65 kilometer mellom Lillestrøm og Sander stasjon ferdig oppgradert etter at ballastrensing sist i oktober nådde Sander.

Som nytt

Jernbaneverket starta i 2002 det forberedende arbeidet for ballastrensing. Alle kabler som tidlegare lå i bakken langs sporet, er lagt i kabelkanalar, og alle stikkrenner og grøfter er rensket. Det er også foretatt hogst og vegetasjonsrydding. For at ballastrensing med tilhørende maskiner kan kjøres, må alle hindringer i og langs sporet vere fjernet. Ballastrensing graver ut gammelt og forurenset pukk under skinnegangen, fjerner denne og legger inn ny pukk etter hvert som det arbeider seg framover. Etter rensing følger maskiner som justerer og

stabiliserer sporet. Når denne operasjonen er utført, blir sporet i praksis som nytt. Det blir mer stabilt, det får høyere bæreevne, og det gir bedre komfort for passasjerene.

Ser gevinster

- Sporet blir mye enklere å vedlikeholde i mange år framover, forteller Aasen. - Sammen med sporfornysen byttes alle kabler, og dette er noe vi allerede nå ser gevinster av. Signalavdelingen sier at de ser en klar forbedring med færre feil der jobben er fullført, forteller han.

Jernbaneverket planlegger slik fornyelse over et større antall sporkilometer i årene framover.

Når vedlikeholdsbudsjettene økes, vil dette bli mulig, noe som igjen gir færre feil, bedre komfort og mer punktlege tog.

På Østfoldbanen er et tilsvarende arbeid i gang mellom Sarpsborg og Halden, mens Østfoldbanens østre linje er ferdig fornyet fra Ski til Mysen.

Fisking på NTNU

Jernbaneverket har tradisjonen tro på nytt vore på Gløshaugen for å fiske inn potensielle jernbaneingeniører. Studentar er som andre, dei treng litt kreativ hjelp. I år hadde JBV med eit kompendium med «ferdigtogge» framlegg til prosjekt og bachelor- og masteroppgåver. Noko slikt var det ingen av dei andre verksemdene som var ute i same ærend, som hadde. Ansvarleg for rekruttering i JBV, Bente Tangen, kan elles fortelje om stor interesse knytt til Jernbaneverket på «karrieredagen» på Gløshaugen.

Reimer og tøy

Sju strekningar på det norske jernbaneliknet er overbelasta, syner den ferske kapasitetsrapporten som nettopp ligg føre. Kapasitetsrapporten skal syne og dokumentere kvar det er naudsynt med tiltak for å klare ein større etterspurnad. Rapporten syner kva som er status i dag, og kva som må gjerast om trafikken aukar slik som føresett fram mot 2020. Rapporten syner at fleire av strekningane med enkeltspor har så stor trafikk at køyretidene er aukande. Dei strekningane som i deler av døgnet er overbelasta, er Oslo-Ski, Oslo S og Oslotunnelen, Skøyen-Sandvika, Bergen-Arna, Stavanger-Nærbø, Hamar-Lillehammer og Lillestrøm-Kløfta på Hovudbanen.

Etterprøving

Samferdsledepartementet ville finne ut om dei nytte-kostnads-analysane som låg til grunn for vedtak om å byggje store veganlegg (meir enn 200 mill. kroner) stemmer når anlegget er bygd og har vore i bruk i minst fem år. Røynslene frå åtte prosjekt er at analysane har vore særdeles treffsikre og i hovudsak for forsiktige. To skil seg ut med ekstreme utslag. Det eine er Nordkjosbotn-Laksvatnbukt på E8 i Troms, det einaste av dei åtte som er langt mindre samfunnsøkonomisk lønsamt enn analysen synta. Den andre er tunnelen mellom Hitra og Frøya i Sør-Trøndelag. Medan analysen synta eit ulønsamt prosjekt, syner etterprøvinga at det gjev positivt bidrag og har vorte 164 prosent betre enn nytte-kostnads-analysen synta. Det er ikkje gjort noka tilsvarende etterprøving for jernbaneanlegg.

Slik er jernbaneforvaltere organisert

- ▶ Stadig flere jernbaneforvaltere i Europa organiseres som statsforetak eller aksjeselskap
- ▶ Bare Jernbaneverket er direkte underlagt et departement og finansieres nesten fullt ut av årlige bevilgninger over statsbudsjettet.
- ▶ De land som lykkes, bruker mye penger på jernbane for å overføre trafikk fra vei til bane

■ STATLIG VIRKSOMHET

(men kan ha egne inntekter, kan ta opp lån, ha eget styre etc.)

Frankrike
Italia
Irland
Nederland
Portugal
Slovenia
Spania
Tsjekia

■ AKSJESELSKAP

der staten er hel- eller deleier

Tyskland
Sveits
Belgia
Estland
Latvia
Litauen
Polen
Østerrike

■ PRIVAT

AKSJESELSKAP
(men uten lov til å betale utbytte)

England

■ NORDEN

Norge

Jernbaneverket er en etat underlagt Samferdselsdepartementet. Pengene kommer som bevilgninger fra Stortinget.

Danmark

Banedanmark er en virksomhet med eget styre. Banedanmark får 73 prosent av inntektene over statsbudsjett.

tet. Ansvar for blant annet sportilgang for togselskapene og forberedelser av jernbaneprosjekt ligger i Trafikstyrelsen for jernbane og færger.

Finland

RHK (Baneforvaltningssentralen) er et statlig ekspert- og bestillingsorgan for investeringer, drift, vedlikehold og tra-

fikkstyring med bare 120 ansatte. 88,6 prosent av pengene kommer over statsbudsjettet. Fortsatt er det VR-konsernet som tar seg av det meste av arbeidet

Sverige

Banverket har eget styre. De får 67 prosent av inntektene fra statlige be-

vilgninger. Resten blir finansiert gjennom låneopptak i Riksgälden, på finansinntekter og salg av tjenester. Overskudd kan overføres til senere år.



«Det viktigste for å få fart på jernbanen i Norge, er mer penger. Men hvis det er behov for en annen organisering av Jernbaneverket, stiller jeg meg åpen til det»

Torstein Rudihagen, Arbeiderpartiet

► **- Politiske beslutninger om satsing på jernbane og penger er nok viktigere enn måten jernbaneforvalteren er organisert på, sier professor Chris Nash ved Universitetet i Leeds når vi spør ham hva som er viktigst for land som lykkes med sin jernbanesatsing.**

Tekst: ARVID BÅRDSTU

De siste ti årene har det vært en formidabel vekst i transportarbeidet i Europa. «Seierherrene» har primært vært veg- og flytrafikk. Selv om det sendes mer gods med tog og flere passasjerer reiser med tog, har jernbanen i denne perioden tapt markedsandeler i de fleste land.

Men ikke i alle. Noen lykkes bedre enn andre. Jernbanekartet over Europa viser at jernbaneforvalterne har ulik grad av selv-

stendighet, og at de får midler fra flere kilder. Ligger årsaken til at noen lykkes bedre enn andre her? Hvilke erfaringer kan Norge høste av disse?

Annerledeslandet

Norge avviker fra resten av Europa særlig på to punkter. Jernbaneverket er den eneste jernbaneforvalteren som opererer etter kontraktprinsippet og er direkte underlagt et departement som etat med bevilgninger kun gjort av Stortinget. Vi er også i en særstilling når det gjelder kjøreveisavgift. NSB og Flytoget betaler til sammen rundt 76 millioner kroner året for å kjøre på Gardermobanen mens LKAB betaler i overkant av 20 millioner for å kjøre tunge malmtog på Ofotbanen.

I Europa er bildet et annet. Mange land får store inntekter fra togselskapene, noen målt i penger og for andre målt i andel av totale kostnader med å drifte jernbanen. I Frankrike betaler for eksempel togselskapene om lag 20 milliarder kroner og i Storbritannia 23 milliarder årlig for å benytte jernbanens infrastruktur.

Andre inntekter

I mange land kan dessuten jern-

baneforvalteren hente penger fra eierskap i virksomheter. Ikke minst er det mange som får overskudd fra stasjonsdrift. I Norge er det NSB som får dette overskuddet.

Mange har også muligheter til å ta opp lån eller får staten til å utstede obligasjoner.

I flere mellom-europeiske land må tungtrafikken betale en avgift for de samfunnsmessige belastningene den påfører. En del av disse pengene går til å bygge jernbane. Ekstra dyrt er det for tungtransport som kjører gjennom Sveits. En 40-tonns trailer som kjører 30 mil i Sveits, må ut med 2000 kroner.

- Statsbudsjettet viktigst

Men hvor viktig er kjøreveisavgifter, inntekter fra kommersielle selskaper, låneopptak eller andre finansieringskilder?

Tidligere riksbanksjef i Sverige, Bengt Dennis, mener dette kan bli en skinndebatt, på jernbanespråket «et sidespor»:

– Den virkelige ressurstilgangen øker ikke gjennom at man løfter finansieringen ut av statsbudsjettene. Derimot må det gjøres plass for flere økonomiske løsninger og tillates at nye former for forhand-



«Vi må finne en organisasjonsform som er mer fri»

Ola Borten Moe, Senterpartiet

linger og tilbud vokser fram, sier Dennis.

- Se til Sverige!

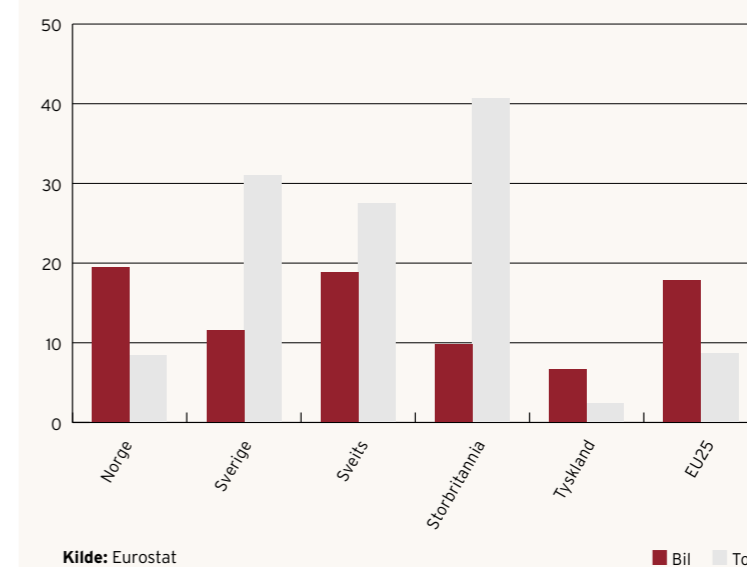
Kan da forklaringen ligge i måten jernbaneforvalterne er organisert på?

Ved Universitetet i Leeds sitter det åtte forskere som bare konsentrerer seg om jernbane. Nestoren blant dem er transportøkonom og professor Chris Nash. Nash er ofte benyttet til utredninger for EU-institusjonene, og han har nær kontakt med transportforskingsmiljø i mange land i Europa. Blant annet er han gjesteforeleser ved Høyskolen i Molde, og han har faste opphold ved Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm.

På direkte spørsmål om hvilken måte å organisere jernbaneforvalterne på som er best, drar han på det:

– Tja. Sverige er dyktige, men jeg vet ikke om det er på grunn av måten de er organisert på. Den sterke satsingen på jernbane er nok heller utslag av politiske beslutninger enn av måten Banverket er organisert på. Det samme med Sveits. De får til gode resultater, men jeg tror også det skyldes poli-

Prosentvis økning i persontrafikkarbeid (passasjerkilometer) for bil og bane for noen land sammenliknet med gjennomsnittet i EU 25 for 1995-2004.



tiske beslutninger – mer enn måten de er organisert på.

En liten forskjell

Mens Sveits har et statlig aksjeselskap som både eier togselskap og er jernbaneforvalter, har Sverige en modell som ligger nærmere oss.

Men de jernbaneforvalterne i Europa som ligger tett opp til ett eller flere av sitt lands departement, har i det minste eget styre og en viss handlefrihet.

