

Jernbane

NR 10•2009

magasinet



Nye signaler

Jernbaneverket ønsker å ta i bruk det europeiske signalsystemet ERTMS på nye jernbanestrekninger. Når signallysene flyttes inn til lokfører, fjernes årsakene til mange forsinkelser.

Side 4-9



Jernbaneverket

Årsavslutning

Et hektisk år for Jernbaneverket går mot slutten. Jeg tror aldri Jernbaneverket har hatt så mye midler til disposisjon for å gjøre en etterlengtet vedlikeholds- og fornyelsesinnsats på jernbanelinjen. Dette har gitt resultater. Vi kan dokumentere at forsinkelsestidene på grunn av feil i infrastrukturen har gått betydelig ned. Banesjefsorganisasjonene og driftspersonalet har hatt ekstra mye på arbeidsblokken, og trafikkdivisjonen har stilt opp med alle ressurser for at arbeidet skulle kunne gjennomføres. Takk til alle som har stått på og gjort dette mulig.

I 2009 har vi også passert noen viktige milepæler på utbyggingsområdet. Lysaker stasjon ble åpnet som forutsatt, og etter en hektisk innspurt og stor innsats er trafikken på dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger i gang. Den offisielle åpningen av dobbeltsporet skjer 14. desember på den nye og flotte Paradis holdeplass. Samtidig vil rogalingene oppleve en betydelig forbedring av togtilbudet på strekningen.

Vi har også kommet i gang med nye prosjekter som Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen og Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen.

Alt dette har skjedd mens vi samtidig arbeider med et internt prosjekt for å bli enda bedre til å møte framtidens utfordringer. Kultur og verdier står i sentralt i dette arbeidet. Vi skal utvikle Jernbaneverket slik at vi i enda større grad kan leve opp til kundenes forventninger. I løpet av 2010 vil dette også føre til noen organisasjonsmessige tilpasninger. I denne utgaven av Jernbanemagasinet står det litt mer om hvilke endringer vi ser for oss.

Det betyr at også 2010 blir et krevende år. Vi har et godt statsbudsjett i ryggen og skal produsere for betydelige beløp også neste år. Viktige investeringsprosjekter står også på planen. En av utfordringene våre vil være knyttet til signalressurser og signalstrategi. Vi har knapphet på ressurser i dette viktige faget, og vi trenger å avklare hvordan vi skal gå videre for å sikre best mulig utnyttelse av disse ressursene. Vi vurderer nå om vi skal gå til en raskere innføring av det felles europeiske systemet ERTMS. Mye taler for at vi med én gang satser på en fremtidsrettet teknologi, men vi må være sikre på at overgangen lar seg gjennomføre rent teknisk. Dette går vi nå inn i, og siktemålet er å ha en signalstrategi ferdig innen 1. februar.

Med et travelt år bak oss og forventningene om nye utfordringer og viktig arbeid i 2010 er det mange som trenger en velfortjent juleferie. Jeg takker for den innsatsen som er lagt ned for Jernbaneverket i 2009, og ønsker alle en riktig god jul og et godt nytt år!

Elisabeth Enger
ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør



Innhold



22
God følelse

Prosjektleder Vibeke Aarnes har en god følelse etter å ha jobbet fram en helt ny plan som innebærer total omlegging av hele Alnabru-området.



24
Skifte

Den erfarne hovedsikkerhetsvakt Jan Jensen har tatt eksamen og er forberedt på overgangen til nye trafikkregler fra 13. desember i år.



38
Tog i bok

Litterært sett er toget en fin måte å reise på, sier forfatteren Dag Solstad. I nesten halvparten av hans bøker er togreisen et sentralt motiv.



34
Takk

Elisabeth Enger ønsket kongen velkommen til 100-årsfest og takket alle dem som står på - hele døgnet, året rundt, i all slags vær - på Bergensbanen.