Det internasjonale rådgivings-selskapet Econ Pöyry konkluderer i en fersk rapport med at Jern-



«Jeg vil omdanne Jernbaneverket til et statsforetak som prioriterer og investerer forretningsmessig, og har handlefrihet til å gjennomføre store utbygginger mest mulig sammenhengende»

Borghild Tenden, Venstre

«Vi vil ha en mer privat organisering der jernbaneprojektene blir løftet over fra finanspolitikken til pengepolitikken. Dermed vil jernbaneprojektene slippe budsjettkampen mot alle andre gode formål hver høst»

Øyvind Halleraker, Høyre



► baneverket bør organiseres etter foretaksmodellen fordi den «gir best forutsetninger for å sikre nødvendig effektivitet. Det vil si at den kan gi en beslutningsstruktur som ivaretar både brukerhensyn og politiske hensyn, samtidig som den har fleksibilitet med hensyn til valg av investeringsprofil over tid og finansieringsløsning på det konkrete prosjektet».

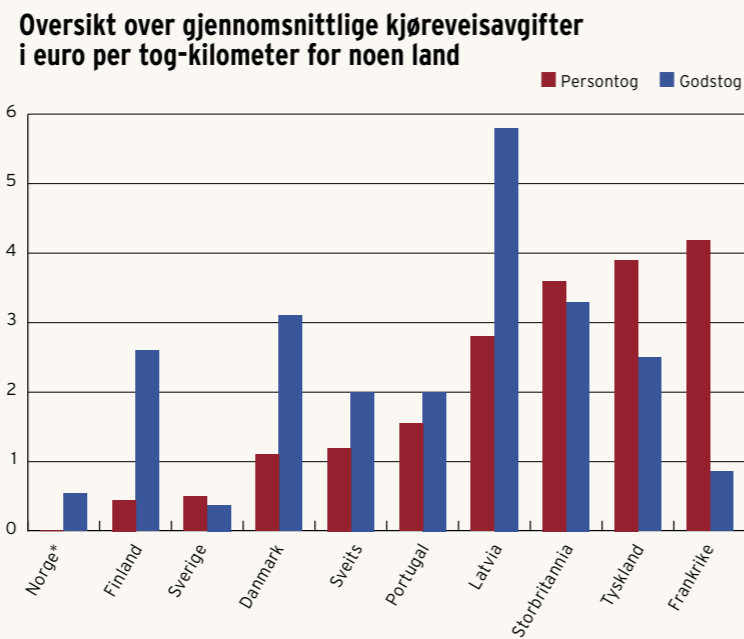
Rapporten er ført i pennen av Ola D. Nafstad. Dette var det siste oppdraget hans i Econ Pöyry før han begynte som ekspedisjons-sjef i Nærings- og handelsdepartementet. Rapporten er laget på oppdrag fra Arbeidsgiverforeningen Spekter (tidligere NAVO), som blant annet organiserer NSB og CargoNet.

Tidligere i år har eks-statsrådene Sigbjørn Johnsen og Matz Sandmann sagt at norske politikere må rette opp en systemfeil på vei og jernbane. I Jernbanemagasinet (nummer 3 2008) uttalte tidligere finansråd og Telenor-topp Tormod Hermansen i samme retning. Han foreslo her et helt nytt regime – med Jernbaneverket som statsforetak – for å få modernisert



«Fremskrittspartiet vil organisere Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap»

Per Sandberg, Fremskrittspartiet



Kilde: OECDs europakonferanse for samferdselsministre, 2006
* I Norge betaler togselskapene som bruker Gardermobanen, en avgift som skal dekke vedlikeholdet. Kjøreveisavgift for godstog gjelder bare for svenske malmtog på Ofotbanen.

jernbanenettet i et raskt tempo.

- Mer penger viktigst

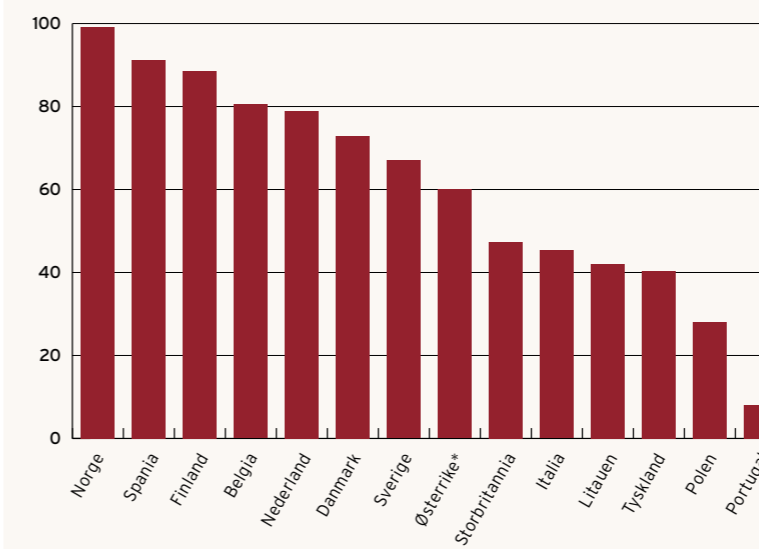
Nå åpner stortingsrepresentanter fra alle politiske partier for å

organisere Jernbaneverket og jernbaneprosjekter på en annen måte enn i dag. De understreker at mer penger er det viktigste, men at en annen organisering kan gi mer jernbane for pengene.

– Det viktigste for å få fart på jernbanen i Norge, er mer penger, slår stortingsrepresentant Torstein Rudihagen (Ap) fast.

– Men hvis det også er behov for en annen organisering av Jernbaneverket, stiller jeg meg åpen til det. Det er ingen tvil om at Jernbane-

Statlige bevilgninger i andel av totale investeringer og driftskostnader i jernbanens infrastruktur. Tall fra 2006 og 2007



Kilde: Selskapenes hjemmesider og direkte kontakt med informasjonsavdelingene
* Kun på investeringer

verket i det minste må få lov til å benytte seg av prosjektfinansiering eller få investeringene inn som egne prosjekter på statsbudsjettet, slik det ble gjort med bygginga av Operaen og Svinesundbrua, sier Rudihagen.

Rudihagen mener også at noen av de elementene som bidrar til at en entreprenør vil bygge fort og ordentlig som i et Offentlig Privat Samarbeids-prosjekt (OPS), godt kan bakes inn i andre kontrakter. Han tror ikke det er behov for

OPS-prosjekt i Norge fordi «vi har jo nok penger».

- Diskriminering

– Jernbanen er blitt gjennom-

gående diskriminert i forhold til de andre etatene. Det første vi må gjøre, er å likebehandle jernbane og veg, slår Hallgeir H. Langeland fra SV fast. Langeland er ikke så opptatt av organiseringen av Jernbaneverket, annet enn at han stiller seg åpen til å diskutere andre løsninger. Derimot er han opptatt av penger:

– Jernbaneverket har aldri hatt nok penger. Hvis det skal være mulig å nå målene i klimaforliket, må investeringene til jernbane opp, sier Langeland.

Senterpartiets Ola Borten Moe mener derimot at det er på tide at Jernbaneverket kommer seg unna det rigide budsjetteringssystemet de er underlagt.

– Vi i Senterpartiet vil opplagt være med på en slik diskusjon.

Vi må finne en organisasjonsform som er mer fri. Så får det være opp til en hensiktsmessighetsvurdering om det bør være et aksjeselskap eller statsforetak eller noe annet. Poenget er at Jernbaneverket får en friere rolle, sier Borten Moe. Det samme mener også alle de andre borgerlige partiene.

Se også side 42.

«Jernbanen er blitt gjennomgående diskriminert i forhold til de andre etatene»

Hallgeir H. Langeland, Sosialistisk Venstreparti



ENGLAND

Passasjertog mellom London og Manchester betaler € 6,45 per mile i kjøreveisavgift. Total kostnad for denne turen på 340 km blir da ca. 11 000 kroner. For Oslo-Trondheim ville det gitt en kostnad på kr 17 800. For et smekkefullt tog av type 73 (200 pass.) utgjør det 89 kroner ekstra per billett.

LATVIA

I Latvia er det lange, tunge godstog

som gjelder. I den grad staten bidrar med penger over statsbudsjettet, er det som egenandel for EU-støtte. Et godstog betaler € 8,08 per kilometer. For strekningen Alnabru-Trondheim ville det gitt en kostnad på nærmere 40 000 kroner

SVEITS

De sveitsiske statsbanene (SBB) eier eller er medeier i 31 selskap, 14 innen persontrafikk og reiseliv, fem kraftverk, fem innen eiendom og parke-

ring, ett godstogselskap og seks andre selskap, blant annet et forsikringsselskap. SBB hadde i fjor en omsetning på 40 milliarder kroner og satt på verdier for 160 milliarder.

ØSTERRIKE

I 2007 la ÖBB-Infrastruktur Bau AG ut obligasjoner for 1,3 milliarder euro (ca. 10 milliarder kroner) i kapitalmarkedet. Dette ble overtegnet to ganger takket være at den østerrikske staten forplikter seg for obligasjonene og

fordi ÖBB-Infrastruktur Bau AG har en utmerket kreditt-rating (AAA/Aaa).

SVERIGE

Botniabanan AB er opprettet for å bygge den 19 mil lange Botniabanan. Den svenske staten eier 91 prosent av aksjene mens de resterende eies av de fire kommunene langs banen. Fylkene Västernorrland og Västerbotten er også involvert. Hele utbyggingen blir lånefinansiert, mens kommunene tar ansvaret for og kostnadene med planleggingen i sin egen kommune.

Kommunene skal også bygge og drive et reisesenter (stasjon) i sin kommune for egen regning. Når banen står ferdig, skal Banverket leie den for en sum som tilsvarer tilbakebetalingen av lånet. Deretter får Banverket kjøpt banen for den summen deltakerne har spytet inn i form av aksjekapital.

POLEN

En tredel av jernbanenettet beskrives som svært dårlig og trenger fullstendig fornyelse. 10 prosent av linjenettet har nedsatt hastighet. Å fjerne

årsaken til fartsreduksjonene vil koste mer enn én milliard euro. En EU-rapport fastslår at 22,9 prosent av linjenettet holder EU-standard.

PORTUGAL

Det portugisiske «jernbaneverket» REFER investerte i fjor for 336 millioner euro. Investeringene ble finansiert slik: 5 mill. euro kom over statsbudsjettet, 70,6 mill. euro fra EU-fond og resten - 249,9 mill. euro - fra låneopptak.



Bruker et halvt oljefond på jernbane

Fram til 2020 skal Spania bruke over 1000 milliarder kroner på nye høyhastighetsbaner og utbedringer av det eksisterende nettet. Landet er i ferd med å bli verdensledende på jernbane, og suksessoppskriften ligger i en transportplan som gjelder for 15 år.

Tekst: ARNE BJØRNDAL **Foto:** RENFE

Det var etter seieren ved parlamentsvalget i 2004 at den nyvalgte sosialdemokratiske statsministeren raskt la fram den nasjonale transportplanen PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes).

– Dette er tidenes mest ambisiøse plan for utbygging av samferdsel, kunngjorde José Luis Rodríguez Zapatero. Planen beløper

seg til godt over 2000 milliarder kroner (250 milliarder euro) fram til 2020. Halvparten av pengene skal brukes på jernbane, og det tilsvarer grovt sett omtrent halvparten av det norske oljefondet.

Fuglen som inspirerte

Spania har i flere år satset på å bygge ut et moderne jernbanenett,

og om to år blir landet verdensledende på høyhastighet.

Det begynte i 1992. Da åpnet Spania høyhastighetsbane mellom Madrid og Sevilla. Med en toppfart på 300 km/t kunne toget AVE (fugl på spansk) tilbakelegge den 470 km lange strekningen – omtrent som Bergensbanen – på to og en halv time.

Erfaringene var meget gode: Med topp fart, suveren sikkerhet og svært høy punktlighet kapret toget flypassasjerer, og 45 prosent av de reisende mellom de to byene foretrekker nå toget. Dette inspirerte spanske myndigheter. Resultatet ble den ambisiøse PEIT-planen, som ble vedtatt i 2005.

Stor frihet

I Spania er det et eget departement som har det overordnede ansvaret for offentlige arbeider.

Jernbanens infrastrukturforvalter Adif er underlagt dette departementet, men er samtidig et kommersielt selskap med et eget ansvarlig styre og vide fullmakter.

– Vi får våre overordnede instruksjoner fra departementet, men har stor grad av frihet til å løse de ulike oppgavene, sier Antonio

Lopez Romero ved Adifs pressekontor i Sevilla.

Flerårige avtaler

Adif har flerårige avtaler med departementet. For den inneværende avtaleperioden, fra 2007 til 2010, får Adif nesten 97 milliarder kroner i statsstøtte til utbygging og vedlikehold av eksisterende nett. I tillegg kommer utbygging av høyhastighetsspor, og her går det med store summer hvert eneste år: Bare i fjor brukte Adif 38,4 milliarder kroner på det såkalte AVE-nettet.