FOTO: RUNE FOSSUM

12
Kundefokus

Hva er mest kundefremmende? Svaret på dette spørsmålet vil avgjøre mange av de framtidige prioriteringene i Jernbaneverket.

Raskere utbygging av framtidens signalsystem	4
- Norge har ikke noe valg	6
Staker ut kursen	8
Høyt tempo i Danmark	9
Ny rekord og nytt losseanlegg	10
Full drift med akseltellere	11
- Kundene skal ha siste ord	12
Inn i ryggmargen	15
Feilene ned - humøret opp!	16
Ny parkeringsordning	19
Baneservice i ny drakt	20
Kongelig heider til Rolf Emilsen	21

Min arbeidsdag: Planlegger et kjempeløft	22
Det store eksamensrusket	24
Omfattende endringer	27
Møte med: Marianne Nilsson	28
Månedens gjest: Øyvind Halleraker (H)	32
Kongelig fest for «Dronningen»	34
«Hva er vel vakrere enn en jernbanestasjon ...»	38
Verdens beste (tog)roman	43
Mitt jernbanebilde	44
Gjennombrudd i Sverige	46
Satser alt på jernbane	47
På skrått bakfra	48

Jernbane magasinet

NR 10 - 2009

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR: Tore Holtet

FOTJOURNALIST: Øystein Grue

JOURNALIST: Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Arne Danielsen

Mari Kildahl

Hilde Lillejord

Reidar Skaug Høymork

Egil Nyhus

FORSIDE: Øystein Grue,

bearbejdet av Jan Lillehamre

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbnv.no

Redaksjonen avsluttet mandag 7. desember

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.100

Layout: Cox

Trykk: Stens trykkeri

Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no



Midlertidige signalanlegg

Ledelsen i Jernbaneverket har vedtatt å bygge signalanlegget NSI 63 ved nybygde kryssingsspor. NSI 63 er det mest brukte signalanlegget i Norge. Anlegget vil være i bruk inntil ERTMS blir bygd ut.

For å klare å bygge ut stasjoner og kryssingsspor i det tempoet Nasjonal transportplan legger opp til, vil NSI 63 være det signalanlegget som heretter skal benyttes. NSI 63 er både velkjent og godkjent, og kan enkelt byttes ut når ERTMS kommer. Selv om bygging av NSI 63 legger noen begrensninger i mulighetene til lokal tilpassing av kryssingssporene, vil denne standardiseringen forenkle både planlegging, godkjenning, drift og vedlikehold. Ved å gå for denne strategien mener ledelsen i Jernbaneverket å kunne frigjøre signalressurser til andre prosjekt.

Raskere utbygging av framtidens signalsystem

Knapphet på signalressurser og raskere utbygging av en moderne jernbane gjør at Jernbaneverket arbeider med en mer offensiv signalstrategi. Det europeiske signalsystemet ERTMS kan bli bygd ut på nye strekninger, noe som vil kunne endre rekkefølgen på utbyggingsprosjektene. Signalmontør Thorleif Schjelderup (bildet) må i så fall erstatte dagens ATC-baliser med Eurobaliser - og plukke ned signallysene. ERTMS vil gi mer punktlig tog og betydelige miljøfordeler.

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

Jernbaneverket har satt i gang en utredning som skal avdekke risikofaktorene ved å forsere utbyggingen av det felleseuropeiske sikrings- og signalstyrings-systemet ERTMS. Hvis utredningen konkluderer positivt, kan ERTMS bli svaret på dagens signalutfordringer.

Bakkeppet for utredningen er

knapphet på signalressurser og mangelen på konvensjonelle, tilgjengelige sikringsanlegg. I ei tid da det satses offensivt på å bygge ny jernbane, haster det med å finne en løsning.

Løsningen kan være det felleseuropeiske signalsystemet ERTMS. Dette systemet er Norge uansett før eller siden forpliktet til å ta i bruk som følge av EØS-

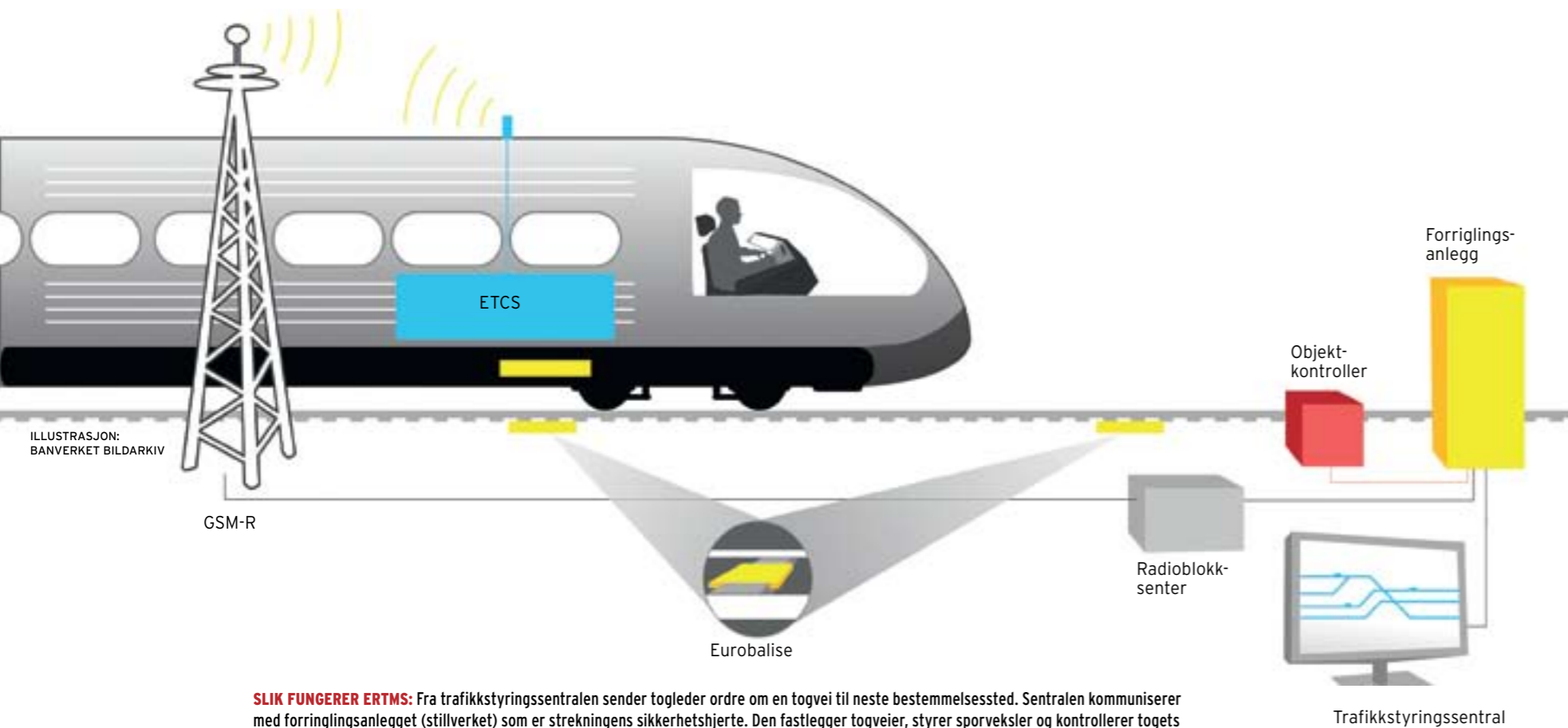
avtalen. Planen var å ta det i bruk siden. Det kan det bli en forandring på.