Målet er at Spania i 2010 skal ha 2.230 kilometer med høyhastighetsspor. Ti år senere vil Spania ha bygd ut høyhastighetsbaner i nær sagt alle retninger og med flere korridorer mot nabolandene Frankrike og Portugal. 90 prosent av befolkningen vil da bo maksimalt 50 kilometer fra nærmeste AVE-stasjon.

EU-støtte og lån

Spania får alt i alt 62 milliarder kroner fra tre ulike EU-fond for å bygge ut sitt nye AVE-nett fram til 2020.

Adif kan, med departementets tillatelse, også ta opp lån – både i den Europeiske Investeringsbanken (EIB) og den spanske transportbanken (SEITTSA). Ifjor fikk Adif tillatelse til å låne nærmere seks milliarder norske kroner i disse bankene.

Adif sikrer seg inntekter gjennom kjøreveisavgifter fra togselskapet Renfe. I 2007 måtte Renfe ut med drøyt én milliard kroner for bruken av skinnegang og om lag 460 millioner kroner for bruken av stasjoner og annen infrastruktur.

Kommersielt

Adif har vært statlig selskap siden 2005. Oppgaven er utbygging, drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur på kommersielt grunnlag.

Blant annet har Adif eierinteresser i 51 foretak. Aktivitetene i disse selskapene omfatter alt fra konsulenttjenester til kommersiell utnytting av stasjoner og terminaler.

Renfe har siden 2005 fungert som et statlig, kommersielt togselskap som frakter gods og mennesker.

Det er også åpnet opp for private aktører på jernbanenettet. Så langt

SPANIA OG JERNBANE

- ▶ I 2003 vedtok Spania en ny og EU-tilpasset jernbanelov.
- ▶ I 2005 ble Adif opprettet som et statlig, kommersielt infrastrukturselskap og Renfe som et statlig, kommersielt togselskap.
- ▶ Samme år vedtok Spania å satse 125 milliarder euro på jernbane fram til 2020.
- ▶ Pengene hentes gjennom statlige overføringer, EU-støtte (62 milliarder kroner), lån, kjøreveisavgifter og kommersiell virksomhet.
- ▶ Departementet for offentlige arbeider har det overordnede ansvaret for jernbanen og for gjennomføringen av den omfattende transportplanen.



FOTO: ARNE BJØRNDAL

KREVENDE: Den siste delstrekningen mellom Madrid og Málaga har vært en teknisk krevende oppgave. Drøyt 60 prosent av 54 kilometer går enten i tunnel eller på lange strake broer gjennom det sørlige Andalucía.

finnes det to godstransportører og noen mindre selskaper som tilbyr persontransport på avgrensede og smalsporede jernbanelinjer, ofte tilknyttet turisme.

Et løft for gods-Norge

- På Alnabru går det én vei: Opp, opp og opp, fastslår kranfører Per Sigve Pedersen. Det er ikke bare trafikken som vokser. Nå vokser også Norges viktigste godsterminal sammen med trafikkøkningen, og det SKAL overføres mer godstrafikk fra bil til tog.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Det er fest i den nyeste lastegata på Alnabru mens værgudene denne siste torsdagen i oktober ettertrykkelig varsler at det går mot holkeføle. Kranfører Per Sigve Pedersen i CargoNet kikker bort på selskapets nyeste lokomotiv, som avdukes med røyk og boblemaskin.

Mens spotlighten tennes og orkesteret spiller opp til fest for statssekretær, jernbanedirektør, og en strålende fornøyd CargoNet-direktør, jobber kranfører Pedersen uførtroddent videre.

Vekst på 70 prosent

CargoNet har hatt en vekst på 70 prosent siden 2002 og har spilt en sentral rolle i veksten på jernbanen i Norge de siste årene.

- Vi jobber døgnkontinuerlig

NYTT LOK:

Det første av ti nye miljøvennlige lokomotiv ble avduket samtidig med åpningen av nye spor og ny lastegate på Alnabru. F.v.: Elisabeth Enger, Erik Lahnstein og Are Kjensli.



turnus gjennom hele uka. De eneste timene kranene og truckene på Alnabruterminalen står uvirk-somme gjennom uka, er fra lørdag klokken 18 til søndag morgen klokken 06. Da overhales kraner og trucker, forteller kranfører Pedersen.

Kran- og truckførerne på Alnabru har sett frem til å få økt kapasitet og få konsentrert laste- og losseaktiviteten. Dette gir en mer effektiv håndtering av godset.

Dobling på jernbane

- Totalt har vi investert 60 millioner kroner på Alnabru etter påske, noe som gir mer effektiv drift og en økning i kapasiteten ved terminalen på 30 prosent, sa en fornøyd jernbanedirektør Elisabeth Enger som berømmet både byggherren Jernbaneverket Utbygging og entreprenørene.

- I fjor la vi frem en egen godsstrategi som skal sikre at veksten i godstransport på jernbane blir i tråd med næringslivets behov og i tråd med miljøpolitiske målsettinger. Vårt mål er at godstransporten på jernbane skal dobles innen 2020, og tredobles innen 2040. Vi markerer i dag første etappe på en trinnvis videre modernisering av Alnabruterminalen i årene som kommer. Ytterligere effektivisering av andre terminaler og en strekningsvis oppgradering av de viktigste transportkorridorene skal også gjennomføres for å nå nålene vi har satt oss.

- Sørlandsbanen blir den første strekningen hvor vi legger til rette for framføring av 600 meter lange og 1200 tonn tunge tog, slik at kapasiteten til Ganddal kan utnyttes til fulle, sa Enger.

Flere kryssingsspor

CargoNet benyttet åpningsmarkeringen av nye lastegater til å avduke sitt første av ti nye, miljøvennlige elektriske lok som blir levert i løpet av et halvt år.

- Dette er en viktig milepæl i

CargoNets historie. Det er meg bekjent første gang det anskaffes rene, elektriske godslokomotiver i Norge. Jeg kan love at disse skal få kjørt seg skikkelig! sa administrerende direktør Are Kjensli.

- Våre nye lok vil være spydspissen i den miljøatsingen som CargoNet nå gjør: Vi skal være et miljøvennlig jernbaneselskap. EL 19 bruker mindre vannkraftbasert strøm, og de mater strøm tilbake i nettet ved oppbremsing. Kjernen i vår visjon er at vi skal

trekke både lengre og tyngre tog. Disse lokomotivene vil kunne gjøre nettopp det. Begrensningene ligger på infrastrukturen. Vi håper at vår satsing gir samfunnet et ekstra incitament til å gjennomføre planene for utbygging av både kryssingsspor og terminaler. Vi vil da gi næringslivet et transporttilbud som er bedre enn i dag, og vi vil realisere samfunnsnyttene i å få mer gods over på bane fra vei. Husk at verden blir bedre når transporten går på skinner!

Håndterer veksten

- I januar hadde vi gleden av å åpne en helt ny og moderne godsterminal på Ganddal ved Stavanger. I dag utvider vi selve navet for all godstrafikk på jernbane, sa statssekretær Erik Lahnstein i Samferdselsdepartementet. - Flere tiltak skal utføres allerede neste år, blant annet ombygging og effektivisering av atkomstområdet. Til sammen gjør dette at terminalen blir i stand til å håndtere trafikkveksten de nærmeste årene, lovet Lahnstein.



STRAKTILTAK ALNABRU NORD

- ▶ Arbeidene startet våren 2008 og ble ferdige i høst.
- ▶ Et nytt jernbanespor er bygget. To eksisterende jernbanespor er lagt om.
- ▶ En ny lastegate er bygget, og en eksisterende lastegate er bygget om og forlenget.
- ▶ Jernbaneverket har vært rådgiver i jernbaneteknikk, COWI AS har vært rådgiver for grunnarbeidene.
- ▶ Entreprenør for grunnarbeidene var Anlegg Øst as, mens Balfour Beatty Rail AS utførte de jernbanetekniske arbeidene.
- ▶ Kostnad 60 millioner kroner.
- ▶ Kapasiteten på Alnabru containerterminal øker med 30 prosent.

FULL RULLE:

Kranfører Per Sigve Pedersen og hans kolleger jobber døgnet rundt og løfter stadig flere vogntog over på jernbane.

Vil gå føre

OPPDAL: Han vil rydde opp langs sporet for å skape trivsel, godt omdømme og bedre kvalitet på banen. – Gode haldningar er ikkje å få kjøpt på internett, seier fagleg leiar Ivar Lauritzen.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Som fagleg leiar er Ivar Lauritzen vorten kontormann. Men sidan 1978 har han gjort det aller meste som ein treng å gjere i eit spor. No har han òg ansvar for tryggleiken og for regulariteten. Det er ikkje berre like lett.

– Det er ei krevjande øving med dei budsjetta me har til korrektivt og førebyggjande vedlikehald. Men jo mindre ein har, jo flinkare må ein vere til å nytte det ein har på ein mest mogleg fornuftig måte. Dessutan har eg eit veldig oppegående korps av oppsynsmenn som er flinke til å prioritere dei rette tiltaka innanfor knappe budsjetttrammer.

MIN ARBEIDSDAG

NAMN: Ivar Lauritzen

TITTEL: Fagleg leiar lina på Dovre-/Trønderbanen

ALDER: 51

BAKGRUNN/UTDANNING: Yrkesskule, elementærteknisk skule, banereparatør, fagarbeidar, banemeisterassistent, strekningsleiar, gruppeleiar og oppsynsmann på lina.

ARBEIDSSTAD: Oppdal stasjon og Marienborg.

HOBBY: Korsong



PÅ SPORET: Fagleg leiar Ivar Lauritzen synest dei som reiser med tog, skal få nytte utsikta. Når toget køyrer gjennom Oppdal, er det lett å vere samd med han i det.

Voldsamt ansvar

Lauritzen vedgår at det er eit svært ansvar å ha ein slik jobb. Ikkje minst no når kontrollsystemet med alt på banen har vorte datastyrt, og lista med små og større feil både er lang og vond:

– Når me får ei lang liste med feil og budsjetta berre held til å få gjort noko, er det ei utfordring – og eit kolossalt ansvar som krev at ein er rak i ryggen. Det er aldri triveleg til dømes å vere han som tek avgjerda om å skilte ned farten og på den måten forseinkar toga, men det er ein del av jobben til meg og oppsynsmennene. Og jobbnummer ein er tryggleiken til dei som nyttar banen, seier Lauritzen og siterer det som står skrive i boka: «Over- og underbygginga skal halde krava til tryggleik».

Som fagleg leiar er det Ivar Lauritzen som saman med oppsynsmannen på strekninga må ta stilling til kor grensa går; om det held med å skilte ned farten eller om toga må stanse heilt.

– Da er det viktig å kunne stenge av etter jobb. Ein kan ikkje gå

rundt og vere ottefull. Da står ein ikkje lenge i ein slik jobb, seier Lauritzen, som for eigen del blæs bort kvardagen sine sorger som bass i Oppdal mannskor og i ein mannsoktett, eller tek fram toradaren og dreg ein sluskelåt.

Fanesakene

Som fagleg leiar på lina på Dovre-/Trønderbanen har Ivar Lauritzen sett seg som mål at strekninga frå Dombås til Steinkjer og opp til Storlien innan fem år skal vere ei ryddig strekning med pene utelager på stasjonane. I dag er det så ymse.

– Om fem år er målet at det ikkje skal liggje att ei einaste brukt sville eller skinnekapp nokon stad. Eg trur det er samanheng mellom kor ryddig det er langs sporet og kvaliteten på banen. Skilta langs banen skal stå rett opp og ned, og ikkje på skakke. Stasjonane skal vere presentable, forkynner han.

Slike haldningar gjev òg ein bonus, meiner Lauritzen:

– Dette handlar om å skape

trivsel og gode haldningar. Slikt er ikkje å få kjøpt på internett, men treng lang tid for å kome inn under huden. Når eg er fagleg leiar, skal dei som jobbar med eit prosjekt på Dovre-/Trønderbanen, ha ein plan om å rydde etter seg!

Dette heng òg saman med at Jernbaneverket skal vere ei miljøbedrift. – Om me ikkje klarer å halde det ryddig og fint, blir me heller ikkje truverdige. Om det ikkje ser pent ut på ein stasjon, får me ikkje eit godt omdømme, slår Lauritzen fast.

Det same meiner han om vegetasjonen langs sporet. – Å kunne nytte utsikta er ein del av opplevinga med å ta toget. Viss ikkje me klarer å halde vegetasjonen i sjakk, har me ikkje gjort jobben vår!

Meir samhandling

Ivar Lauritzen innser at den viktigaste jobben som fagleg leiar er å vere motivator og ein som kan skape samhandling på tvers av faga.

– Når me ikkje lenger er så

mange tilsette å ta av, må me tenkje tverrfagleg for å lykkast. Det gjeld òg for maskinane. Me må gå saman for å utnytte ressursane best mogleg og få meir ut av «dei kvite timane» da me slepp til på sporet.

Sjølv har han ei sterk tru på framtida og at det vil kome eit løft for jernbanen.

– I kvardagen er det dei små tinga som me lykkast med, som gjev den gode motivasjonen til å gå på jobb, seier han.

Dessutan nokre mål ein må ha å strekkje seg etter som mellom anna:

– Me har sagt at me skal ha null saktekøyringar på Dovre-/Trønderbanen etter sommarferien neste år. Det skal vi klare!

Om det blir tid til overs, slår Lauritzen gjerne eit slag for å betre tilhøvet til alle som er naboar til sporet, og for historia til Dovrebanen. Men så har Ivar Lauritzen noka å slekte på òg: Begge bestefedrane kom til Oppdal som jernbanesluskar.

SAGT OM JERNBANEN



«Tidstabellen på jernbanens stambaner (blant annet Østfoldbanen) har ikke endret seg vesentlig i de siste 25 årene. Komforten er bedret i en del vogner, men skinnene er de samme slik at kjøretempo er uendret og slingringen minner om en dårlig vaskemaskin fra 50-tallet»

GUNNAR LAURSEN, BEDRIFTSRÅDGIVER ØSTFOLD

«Vi må få slutt på "stop and go"-utbyggingen. Jens har også sagt det. I tillegg er det flertall i Stortinget for å endre finansieringssystem. Departementet har stampet imot, fordi det tradisjonelt vil ha kontroll med kredittgivingen i samfunnet, men jeg tror dette kommer med nasjonal transportplan neste år»

STEINAR GULLVÅG, STORTINGSREPR. (AP) VESTFOLD

«Miljøbevisste kunder og dyktige ansatte har realisert planen om å gi Norge verdens beste flytog. Denne satsingen her er den største publikumssuksess i norsk samferdsel de siste hundre årene og et eksempel til etterfølgelse»

THOMAS HAVNEGJERDE, ADM. DIR FLYTOGET AS

«Signalanlegget ved Oteråga stasjon er manuelt. Det betyr at noen henger opp et rødt flagg som får toget til å stoppe, eller et grønt flagg som betyr klar bane. I resten av Norge og den siviliserte verden foregår dette automatisk. Det gjør også sporskiftet. Men ikke her i nord. I de nordlige deler av verdens rikeste land godtar vi en jernbanedrift som vi ellers må til områder i Afrika for å finne maken til. Derfor blir vi ofte stående og vente ved Oteråga»

KARL-INGE BØRGEN, TILLITSVALGT
UTDANNINGSFORBUNDET NORDLAND

«Med høyhastighetstog vil en komme fra Risør til Kristiansand på en halv time»

KNUT HENNING THYGESEN, ORDFØRER (RØDT) RISØR



TOPPKARAKTER: I løpet av fire dager har Patrick Austvik bygd en 34 meter lang sporveksel som veier 40 tonn.

FEM JERNBANEFAG

Læringsordningen gir offentlig fagbrev i fem fag:

- ▶ Signalmontør
- ▶ Banemontør
- ▶ Energimontør
- ▶ Elektriker
- ▶ Telekommunikasjonsmontør

Søknadsfrist for lærlingeplass i Jernbaneverket eller hos en privat jernbaneentreprenør fra høsten 2009 er 1. mars.

Mer info:

www.okj.no
www.vilbli.no
www.jernbaneverket.no

60 nye lærlinger i sikte

FAUSKE: Patrick Austvik tar fagprøven som banemontør - med toppkarakter. I dagene 12.-13. november er han innleder når Jernbaneverkets 34 lærlinger samles på Hamar. Og neste høst tar Jernbaneverket sikte på å doble antall lærlingeplasser.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Patrick Austvik trekker et lettelsens sukk. I løpet av fire dager har lærlingen fra Ytterøy ved Levanger avlagt offentlig fagprøve i banefag med oppgaven å bygge en høyre-veksel med betongsviller. Jern-

banemagasinet møter Patrick og de tre sensorene, sjefingeniør Alf Helge Løhren, byggeleder Einar Solem og avdelingsingeniør Tore Refseth, på Fauske stasjon noen minutter etter at sensuren falt på anleggsplassen. Patrick er fjerde-mann med toppkarakter i løpet av de siste 10 år.

Fikk feil deler

– Redegjørelsen din, med 19 håndskrevne sider, hvor du begrunner hvorfor du valgte ikke å følge fremgangsmåten i teknisk regelverk, var solid, kommenterer Alf Helge Løhren på vei bort til svennestykket på 34 meter og 40 tonn!
 – Har aldri hørt på maken, utbryter Einar Solem, når Patrick

forteller hvordan arbeidslaget hans på fem ikke lot seg affisere av at det var levert en feil del til skinneskryset: en venstrebue i stedet for høyrebue.

– Jeg var litt svett en stund, men vi kom i mål, ler Patrick.

Læringskonferanse

I dagene 12.-13. november skal Patrick Austvik til læringskonferansen 2008 på Hamar sammen med både første- og andreårs lærlinger i jernbanefag. Han skal holde innlegg om sine erfaringer som lærling.

– Det blir både ris og ros, lover han.

– Det er bra at antall lærlingeplasser fordelt på fem jernbanefag

nå økes til 60, synes Patrick og gir ros til rekrutteringsansvarlig Bente Tangen og seksjonssjef Grethe Sperre i Banedivisjonen personal fordi de satser på rekruttering av ungdom. Foruten representanter for Jernbaneverket er samtlige private arbeidsgivere med lærlingeplasser i jernbanefag invitert til Hamar.

Toveis

– Vi ønsker tilbakemelding fra både nye lærlinger og «erfarne» lærlinger innenfor jernbanefagene, sier Grethe Sperre. – Erfaringer lærlingene har gjort seg, kan vi bruke for å forbedre lærlingetiden og tydeliggjøre forventningene fra arbeidsgiver. Hun er sikker på at innsatsen for å tilrettelegge gode lærlingeplasser ute i driftsmiljøene vil gi god avkastning for Jernbaneverket.

– Lærlinger som daglig stiller spørsmål ved hvorfor oppgavene

utføres slik de gjør, gir diskusjon og en positiv skjerping i arbeidsmiljøet rundt arbeidsoppgaver og rutiner. Fordi driftsapparatet har mange dyktige fagpersoner og veiledere, er Jernbaneverket en spennende arbeidsgiver for lærlinger enten de velger banefag, sterkstrøm eller svakstrøm. Vi har ryddige kontrakter, gode utsikter for fast jobb over hele landet og en langsiktighet i arbeidsoppgavene. Til sammen utgjør dette et pluss for ungdom som skal velge yrkeskarriere innen jernbanefag.

1. mars

– Søknadsfrist for å bli lærling i Jernbaneverket eller hos en privat entreprenør er allerede 1. mars 2009, forteller Harald Eide Galtung. Han er daglig leder ved Oppføringskontoret for jernbanesektoren som koordinerer søknader om lærlingeplass i Jernbaneverket,

Baneservice, Norsk Jernbanedrift og Strukton Rail.

Det har vært jobbet aktivt for å få ut informasjon til veiledere på ungdomsskolen og videregående skole fra hele bransjen.

– Det er også mulig søke lærlingeplass på vanlig måte, rett til bedrift, sier Eide Galtung. Opplæringskontoret står likevel nærmest til å hjelpe dem som skal velge linje eller fagkombinasjon for å komme i betraktning når lærlingeplassene i Jernbaneverket skal fordeles til høsten.

– Vi jobber for at kvaliteten på utdanningstilbudet til jernbanelærlingene skal bli det aller beste, sier rekrutteringsansvarlig i Jernbaneverket, Bente Tangen. Tangen tror det vil bli rift om de 60 plassene og skulle gjerne økt antall plasser fra 60 til 100 neste år. Det trengs noe mer tid for å få dette til, sier hun. ▶

Tilbud av de sjeldne

To ukers betalt permisjon for å studere og oppleve jernbanen i England, Spania, Tyskland eller Polen. Det er et tilbud av de ytterst sjeldne som går til de beste andreårslærlingene i Jernbaneverket Region Nord.

Tekst og foto: DAG SVINSÅS

Det er Sør-Trøndelag fylkeskommune som har kommet med tilbud om å delta i et utvekslingsprogram for lærlinger i Europa. Stipendiet dekker reise og opphold for lærlingene, mens bedriftene selv må legge forholdene til rette for permisjon.

Leder for Jernbaneverkets drifts- og vedlikeholdsansatte i nord, Joacim Kristiansen, tente på ideen og fikk tilslag i ledergruppen.

Alle lærlinger innen regionens grenser vil komme i betraktning uansett fylke de er stasjonert i. Elverum vil derfor være et like godt utgangspunkt for å lykkes som Narvik.

Satser på ungdom

– Ved å tilby lærlingene våre muligheten til å delta i et slikt læreprogram, vil vi fremstå som en spesiell lærebedrift som satser på ungdom og åpner for både personlig og faglig utvikling, mener Joacim Kristiansen.

– Oppholdet starter med et språklig «overlevels kurs» i tre uker før man skal jobbe ved selve jernbanen. Ungdommene får udiskutabelt hevet fagkompetansen ved å få et spennende innblikk i andre nasjoners arbeidsteknikker, arbeidsopplegg og rutiner. Innblikk i annen kultur og et fremmed arbeidsmiljø vil komme auto-

matisk. En ekstra utfordring vil ligge i å snakke et annet språk – og spesielt vil man lære seg et teknisk fremmedspråk som sikkert kan utnyttes i ettertid, sier Kristiansen som tenker seg en til tre lærlinger. Utvekslingen vil primært skje i vår lavsesong.

Flere kandidater

– Hvilke kriterier vil du legge til grunn for utvelgelsen?

– De er tredelte. Resultatene oppnådd i selve læretid, udiskutabelt lavt fravær samt at lærlingene må ha utmerket seg positivt hele tiden, litt formalistisk uttrykt fremvist initiativ og engasjement ut over det som kan forventes av en lærling!

– Og slike kandidater mener du å ha?

– Ja, flere ...

Privilegert

Malvikingen Bjørn-Inge Lund (18) er lærling i Trondheim og en som tente som en rakett på muligheten. Ønsket er krystallklart: – For det første ville jeg følt meg enormt privilegert dersom jeg hadde blitt plukket ut. Og hadde jeg det, ville førsteønsket vært England. Ikke på grunn av verken pub eller fotball, selv om jeg liker den engelske kulturen, men fordi jeg familiært er knyttet til landet. Senest i som-



mer var jeg over der i bryllup – og reiste en del med tog. Dessverre bare som passasjer, og jeg fikk ikke den nærheten til jernbanen jeg kunne ha tenkt meg. Men jeg har lest en del om engelsk jernbane og sett program på TV. Utfordringen for meg ville ha vært å få oppleve kjente ting i nye omgivelser. Virkelig fått følt på arbeidsforhol-

VIL UT: Bjørn-Inge Lund (18) fra Malvik (t.v.) vil gjerne bli utplassert i England. Lederen Joacim Kristiansen (i midten) minner om at han har flere gode kandidater, og Baard-Ole Tronsmo (18) fra Meråker smiler fornøyd.

dene, kvaliteten. Jeg lurer også på hvordan det er å jobbe i det tempoet og tidspresset de nødvendigvis må jobbe i med den høye togfrekvensen landet har! Undrer unge Lund, og så gjenstår

det å se om han blir plukket ut til å bruke sin flytende dialektengelsk til nytte for Jernbaneverket.

For etter hjemkomsten vil Joacim Kristiansen ha seg fremlagt en utfyllende rapport om

hvordan både oppholdet var for den enkelte og hvilke moment som kan overføres til det norske jernbanesporet.

Fjerner farlig fjell

GRONG: - Hør den lyden! Dag Arne Larem henger bokstavelig talt i en tynn tråd og jobber iherdig med renskespettet. Lyden av løst fjell er ikke til å ta feil av når han med full kraft dunker spettet i ei steinblokk på halvannet tonn.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Se opp!!