Valgets kval

– Valget for oss nå står mellom å bygge konvensjonelle sikringsanlegg som siden kanskje kan oppgraderes til ERTMS, å bygge konvensjonelle anlegg som må fjernes når vi en gang skal imple-

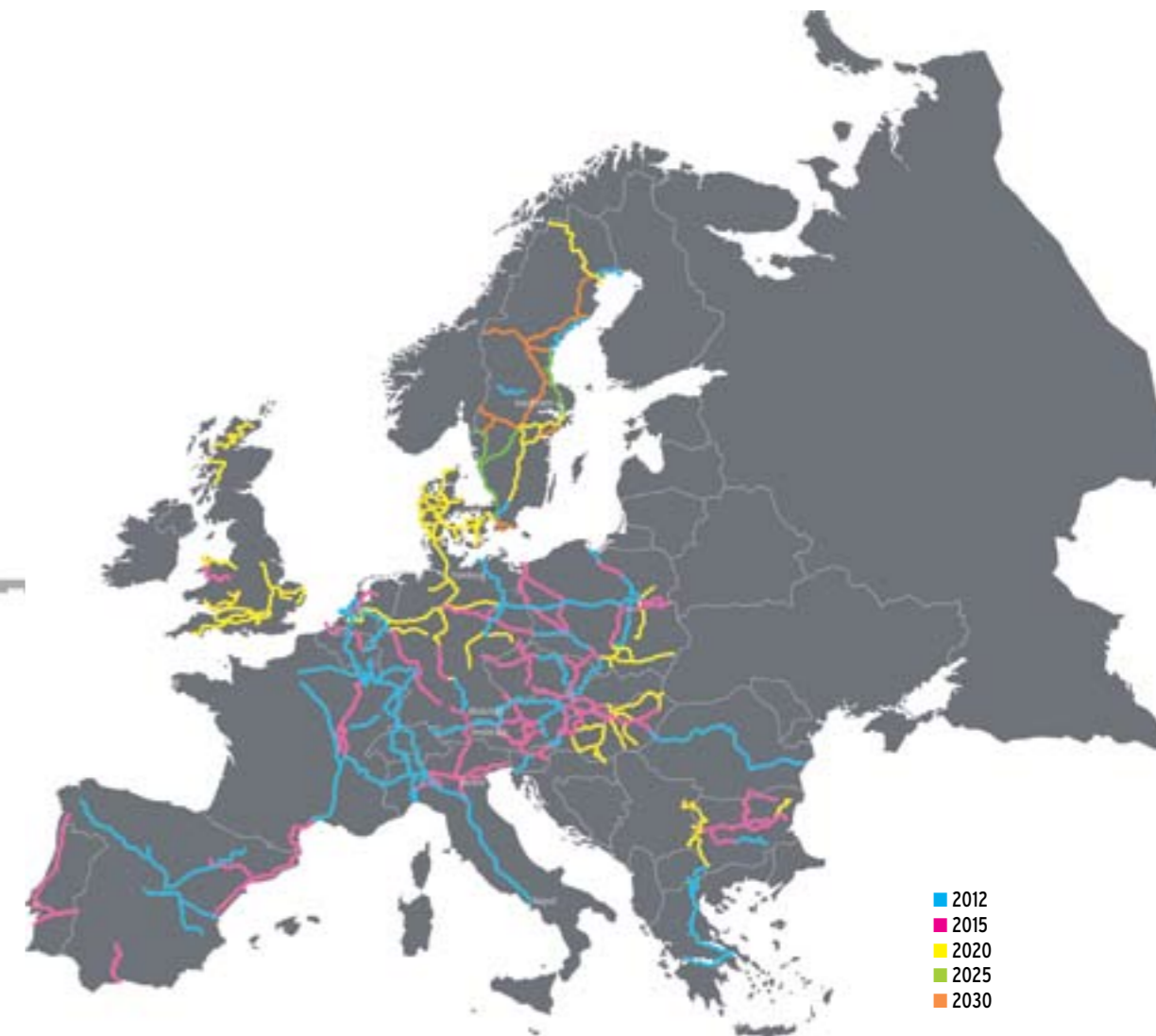
mentere ERTMS – eller bygge ERTMS med en gang, forklarer Geir Hansen, som er ERTMS-kordinator i Jernbaneverket.