Etter et par minutters leting etter riss og lirking der røtter fra frodig vegetasjon har sprengt seg ned gjennom svakhetssoner i fjellet, suser den løse fjellblokka gjennom luften ned mot Nordlandsbanen og dunker ned i pukken ved siden av skinnegangen. Ingen tog er i nærheten.

Banemontøren jobber seg systematisk nedover fjellskjæringen og finner flere løse steinblokker, men ingen på størrelse med den første som dundret nedover fra 20 meters høyde.

Vi er sammen med et arbeidslag på syv mann: Sikkerhetsmann, en robelkjører, en maskinfører med skinnegående traktorgraver, en klatreformann som er ansvarlig for sikkerheten til banemontøren som har spesialisert seg på rassikringsarbeid og to mann som rydder opp i sporet.

Fokus på farlig fjell

Gjennom flere år har kraftig vegetasjon, vann og frost sprengt løs

stein og fjellblokker som ligger utsatt til for passerende tog.

Oppsynsmennene har meldt inn et økende behov for kontroll og fjellrensk. I 2008 er dette arbeidet kommet godt i gang.

Banearbeidere har gått på klatrekurs, og de høyest prioriterte strekningene er tatt før vinteren setter inn. Arbeidet utenfor tunnelene må vente til våren igjen.

Røntgenblikk

Dag Arne Larem ber sikringsmann og klatreinstruktør Tom Reiner Olsen gi ut mer tau, slik at han kan fire seg ned i posisjon for å undersøke neste sprekk. Med røntgenblikk og systematisk sjekk med renskespettet jobber han seg nedover fjellskjæringen.

– Her kommer én til! Dag Arne klemmer til og vipper ut en ny blokk. Klatrerne pendler gjennom lufta for at klatretauet ikke skal komme i veien mens steinen går kast i kast under han og fanges opp av ei kraftig gummimatte som er sydd sammen av lastebildekk med en stålwire slik at skinner og sviller ikke blir skadet.

Aktive tiltak

– Etter en periode med lite rassikring og rydding langs linjen er det mitt inntrykk at inspeksjoner og aktive tiltak på utsatte strekninger prioriteres, sier lokfører Svein Nystad.

Når lokfører Nystad og konduktør Karsten Bråten betrakter bildene fra fjellrenskingen nord for Grong på jobb på Nordlandsba-

nen fra Mo i Rana til Bodø, grusser de. Det er ikke trivelig å kjøre på halvannet tonns fjellblokker i sporet, og sannsynligheten for at issprengning ville ha fått det løse fjellet til å rase ut i løpet av en vinter, er stor.

Det er ganske nøyaktig to år siden natt-toget fra Oslo til Bergen sporet av etter å ha truffet en steinblokk på tilsvarende størrelse i en tunnelmunning mellom Gol og Ål i Hallingdal. Det var et under at lokfører og passasjerer kom fra den dramatiske hendelsen uten alvorlige skader.

Økt trygghet

Konduktør Karsten Bråten har også merket seg at Jernbaneverkets oppsynsmenn og geologer er mer aktive der det trengs innsats for å gjøre jernbanen trygg: – Rett som det er, jobbes det med gravemaskiner og piggutstyr for å få ned løst fjell i fjellskjæring og i tunneler. Det er opplagt at det gir økt trygghet i jobben vår og reduserer risikoen både for togpersonalet og passasjerer.

– Jeg er opplevet at innsatsen langs sporet er større enn på lang tid, sier lokfører Svein Nystad til Jernbanemagasinet.

SUSER: Dag Arne Larem har fått løsnet ei steinblokk som suser gjennom luften ned mot Nordlandsbanen. Øverst klatreinstruktør Tom Reiner Olsen.

TRYGG:

Lokfører Svein Nystad opplever at arbeidet med rassikring på Nordlandsbanen er intensivert det siste året.



Utslipp 1

Norges naturvernforbund har skrevet en omfattende rapport om klimapåvirkninger av ulike transportmåter på mellom- og langdistanse. De har funnet ut at klima-utslippene ved bygging av enkeltsporet høyhastighetsbane er bare 25 prosent lavere enn ved bygging av dobbeltspor. Når det gjelder firefelts motorveg i forhold til tofelts, er differensen mye større; faktisk tre ganger større. Sammenliknes firefelts motorveg med dobbeltsporet jernbane, viser klimaregnskapet at det er en større klimabelasting ved å bygge jernbanen. Over anleggets livsløp kommer derimot motorvegen dårligst ut på grunn av langt større utslipp i driftsfasen.

Utslipp 2

Naturvernforbundets rapport konkluderer med at det største klimapotensialet for jernbanen er om den bygges ut til å ta trafikk fra fly. Dessuten ligger det et betydelig potensial i å få overført mer gods fra veg til bane. Studien til Naturvernforbundet viser også at det er mer fornuftig - sett fra et klimaståsted - å bygge ut én strekning helt og fullt for å få en rask overføring fra fly til tog på denne strekningen, enn å klatte seg fram på flere strekninger samtidig. Helt konkret peker forbundet på at strekningen Oslo-Stockholm er best egnet som prøvestrekning.

Utslipp 3

Størst klimaeffekt vil en få hvis jernbanen bygges ut i stedet for en motorveg. Det beror på at jernbanen da vil kunne forhindre den trafikkskapende effekten som ligger i en moderne veg med stor kapasitet. I tillegg kommer effekten av mindre klima-utslipp under bygging og drifting. Norges naturvernforbund konkluderer med at Norge bør satse på en moderne jernbane der den kan bidra til å stoppe vegutbygging og utvidelser av flyplasser. Ettersom det er liten forskjell i klima-utslipp mellom en enkeltsporet og dobbeltsporet jernbane, bør den nye jernbanen bygges ut med dobbeltspor.

Moderne rallar-utstilling

Anleggsfolk og -maskiner i jernbanens tjeneste har for første gang fått sin egen fotoutstilling. Nylig ble flotte anleggsbilder tatt av Jernbaneverkets informasjonsmedarbeider Hilde Lillejord vist ved Lysaker stasjon.

Tekst: OLAV NORDLI **Foto:** KJELL BAKKEN

Bildene viste glimt fra anleggsarbeidernes daglige virke - de moderne rallarene i Bærum. Publikum fikk møte både tunnel-folket som sprenger den nye Bærumstunnelen mellom Lysaker og Sandvika samt arbeiderne som bygger ny Lysaker stasjon. Litt informasjon om prosjektene til de reisende hørte også med til utstillingen.

Prisvinner

Hilde Lillejord er blant annet bachelor i fotojournalistikk, og hun har flere års fartstid som fotojournalist for VG, Magasinet, Dagsavisen og andre aviser. I norske pressefotografers kåring av årets bilder for 2007, vant hun kategorien «Dagligliv i Norge».

Siden august i fjor har Hilde vært ansatt i Jernbaneverket som informasjonsmedarbeider tilknyttet utbyggingen i Vestkorridoren.

Dokumentere

- Når mye av arbeidene skjedde rett utenfor vinduet mitt, var det naturlig å ta mange bilder og dokumentere prosessen. Arbeidene er høyt teknologiske og ofte spektakulære, og jeg har lagt vekt på ikke å redigere eller manipulere anleggsvirkeligheten, sier utstillingsdebutanten.

Utstillingen i de framtidige utleielokalene på Lysaker er nå stengt, men det tas sikte på at noen av bildene kan bli vist på biblioteker eller andre steder i Bærum i løpet av vinteren.



STILLER UT: Hilde Lillejord foran to av de beste bildene som ble presentert på utstillingen.



FORNØYDE KARER: Byggeleder Einar Solem (t.v.) og prosjektleder Roars Skarsmo er fornøyd med brua over sporene på Leangen.

Stor takk for gangbru

- Det kom en fotgjenger bort og takket oss den første morgenen. Det har ikke manglet på positive kommentarer ellers heller, forteller byggeleder Einar Solem etter at den midlertidige gangbrua over sporene ved Leangen i Trondheim er tatt i bruk.

Tekst og foto: DAG SVINSÅS

Leangen i Trondheim har i en årrekke vært et av de absolutt verste stedene i hele Region Nord når det gjelder ulovlig ferdsel. Skrekkehistoriene har avløst hverandre, og synergimeldingene har haglet. Tallet på reparerte hull i gjerder er høyt, sperrede stier ned mot sporet likeså - men den ulovlige trafikken over sporet har fortsatt.

For en måned siden satte Jernbaneverket opp en midlertidig gangbru over sporene - i tillegg til å bygge veger inn mot brua. Tiltaket fikk øyeblikkelig virkning. Fra første morgen tok fotgjengerne og syklistene imot tilbudet med takk. Nå virker det som den ulovlige ferdselen er blitt historie.

Lånt bru

Brua er lånt fra Statens vegvesen og skal stå på Leangen i en treårsperiode eller til den ordentlige brua er på plass. Denne har vært inntegnet på kartet lenge, men Vegvesenet har foreløpig ikke hatt penger til å gjøre noe med den.

Nå skal alle gjerdehull tettes - og forhåpentligvis vil stiene fort gro igjen. Spesielt vil nok lokførere fra de respektive tog-selskapene sette stor pris på den nye brua; ikke minst denne gruppen med yrkesutøvere har hatt sin negative opplevelser i forbindelse med den ulovlige ferdselen.

Godsstrategi

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) mener godstogene har markedsgrunnlag for å øke den ukentlige produksjonen fra 3000 kontainerenheter til 5000 - hvis forholdene legges til rette. I så fall vil det bli 1000 færre trailere på vegene. En farbar strategi for å nå dit, er i følge LTL å ta et krafttak på investeringssiden. Det som trengs er noen kryssingsspor og generelt større kapasitet for å gi økt hastighet og forutsigbar framkommelighet. Så vel godskunder som vi forbrukere stiller stadig strengere krav til godsleveranser. Hvis ikke godstoget er til å stole på, blir varene heller sendt ut på landevegen.

Protesterer

Et forslag om å bygge ny kollektivknute-terminal i samlokalisering med buss og tog på Elverum, har fått opp temperaturen i hedmarksbyen ved Glåma. Elverum Rutebilstasjon AS og bussnæringen har ingen tro på at det er så mange som vil kombinere buss og tog på Elverum. På den andre siden står de som vil styrke nettopp denne forbindelsen. NSB, sammen med Hedmark Trafikk og Fylkesrådet for trafikk, arbeider med å få til en timeavgang med tog mellom Hamar og Elverum. Og de vil ha et felles kollektivknutepunkt mellom tog og buss.

Dårligere forretning

NSB AS konstaterer etter årets åtte første måneder at inntektene går opp, men ikke så fort som kostnadene. Det betyr mindre igjen når alt er betalt. Det positive er at flere reiser med tog og buss, og at mer gods blir sendt med tog. Mens NSB-konsernet i fjor satt igjen med 481 millioner kroner, har de i år 269 millioner. Når årsakene til at det blir mindre igjen når det kommer mer inn, er et dyrt lønnsoppgjør og stive energipriser. Den eneste delen av konsernet som sitter igjen med mer enn i fjor, er eiendomsvirksomheten.

Ny Flytogsjef

Linda Bernander Silset (46) slutter etter ti år som direktør i Tusenryd AS og tar over som administrerende direktør i Flytoget AS fra 10. november. Bernander Silset er sørlending, bror til tidligere kringkastingssjef John G. Bernander og er kanskje lei av å kjøre berg- og dalbane?

Sjef for en ny tid

OSLO: - Endelig er det jernbanens tur! konstaterer Anne Kathrine Kalager entusiastisk. Prosjektsjefen for dobbeltsporprosjektene Oslo S-Ski og Minnesund-Kleverud gleder seg stort over statsbudsjettet.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

- Hvis man ønsker å satse på jernbanen, er det viktig å vise at man gjør det i områder hvor behovet er virkelig stort, åpner Anne Kathrine Kalager. Jernbanemagasinet møter geologen mellom pappesker på hennes nye projektkontor i Oslo City, to minutter fra Oslo S.

Den store dagen

Det er den store budsjett dagen, noen minutter før statsminister Jens Stoltenberg og samferdselsminister Liv Signe Navarsete skal ta toget til Lysaker stasjon for å presentere sitt tredje statsbudsjettet for et fulltallig pressekorps.