Der hvor det haster mest med å komme fram til en løsning, er på de nye dobbeltsporparcellene i Vestfold, på nordre del av Nordlandsbanen, på strekningen Bergen-Arna, på strekningen Eidsvoll-Hamar og på det nye



ILLUSTRASJON: BANVERKET BILDARKIV

SLIK FUNGERER ERTMS: Fra trafikkstyringssentralen sender togleder ordre om en togvei til neste bestemmelsessted. Sentralen kommuniserer med forriglingsanlegget (stillverket) som er strekningens sikkerhetshjerte. Den fastlegger togveier, styrer sporveksler og kontrollerer togets posisjon via objektkontrollere. Forriglingsanleggets forlengede arm er radioblokk-senteret. Denne sender kjøreordre via radiosystemet GSM-R til toget. Informasjonen kommer fram til lokfører via egen skjerm i lokets dashboard.



■ 2012
■ 2015
■ 2020
■ 2025
■ 2030

dobbeltsporet Sandnes-Stavanger.

– Det som kan tale for å gå direkte på ERTMS, er at vi i dag ikke har noe godt, konvensjonelt anlegg som enkelt kan tas i bruk. Et konvensjonelt anlegg må på det

nærmeste utvikles på samme måte som ERTMS. Da kan vi kanskje spare ressurser ved å satse på fremtidsrettet teknologi med én gang i stedet for å gå omveien om ny, konvensjonell teknologi, sier Hansen.

Enklere system

ERTMS er systemet som ikke trenger alle signallysene som i dag står langs sporet. Systemet vil dermed permittere milevis med kobberkabler og i stedet sende signaler og annen informasjon

via GSM-R til toget der lokføreren kan se alt på en skjerm foran seg. Med det vil kilden til svært mange av signalfeilene på dagens jernbane bli borte.

Spørsmålet er hvor fort det er mulig å få det nye signalsystemet på plass.

Komplisert øvelse

Å innføre et nytt sikrings- og signaleringsystem er ikke gjort i en håndvending. Ett vesentlig moment er hvor fort det går an å få montert utstyret i togene og ikke minst få lært opp lokomotivførerne. Det gjelder både i togselskapene og i Jernbaneverket, der arbeidsmaskinene naturligvis også må framføres på samme måte.

Et annet er hvordan dette skal finansieres. Den siste utredningen for ERTMS på jernbanenettet i Norge antyder en prislapp på 17 milliarder kroner. I tillegg kommer kostnadene for utstyret som trengs om bord i togene. Det er heller ikke billig. Dessuten er det fortsatt uavklart om det er tillatt å bruke statlige midler til å finansiere dette utstyret eller om hvert enkelt togselskap må bære kostnadene alene.

MOT NORGE: ERTMS vil bli bygd ut fortløpende over hele Europa de nærmeste årene. Legg merke til at Sverige planlegger å kjøre tog med ERTMS til norgesgrensa mot Halden, Kongsvinger og Storlien fra 2030.

Illustrasjon: BANVERKET BILDARKIV

– Når vi har ferdig vurderingen om det er mulig å forsere utbygging av ERTMS, er det opp til Jernbaneverkets ledelse å ta en beslutning de kan gå til departementet med. Til syvende og sist er det politikerne som får det siste ordet, sier Geir Hansen.

Full fart

Utbyggingen av ERTMS har de siste årene skutt fart i Europa. Med vedtaket om å bygge Botnia-banen med ERTMS valgte Sverige å legge seg i tet. Etter den tid har danskene bestemt seg for å bli det første landet i Europa med ERTMS over hele jernbanenettet. Det skyldes den dårlige standarden på dagens signalanlegg der. Standarden er antakelig ikke bedre i Norge.