På projektkontoret møter vi en engasjert kvinne som av kolleger blir beskrevet som et usedvanlig strukturert og energisk ordensmenneske. Her er døren alltid åpen. Anne Kathrine Kalager er likevel kjent for å bruke tiden effektivt sammen med sine håndplukkede medarbeidere.

Forventninger

- Det er klart jeg har forventninger denne gang, svarer prosjektsjefen idet hun skimter statsministeren, samferdselsministeren, jernbanedirektøren, NRK Dagsrevyen, TV2 og et haleheng av pressefotografer gjennom vandrehallen på Oslo S til lokaltoget med kurs for Lysaker. Som Jernbaneverkets prosjektsjef stiller Anne Kathrine diskret pynnet, med obligatorisk vernevest og hjelm under armen. Hun er dreven i faget. Det er godt og vel 20 år ▶



FORVENTNING:
- Det er klart jeg har forventninger denne gang, smiler prosjektsjefen.



TUNGE PROSJEKTER: – Både Follobanen og Minnesund-Kleverud er store, tunge, tverrfaglige prosjekter som forutsetter at vi anvender all opparbeidet erfaring innen jernbane- og veiprosjekter de seneste åra, understreker prosjektsjefen.

► siden hun entret anleggsbransjen etter fullført geologistudium ved Universitetet i Oslo.

Fritid som inspirerer

Vi tar lokaltoget sammen med statsministeren og hans følge.

Trebarnsmoren forteller oss at hun legger vekt på også å prioritere et liv ved siden av jobben og ta vare på de menneskene som inngår i det.

– Jeg trives med mange baller i luften! erklærer hun og beskriver seg selv som «viderekommende i transport og catering». Med håndballspilleren Kathrine (17), o-løperen og skiløperen Harald (15) og danseren Henriette (11) har både mamma og pappa Kristian tett program gjennom uka og i helgene. Anne Kathrine opplever ikke denne innsatsen som utmattende. Den er snarere inspirerende og avvekslende fra jobben, hvor det går i prosjektmøter, medarbeidersamtaler, rekruttering og oppfølging av to travle prosjektorganisasjoner.

Applauderer

Vi er vel framme på Lysaker. Her drar Jens Stoltenberg i gang budsjettpresentasjonen, og prosjektsjefen følger spent med. Stoltenberg skryter av Liv Signe Navarsete. Anne Kathrine Kalager smiler og nikker fornøyd til ambisjonene fra en offensiv statsminister og en entusiastisk samferdselsminister.

– Fra neste år skal det ikke holdes igjen i satsingen på jernbane! proklameres det.

Prosjektsjefen for Oslo S-Ski og Minnesund-Kleverud applauderer 50 millioner kroner til planlegging av Follobanen. Men hun biter seg merke i at det mangler planleggingsmidler til å følge vegvesenets tempo i forberedelsene til E6 og nytt dobbeltspor til Hamar ...

– Her må noe gjøres, hvisker hun mens samferdselsministeren fortsetter.

Anne Kathrine startet karrieren på jernbanen på Norges første høyhastighetsstrekning, dobbeltsporutbyggingen mellom Ski og Sandbukta, i 1989-1996. Hun brenner

for jernbane og ser frem til å fortsette dobbeltsporutbyggingen fra Ski til Oslo.

– 50 millioner kroner og fullt påtrykk fra politikerne frem til planlagt anleggsstart i 2013 er gode nyheter i en prosjektorganisasjon som har ventet på startskuddet.

Internasjonal interesse

Nylig presenterte Anne Kathrine det nye storprosjektet, «Oslo-Ski: New double track – the biggest upcoming railway project in Norway», for internasjonale tunnel-eksperter og entreprenører på en konferanse i India.

– Interessen for dette prosjektet er meget stor ute, bekrefter prosjektsjefen. De internasjonale entreprenørene ønsker større kontrakter enn Jernbaneverket har operert med så langt.

– Før beslutning om drivemetode avklares, har vi en stor planleggingsjobb foran oss, hvor vi skal snu hver stein og gi våre beslutningstagere et så faglig solid underlag som mulig, lover hun.

Motparten som venn

Enten det nye dobbeltsporet fra Oslo S til Ski skal sprenges eller bores, legger prosjektsjefen vekt på å stå best mulig forberedt: – Det er så mye enklere å løse utfordringer som har vært gjennomtenkt på forhånd, påpeker hun og legger aller mest vekt på å ha et godt forhold til jernbanens naboer.

Fryktløs og målbevisst har Anne Kathrine Kalager representert Jernbaneverket da det nye dobbeltsporet skulle bygges i Vestkorridoren gjennom tett befolkede Sandvika og Asker, hvor skarpskodde eiendomsadvokater og erstatningsjurister var på plass.

«Anne Kathrine kommer alltid ut av vanskelige møter og forhandlinger med motparten som venn!» sier hennes kollega Jan Ausland. Skis ordfører Gorg Stub (H) er også full av lovord: «Hun er åpen, lyttende og utfordrende utålmodig etter å komme i gang. Jeg opplever

henne veldig behagelig som forhandlingsmotpart. Hun opptrer som en korrekt byråkrat.»

Kan stå klar 2018

– Det var klokt først å bygge høyhastighetsbane mellom Oslo og Gardermoen, mener Anne Kathrine Kalager. – Å satse på Flytoget var et kjempeviktig grep for å vise folk flest hva moderne jernbane kan være. Oppslutningen om å forlenge Flytogets rutetilbud, først til Asker, så til Drammen, har gitt meget viktige ringvirkninger.

– Dobling av kapasiteten fra to til fire spor mellom Oslo og Asker var nødvendig, men behovet for en tilsvarende effektiv forbindelse sørøver er påtrengende! Kapasitetsutnyttelsen Oslo S – Ski er nå 110 prosent. I dag slites Norges viktigste godstransportforbindelse til Europa ned mens man venter på to nye spor som tidligst kan stå klart i 2018. Åtti prosent av alt landbasert gods fra Europa til Oslo kommer gjennom Østfold. Begrensningene i Sørkorridoren medfører at mesteparten av dette i dag kjøres med bil. Når Follobanen åpner, blir det mulig å overføre mye til tog. Så Follobanen er i høyeste grad et miljøprosjekt, lokalt, regionalt og nasjonalt.

Nasjonalt infarkt

Den entusiastiske prosjektsjefen minner om at antall togpendlere har økt for hvert år: – Stappfulle tog viser at etterspørselen er større enn tilbudet. 150 000 reiser daglig over bygrensen gjennom sørkorridoren. Hverdagen for disse togpendlerne er som et kritisk hjerteinfarkt av nasjonal betydning.

– Og Follobanen er svaret?
– Uten tvil. Frem til 2025 vil



Follo og Østfold bli et av Norges viktigste vekstområder med en befolkningsvekst på 30 prosent. Jernbanen skal utgjøre ryggraden i transportsystemet gjennom denne regionen og mot resten av Europa.

Ydmyk

– Hvordan settes en optimal prosjektorganisasjon sammen?

– En prosjektorganisasjon er et puslespill av mennesker, gjerne med stor variasjon i interesser, erfaring og fagbakgrunn. Alle medarbeidere er like viktige og nødvendige for at alle bitene skal komme på plass. Ydmykhet og respekt for jobben og kolleger er viktig.

Både Follobanen og Minnesund-Kleverud er store, tunge, tverrfaglige prosjekter som forutsetter at vi anvender all opparbeidet erfaring innen jernbanebygging og veiprosjekter de seneste år.

– Vi trenger flere nye medarbeidere når prosjektene skal bemannes opp. Vi går en spennende tid i møte, og endelig er det tid for jernbane, avslutter en oppløftet og enda mer offensiv Anne Kathrine Kalager på hjemmeveien – med statsbudsjettet under armen.

GLAD:
Anne Kathrine Kalager er glad for å ha fått klarsignal for å prosjektere ny dobbeltsporet jernbane i et av Norges viktigste vekstområder.

«Jeg mener det er viktig også å prioritere livet ved siden av arbeidet. Ellers går det ut over kvaliteten og gleden i jobben.»

Anne Kathrine Kalager

Sikre kliv i stupbratt terreng

ORKLA: I utgangspunktet burde det ha virket litt småskummelt: Å se en godt voksen mann forsvinne ned mellom et femti meter høyt brufundament og mosekledde klippefremspring. Men – hele scenariet oser av ro og sikkerhet.

Tekst og foto: DAG SVINSÅS

Jernbanemagasinet er med på bruinspeksjon, og denne gangen dreier det seg ikke om en hvilken som helst bru: Orkla bru på Dovrebanen er en 93 år gammel steinbru, 60 meter i spenn og 47 meter ned til elva. Nesten litt monumental ruver brua over elva som denne dagen glir stille under – langt under.

Bru nummer 400

Inspektørteamet består av sikkerhetsrådgiver Bård Vagnild (50), byggeleder Einar Solem (53) og avdelingsingeniør Tore Refseth (59). I sommer og høst har de vandret langs Dovrebanen for å sjekke bruer, installasjoner og overganger.

Nå gjør de seg klare for å sjekke bru nummer 400. Seler dras på, sikkerhetslinene festes rutinert, vernesko og hjelmer kommer på og karabinkrokene festes..

Yttergrense

– Det er ingen tvil om at bruene på dagens jernbane er sterkt utsatt for slitasje og andre påkjenninger, fastslår Vagnild. – Vegetasjon i alle fasonger finner vekstgrunn i og ved fundamentene i selve murene. Røttene kiler seg inn og

vakser. Vi har observert pilarer som er flyttet en halv meter på grunn av ny vegetasjon. I tillegg kommer faren for rust der malingen slites bort. Dette finner vi mest av der jernbanen går langs sjøen.

– I det hele tatt føler vi nok at etterslepet på bruene også nå begynner å nærme seg sin yttergrense. En tilsvarende full inspeksjonsrunde ble gjort i 2001. Av foreslåtte tiltak kan vi bare se at fem prosent er utført syv år senere. Betenkelig, mener han.

Ingen akutte

Inspeksjonsturen i Region Nord skal konkludere med en stor rapport som er tenkt ferdigskrevet for kirkeklokkene kimer inn julefreden i 2008. De sier allerede at de har funnet mange punkt som

krever bedre vedlikehold – men ingen som kan karakteriseres som akutte. Hellbrua er verstingen så langt, og der er det allerede blitt saktekjøring på 20 kilometer i timen i påvente av vedlikehold.

90 års erfaring

Trioen som vi er med på jobb, meldte seg selv da det ble klart at banen deres hadde behov for en ny runde med bruinspeksjoner. – Vi utfyller hverandre veldig godt når det gjelder selve jernbanefaget, for vi vurderer selvsagt hele installasjonen; overbygning, underbygning, skinner og sviller og ikke bare selve brua. Alle tre har sikkerhets- og klatrekurs under kyndige Karl Emil Nygård, og vi hadde også det meste av utstyret. Derfor bifalt banesjef Knut Haugen tvert forslaget om at han kunne bruke den ekspertisen og de ressursene som banen hans allerede hadde, sier en av de tre som til sammen kan legge frem 90 år med erfaring fra jernbanen. Hvem som sier hva, virker nærmest underordnet. De opptrer og snakker utfyllende nærmest som et trehodet troll.

Noen tiår til

Da Jernbanemagasinet deltok ved Orkla bru, var det sokndølingen Einar Solem som kontrollert og behersket firte seg ned de stupbratte 40 meterne til brukaret. Men det kunne like gjerne vært en av de andre. Arbeidsoppgavene som kontrollør og sikkerhetsmenn i forskjellige funksjoner avgjør de når de kommer frem til stedet.

Da Solem stakk hodet opp igjen fra steinuren, var det denne gangen en god melding: – Det så bra ut. Kikket litt ekstra på fugningen mellom steinene og fotograferte det, men brua holder nok noen tiår til.



KLARE: Påledningen er fullført, og de fleste sikkerhetsrutinene er gått gjennom. Dermed er trioen (fra venstre) Einar Solem, Tore Refseth og Bård Vagnild klare til å utfordre den 50 meter høye Orkla bru.



KONSENTRERT: Full konsentrasjon og kontroll hos Einar Solem. Her er det stupbratt...



MONUMENTALT: Solem og Refseth blir små i forhold til den monumentale Orkla bru, som nesten på centimeteren ligger ti mil sør for Trondheim stasjon.

En reise tilbake i tid

«En unik opplevelse.» «Jeg skulle ønske at sola aldri gikk ned!» Superlativene sitter løst under en annerledes togtur rundt Nordmarka. 40 togpassasjerer får servert en femretters middag med godt drikke i et over 100 år gammelt tog.

Tekst: KAROLINE LERVIK SANDVOLD **Foto:** KYRRE LIEN

Norsk Museumstog, som i mange år har kjørt chartertog med veteranmateriell på norske spor, lette lenge etter en samarbeidspartner for å drive servering i togene. En kokk fra gourmetrestauranten Sult tente på ideen og resultatet var et tog helt utenom det vanlige.

En annen verden

Midt i den travle hverdagen, når vi alle er på vei fra jobb, kommer et helt uvanlig tog inn på Asker stasjon. Blikkene flytter seg mot museumstoget. Kameraene kommer opp fra vesker og sekker. Et tog med vogner fra begynnelsen av 1900-tallet og et elektrisk hurtig-togslokomotiv fra 1955 skinner i ettermiddagssolen. Ut av toget kommer togpersonalet som skal ta imot de festklede menneskene som venter spent.

Når vi går ombord, er det som å komme til en annen verden. Alt er annerledes. Lukten, atmosfæren, stemningen og utseendet. En skulle

GOURMETMAT: Gourmetrestauranten Sult ga gjestene en matopplevelse de sent vil glemme.



tro vi hadde reist tilbake i tid. Passasjerene går med store øyne rundt for å utforske det gamle toget som de neste seks timene skal ta dem Nordmarka rundt.

Kongevogn

Toget trekkes av et lokomotiv av typen El 11. Det ble levert i 1955 fra Thunes mekaniske verksted på Skøyen i Oslo og erstattet i sin tid damplokomotivene i de viktigste

persontogene.

Bakerst i toget er satt opp en salongvogn (118) fra 1923, som foruten salong har tre sovekupeer, tekjøkken og badeværelse med dusj. Vognen ble levert som direksjonsvogn for NSB og ble brukt av generaldirektøren på reiser i Norge. Frem til 1940 ble den også brukt som kongevogn av Kong Haakon VII.

Restaurantvognen (119) ble

levert i 1926 og har i sin driftstid ved NSB blant annet gått på Bergensbanen. Med plass til 40 pyntede gjester danner den pent restaurerte vognen en vakker ramme rundt måltidet.

Toget er utstyrt med en 1.-klasses sittevogn. Med sine 96 år er den togets eldste vogn. Her kan man synke ned i myke lenestoler som overgår all komfort på moderne tog.

«Flygende hollender»

Museumstoget starter kveldens tur ved Asker og stopper på stasjonene Sandvika, Lysaker, Skøyen og til slutt Oslo S for å plukke opp kveldens passasjerer. Ettermiddagstrette togpendlere tror knapt det de ser når de blanke teakvognene kommer farende gjennom stasjonen som en «flygende hollender» i ettermiddagsrushet.



FØRSTE KLASSE: Gjestene kunne nyte togturen i sittevogner av 1. klasse.



HISTORISK PREG: Restaurantvognen gir måltidet et historisk preg.

HØY STEMNING: Det var høy stemning blant gjestene da restauranten Sult og Norsk Museumstog arrangerte en annerledes togtur rundt Nordmarka.

Etter å ha kommet vel om bord, blir vi invitert med til salongvognen for å bli servert champagne eller annen aperitif. Gjestene ser allerede ut til å storkose seg, og samtalen er i gang.

Braksuksess!

Sult har i samarbeid med Norsk Museumstog utviklet et konsept som ikke kan oppleves noe annet sted i Norge.



STOLT:

Markedssjef for Sult, Bernt Bucker Johannessen er stolt over å kunne gi kundene sine en litt annerledes opplevelse.



JOBBER GRATIS: Togentusiastene Lars Ruud (t.v.), Atle Samuelsen og Sven Marius Gjeruldsen er med som kveldens togpersonale fra Norsk Museumstog. De jobber gjerne gratis om de får være med på togturer som denne.

► – Det begynte faktisk da en av mine kokker hadde vært med på dette toget. Han var overbegeistret. Vi tok derfor kontakt med Norsk Museumstog, og det viste seg at de lette etter en samarbeidspartner. Nå har vi hatt et vellykket samarbeid siden april, sier markedssjef for Sult, Bernt Bucker Johannessen.
Jernbanemagasinet utsendte er med på den første turen som er åpen for alle. Tidligere er det

arrangert turer for bedrifter og kunder.
– Den neste turen er allerede fullbooket, så det er utrolig morsomt. Det har vært en brakkesuksess, smiler Johannessen.
Ute begynner solen å senke seg bak innsjøer og trær med fantastiske høstfarger. Langt borte hører vi lyden av lokomotivets treklangsfløyte idet vi fortsetter inn i skogen – bort fra byen og sivilisasjonen.

Senere blir gjestene ledet til spisevognen der de blir servert en femretters gourmetmiddag med passende vin. Det begynner med roastbiff av andebryst servert med tranebærtrukkede pærer og avokadokrem. Det fortsetter med carpaccio av salmalaks med ketjap manis-dipp og koriander. Til hovedrett blir gjestene servert helstekt ytrefilet av okse med poteterriner, kantareller og linseglacé tilsmakt med rosmarin, som blir

HERSKAPELIG: Et presentabelt tog på sporet. Bakerst i toget er satt opp en salongvogn fra 1923, som ble levert som direksjonsvogn for NSB.



fulgt av tallegio med fikenmarmelade og rødvinreduserte sultaner. Måltidet blir avsluttet med en velsmakende sjokoladeterriner med bringebærgelé og sukkerskum.
Med sjel
Bernt Bucker Johannessen mener at dagens tog i for stor grad er transportmidler. Noe av «sjelen» er borte, mener han: – Før i tiden var det mer stas å ta toget. Da fikk passasjerene ofte mat om bord

under reisen. I begynnelsen av 1900-tallet ble det servert mat i jernbanerestauranten på stasjonene. Det ble ropt i vognene at det nå vil være spisepause i ti minutter. Senere ble det mulighet for reisende til å kunne bestille en matkurv med smørbrød og drikke til plassen sin. Til slutt kom restaurantvognene. Det var viktig at disse vognene var åpne og lyse. Detaljene var forfinede, elegante og enkle. Dette var fordi vognen



MYE HISTORIE: Toget har mye historie i veggene, og dette er Norsk Museumstog stolte av å vise.



**UFOR-
GLEMME-
LIG:** Dette vil jeg aldri glemme! sier Kine Grønnskog (i midten). Knut Raugstad Grønnskog og Kari Ask kommer til å anbefale dette til alle de kjenner.

► skulle brukes i mange år, og det var et bredt spekter av gjester. Johannessen tror at folk er villig til å betale litt ekstra for å få en annerledes opplevelse.
– Jeg håper at vi til slutt kan jobbe med dette på heltid, det hadde vært helt utrolig, smiler Johannessen.

Ny vri

Kine Grønnskog, Knut Raugstad og Kari Ask er tre av passasjerene om bord på kveldens reise. Kine fant annonsen i Asker og Bærums Budstikke og bestemte seg med én gang at dette var noe hun ville være med på. Hun har tatt med seg Knut for å overraske venninnen Kari.

– Da sønnen min ble konfirmert, hjalp Kari meg. Derfor ville jeg gjøre noe spesielt til gjengjeld, forteller Kine.

– Jeg visste ingenting. Jeg fikk bare beskjed om å møte opp pyntet på Sandvika stasjon, ler Kari.

Kari trodde hun skulle være med ut og spise i Sandvika, men

da hun måtte møte opp på stasjonen, trodde hun de skulle gå ut i Oslo.

– Jeg må si jeg var overrasket da dette flotte toget kjørte inn på stasjonen og vi skulle være med om bord. Jeg kunne ikke ha fått en bedre overraskelse. Dette er bare helt fantastisk, smiler Kari.

Guttedrømmen

Knut Raugstad er en stor togentusiast. Derfor var det stor opplevelse å få lov til å komme foran i lokomotivet da det ble en liten pause i Hønefoss.

– Det var utrolig morsomt! Den gamle guttedrømmen har gått i oppfyllelse, forteller han.

Kine, Kari og Knut skryter av mat og drikke, men understreker at det var ekstra spesielt å spise om bord på det gamle toget. Kine forteller at hun føler seg hensatt til 30-tallet og hvordan det var da.

– Dette vil jeg anbefale til både kollegaer, venner og familie. Det er en unik opplevelse som jeg aldri kommer til å glemme, smiler hun. De andre sier seg enig.

– Jeg skulle ønske at sola aldri gikk ned, ler Kari.

Overrasket

Atle Samuelsen, Lars Ruud og Sven Marius Gjeruldsen er tre av de frivillige som jobber for Norsk Museumstog. Både lokomotivføreren og ombordpersonalet jobber gratis når de deltar på turer som denne.

– Jeg synes det er så morsomt, så for meg holder det bare å få være med, forteller Atle Samuelsen.

Gjestene betaler 1750 kr for denne unike kvelden. Pengene deles mellom Norsk Museumstog og Sult. Norsk Museumstog bruker pengene på å vedlikeholde og restaurere musealt jernbanemateriell.

– Poenget er å vise frem materialet. Passasjerer og andre som ser toget, blir overrasket over hvor flott det er både utvendig og innvendig, sier Sven Marius Gjeruldsen.

Mest populært

Bernt Bucker Johannessen forteller at dette er et prosjekt som er svært



FEM RETTER: Personalet fra Sult jobber iherdig for å få kveldens fem retter ut til gjestene.



viktig for dem. Han synes turene er verdt hver krone.

– Vi er selvfølgelig interessert i nye oppdrag. Vi vil vise hva vi kan tilby, for dette er en enestående opplevelse man ikke får noe annet sted. Slike turer bidrar til å opprettholde materialet og ta vare på Norges historie, sier han.

Bernt Bucker Johannessen forteller at ruten rundt Nordmarka er den mest populære togturen. Han

mener det er fordi den er passe lang, man kjører gjennom den flotte naturen og ikke minst skyldes det at man ikke kjører den samme ruten frem og tilbake.

– Det flotte er jo at vi kan kjøre hvor som helst. Ruten er det egentlig kundene som bestemmer. Vi setter sammen toget med de forskjellige vognene etter hva kunden vil ha, sier han.

Når turen nærmer seg slutten og

mørket har lagt seg over Oslo, er det fortsatt høy stemning i spisevognen. En kan trygt si at kveldens tur har vært en stor suksess. Når gjestene stiger av på Oslo S og forlater toget, tar de med seg minner om en reise i tiden. 1920-tallet lever fortsatt på skinnene rundt Nordmarka.

TRYGT: Etter en liten luftepause sørger togpersonalet for at alle gjestene er trygt om bord.

Med hjerte for jernbanen

KrF har et hjerte som banker for jernbanen. Toget har store fortrinn i konkurranse med andre transportmidler. Flest mulig skal ha mulighet til å reise med toget, og ikke minst må vi få mer gods over fra vei til bane.

Derfor prioriterte vi jernbanen da vi satt i regjering, selv om Stoltenberg-regjeringen prøver å skape et bilde av det motsatte. Og jeg er glad for at Stoltenberg-regjeringen viderefører den økningen i jernbanebevilgningene som Bondevik-regjeringen startet.

KrF har stemt for alle forslag til økt satsing på jernbane, og jeg fortsetter at rammene økes betydelig i forhold til Jernbaneverkets forslag når Nasjonal transportplan legges frem i januar.

Men dette alene er ikke nok.

Større handlefrihet

Vi må også sørge for en mer forutsigbar, effektiv og sammenhengende utbygging av transportsystemet. Da må vi gjøre noe med måten vi organiserer arbeidet på.

Regjeringens skepsis til alterna-

tive finansieringsformer og prosjektfinansiering er lite fremtidsrettet.

Jernbaneverket er i dag et forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet. Det sikrer et sterkt statlig engasjement i sentrale deler av Jernbaneverkets områder. Men som forvaltningsorgan finansieres Jernbaneverket i dag ved direkte bevilgninger av brutto utgifter og inntekter over statsbudsjettet. Et sterkt statlig engasjement er nødvendig for å sikre togets posisjon i konkurranse med andre transportmidler, men det er likevel svakheter ved dagens ordning, ikke minst ved at både investeringer og vedlikehold er prisgitt bevilgninger i de årlige statsbudsjett.

KrF har foreslått å omorganisere Jernbaneverket til et statlig foretak. Det mener vi vil gi Jernbaneverket større handlefrihet til å løse sine oppgaver, og prosjekter kan gjennomføres på en mer effektiv og rasjonell måte.

Lånemidler

Samtidig har vi foreslått at det etableres en ordning der staten stiller

lånemidler til disposisjon for samferdselsprosjekter. Betjeningen av investeringene må blant annet skje i form av bevilgninger over statsbudsjettet.

Ta for eksempel utbygging av dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Denne strekningen er en av de største flaskehalsene i kollektivsystemet på Østlandet og en hovedinnfartsåre for kollektivreisende fra Oslo-Sør samt store deler av Akershus og Østfold. Dobbeltspor på denne strekningen må på plass. Det er bra at det er satt av planleggingsmidler for dette i 2009-budsjettet, noe som vil få vår fulle støtte. For pendlertrafikken gjennom det sentrale østlandsområdet er det helt nødvendig å få bort flaskehalsene. Dobbeltspor mel-

lom Oslo og Ski er i den sammenheng svært viktig, i tillegg til at det vil gi en rekke positive ringvirkninger i hele østlandsområdet. Dersom InterCity-triangelen skal realiseres innen 2020, som må være vårt klare mål, må det satses nå. Dobbeltsporet mot Ski er en naturlig fortsettelse etter at dobbeltsporet Lysaker – Sandvika er ferdig. Det haster med å komme i gang med prosjektet, men ikke bare haster det å komme i gang, det er også svært viktig med en avklart finansiering for hele prosjektet slik at vi får forutsigbarhet og rasjonell fremdrift i anleggsperioden. Her må prosjektfinansiering til.

Mer gods

Et godt jernbanetilbud og over-

« ... vil gi Jernbaneverket større handlefrihet til å løse sine oppgaver »



føring av gods fra veg til bane er viktig for å redusere samfunnsmessige problemer knyttet til miljø og trafiksikkerhet. I tillegg til statlige styringsmekanismer er kjøp av transporttjenester viktig for å ivareta samfunnsoppgaver med togtilbud der det ikke er grunnlag for kommersiell drift. Dette er avgjørende blant annet for å opprettholde togtilbudet i og rundt de sentrale, befolkningstette områdene. Uten slike kjøp vil store deler av togtilbudet bli lagt ned og medføre stor økning av vegtrafikken med kø, kork og forurensende utslipp.

Jeg er bekymret for at en stadig større andel av godstrafikken går på veg. Jernbanen har en konkurransekraft når store godsmengder skal fraktes over lange avstander.

Vi må få en større del av godstransport over fra veg til bane. For at vi skal lykkes med dette, må utbyggingen av dobbeltspor, kryssingsspor og godsterminaler intensiveres.

Større konkurranse

Persontransport med tog møter stadig større konkurranse fra andre transportmidler. På korte og mellomlange avstander møter toget konkurranse fra personbil og busser. På de lengste strekningene er konkurransen størst fra fly, og lavprislufvilletter er stadig lettere tilgjengelig.

Det gjenstår mye arbeid for å få på plass et fullverdig jernbanenett. Derfor vil KrF arbeide for en sterk satsing på jernbane i årene som kommer.

MER PÅ BANE:

Månedens gjest vil arbeide for en sterk satsing på jernbane i årene som kommer.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Jan Sahl
TITTEL: Stortingsrepresentant og samferdselspolitisk talsmann (KrF)





Et parkert tog

Dette bildet er tatt på togstasjonen i Hamburg, en kald dag i februar 2006.

Toget er tømt for passasjerer og står klart for rengjøring. Bildet er tatt i motlys, så litt arbeid med å lette kontraster i Photoshop måtte til. Brennvidde er 70mm, lukkertid, 1/15 sekund, blender 5.6.

MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE

NAVN: Kari E. Espeland
TITTEL: El. ingeniør
KAMERA: Nikon D70
BOR: Oslo



Fast togrute austover

DB Schenker skal starte med rute-gående godstog mellom Tyskland og Kina to ganger i veka frå februar 2009, når kinesarane er ferdige med å feire nyttår. Tilbodet, som vil få namnet Trans Eurasia Express, kjem etter at DB Schenker tidlegare i år hadde eit vellykka forsøk med eit godstog frå Xiangtang i Kina til Tyskland med delar til Fujitsu Siemens sine datamaskinar. Dette toget brukte 17 døgn. Når tyskarane startar opp med rutegåande godstog, vil det få ein fast timetabell å følgje. Aktuelt gods er varer til bilindustrien og til kjemisk industri, husholdsvarer og mellom anna papir.

Tregt for Hallandsås

Tunnelen gjennom Hallandsåsen i Sverige skulle først stå ferdig til 25. november 1999, sidan vart det bestemt at han skulle bli ferdig i 2012. No har òg den tidsplana sprukke, og håpet er å vere ferdig til 2015. Kostnadene vil også auke – mest sannsynleg med 800 millionar svenske kroner. Ei reforhandla avtale med entreprenør Skanska-Vinci om å dele på ansvaret for forseinkingane og mindreforbruk på andre prosjekt, gjer at Banverket ikkje ser mørkt på dei økonomiske sidene av saka trass i at sluttsommen på prosjektet vil bli på meir enn SEK 10 milliardar. Tunnelen er viktig for å få opp kapasiteten (frå fire til 24 tog i timen) og for å kunne køyre lengre og tyngre godstog.

ATC i USA

I midten av september kolliderte eit persontog med eit godstog i California i den verste togulykka i USA på mange år. I etterkant av ulykka var det stor semje om at ho kunne vore unngått om strekninga hadde hatt automatisk togkontroll (ATC). No kan det bli ein realitet ettersom senatet med overveldande fleirtal vedtok ei løyving på 13 milliardar dollar til Amtrak. Senatet vil òg setje ei grense på kor lenge dei tilsette på toga skal kunne arbeide. Medan flygarar har ei høgste grense på 100 timar i månaden, kunne tilsette på tog arbeide 400 timar. Senatet meiner 276 timar får vere nok (medan me tykkjer 150 timar får halde).



UTSLIPP: Selv om alle er enige om at utslippene fra vegene må ned, går størstedelen av investeringsmidlene fortsatt til veg.

Bilen er vinneren

Skal klimautslippene ned i Europa, må flere varer og personer transporteres med tog. Når det kommer til bevilgninger, er praksis likevel en helt annen: Mens vegsektoren mottar 111 milliarder euro i offentlige bevilgninger i året, er tilsvarende tall for jernbanen 37 milliarder.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** SCANPIX

CER, en europeisk sammenslutning av togselskap og jernbaneinfrastrukturforvaltere, har sammen med den internasjonale jernbaneunionen UIC laget en rapport som sammenligner vegtransport og jernbanetransport i Europa sett fra en miljøsynsvinkel. Rapporten er ikke spesielt lystig: Fra 1990 til 2005 økte utslippene av drivhusgasser fra innenlands transport i EU-15 med 26 prosent.

FNs klimapanel på Bali for ett år siden fastslo at det er umulig å nå målene om reduksjon i CO₂-utslippene uten at utslippene fra transportsektoren blir redusert. Men i transportsektoren peker pilene fortsatt i en annen retning. EU-kommisjonen antar en økning i energiforbruket til transport på 21 prosent fra 2010 til 2020. Den økningen vil neppe komme fra fornybar energi!

Rivende utvikling

Bilindustrien er etterkrigstidens absolutte vinner på transportfronten. Flytransporten har også økt betraktelig, særlig de siste tiårene, men ingenting slår biltrafikken. Fra 1970 har antall kilometer med motorvei i Europa økt med 350 prosent. Samtidig har antall kilometer med jernbane gått litt tilbake.

Alle former for transport har ei bakside. I samfunnsøkonomisk terminologi kalles det «eksterne kostnader». Det er kostnader ved køforsinkelser, ulykker, støy, klimaforandringer og luftforurensninger. Når disse kostnadene summeres opp for de 15 landene som var medlemmer av EU før 1994 samt for Sveits og Norge, ender de på ufattelige 698 milliarder euro for vegtransport og 6,2 milliarder euro for jernbane.

Flere interessante tall og sammenlikninger finnes i rapporten på www.uic.asso.fr.

Første tog på Botniabanan

Papir- og papirmassefabrikken M-real i Husum vart den første verksemda som fekk glede av Botniabanan etter at infrastrukturminister Åsa Torstensson offisielt hadde opna dei første 26 kilometrane av banen.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** BOTNIABANAN

Botniabanan vil bli på 19 mil. Men sjølv om første etappe er på berre 26 kilometer, frå Örnsköldsvik til Husum, er arbeidet med resten av banen kome så langt at 90 prosent av heile banen er ferdig. Både framdrift og kostnadsoverslag ser ut til å halde slik at banen kan opnast om to år.

Når det første toget som fekk klarsignal var eit godstog, er det heilt i tråd med kven banen er til for. Visst skal det gå passasjer-tog der, men banen vil være særskilt viktig for industrien langs kysten. M-real aleine har som mål å få 300 000 kubikkmeter over frå lastebil til jernbane.

Storindustri

Når heile banen er ferdig til Umeå, vil han kunne betene ein skogsvirkesindustri som samla produserer verdiar for 100 milliardar om året. Av desse går 30-40 milliardar til eksport.

Dessutan er det faktisk slik i Sverige at dei framleis har ei stål- og bergverksnæring. Mykje av ho ligg nord i Sverige og treng godt samband sørover til marknadene i Europa.

Under opninga vart det understreka at det ikkje er mogleg å nå dei europeiske måla for reduksjon i CO₂-utslepp utan jernbane. Dessutan kunne jernbanebransjen slå seg på brystet med at Sverige er eit leiande land i Europa når det kjem til jernbanelogistikk. Jernbanen tek stadig større del av transportmarknaden i Sverige.

Det første toget som gjekk på Botniabanan, vart framført på signal inne på dashbordet på lokomotivet. Heile banen blir nemleg bygd med det nye europeiske signalsystemet ERMTS.

Etter opninga er det Banverket som no har ansvaret for denne strekninga.



VEL BLÅST: Infrastrukturminister Åsa Torstensson fekk hjelp av hornmusikanter til å opne første del av Botniabanan.



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



Jubel for Jernbane-Jens

Fra dette ståsted i spaltene har det ikke sjelden ligget skepsis både på og mellom linjene. Med utgangspunkt i jernbanens forhistorie er heller ikke det så underlig – jernbanehistorien er svilleglagd på svært mange skuffelser. Perioden etter siste krig er i så måte kanskje spesielt karakteristisk.

I 1945 ventet en nedslitt jernbane på en tiltrengt fornyelse, men andre av landets behov fikk prioritet. Når det gjaldt samferdsel, trodde mange at toget hadde sin beste tid bak seg. Det var USA man så til og hentet inspirasjon ifra, og der var det bilen som var i skuddet. Det var også troen på bil-evangeliet som preget de toneangivende økonomer og politikere her i landet. Fremst blant disse var Erik Brofoss og Trygve Bratteli. Det er symptomatisk at propaganda- skriftet «Vi viser vei» som Arbeiderpartiet lanserte i 1949, ikke nevner jernbane over-

hodet. Senere lanserte Brofoss den endrede tittelen «Vi bygger vei» som politisk slagord for partiet.

Arbeiderpartiets styringsmonopol tok slutt i 1960-årene, og vi har senere hatt statsministere også fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet. Forholdet mellom Norsk Jernbaneforbund og Det norske Arbeiderparti har imidlertid vært spesielt tett i hele etterkrigstida. I perioder da partiet har hatt regjeringmakten, har det vært vanlig at både statsministeren og samferdselsministeren har gjestet Jernbaneforbundets landsmøte. Det skjedde også på forbundets landsmøte i begynnelsen av oktober, en begivenhet som i tid falt sammen med fremleggelsen av statsbudsjettet.

Det er milevid avstand mellom Trygve Bratteli som i sin tid ironiserte over de

norske fylkenes krav på sin rettmessige andel av NSBs underskudd, til Stoltenbergs kommentarer til budsjettet og løfter om satsing på jernbane gjennom NTP. I begge sammenhenger har statsministeren forpliktet seg på jernbanesatsing i et omfang som jeg ikke har funnet noen parallell til. Vi har kort og godt fått: Jernbane-Jens.

Inntil Jernbane-Jens flytter inn i statsministerboligen i sentrum, er vi praktisk talt naboer på Nordberg i Oslo. Og selv om det normalt skjer i pansrede kjøretøyer at stasministerbilen og følge passerer vårt hus, så hender det at vi treffes i området. Neste gang det skjer, skal jeg ta ham i handa og takke. For denne satsingen må vi tro på!

Reidar S. H.