Mange av signalanleggene på det norske jernbanenettet er i ferd med å nå pensjonsalder. Dessuten

ERTMS

- ▶ ERTMS (European Rail Traffic Management System) består av to selvstendige innsatsfaktorer; ETCS og GSM-R. ETCS er en forkortelse for European Train Control System, mens GSM-R er radiosamband for jernbane over et GSM-nett.
- ▶ EU har gjennom Samtrafikkforskriften vedtatt at tog som kjører i Europa skal benytte ETCS for styring, kontroll og signal. Forskriften gjelder også for Norge. Det er også fastlagt at det må installeres ETCS om bord i alle nye tog som leveres fra produsentene fra 2012.
- ▶ ETCS finnes på flere nivå. ETCS nivå 1 kan sammenliknes med dagens ATC (automatisk togkontroll med full hastighetsovervåking). Når GSM-R benyttes som kommunikasjonsbærer mellom infrastruktur og rullende materiell, som i ETCS nivå 2 og 3, kalles systemet.
- ▶ Selv om ERTMS er et europeisk system, er det nå i ferd med å bli verdensomspennende. Ikke minst land som Kina, Taiwan, Sør-Korea og India ser på ERTMS som et framtidsrettet system.
- ▶ Tog som skal kjøre både på dagens strekninger med optiske signaler langs sporet og ERTMS-strekninger må utrustes med en tilleggsmodul. Den betgnes STM (Specific Transmission Module). Det er en «tolk» som oversetter hastighet- og kjørebekjeder fra balisene i dagens ATC-system (automatisk togkontroll) til informasjon som kan presenteres for lokfører i ny ETCS-monitor.

- Norge har ikke noe valg



RASKT: - ERTMS må implementeres så raskt som mulig, mener Erik Ø. Johnsen i Statens jernbanetilsyn.

– Det vil være bakstreversk å ikke gå for ERTMS i Norge. Dessuten vil det være dårlig økonomi å investere i noe annet, sier direktør Erik Ø. Johnsen i Statens jernbanetilsyn.

Johnsen mener Norge ikke har noe valg annet enn å tilordne oss det regimet som har bestemt at ERTMS skal være et felles signal- og

sikringsystem for hele Europa. Som eksempel på hvilket trykk EU legger på å få en mer smidig jernbanetraffikk på tvers av landegrensene, nevner han forbudet mot å selge lokomotiv som ikke er utrustet for ERTMS.

– Det vil heller ikke bli tillatt å videreutvikle for eksempel det norske ATC-systemet. Derfor tror vi det vil være et sjansespill å vente i inntil 30 år med den siste implementeringen av ERTMS. Jeg mener at ERTMS i Norge må implementeres så raskt det er mulig innenfor

teknisk forsvarlige rammer, sier Erik Ø. Johnsen.

– Dette begrunner han også med de store utfordringene det allerede er med å framføre tog effektivt i Norge på grunn av signaltekniske problem. Og fordi mange av anleggene er så gamle at det etter hvert vil være vanskelig å framskaffe komponenter.

– For Jernbaneverket vil det være en stor lettelse å skulle vedlikeholde ERTMS sammenliknet med dagens mange signalsystem, mener Erik Ø. Johnsen.

er ATC-systemene, som kontrollerer hastigheten på togene, også i ferd med å nå en høy alder.

– Sammenliknet med å fornye de gamle anleggene vil vi kunne oppnå gode miljømessige fordeler med å gå over til ERTMS. I den kostnadsanalysen vi har gjennomført, kommer også ERTMS gunstigst ut i et livsløpsperspektiv. Men det forutsetter imidlertid en systematisk fornyelse av anleggs-massen, forteller Hansen.

Gode begrunnelser

EU begrunner kravet til samtrafikkeve, og dermed et felleseuropeisk signalsystem, med at togene skal kunne krysse landegrensene med færrest mulig problemer. I dag blir for eksempel Thalys, som kjører mellom Paris, Brussel, Köln og Amsterdam, framført med sju ulike signalsystem installert om bord i toget. Med ERTMS utbygd trenger de bare ett.

– Hvis vi ser på hvilke muligheter vi har til å tilfredsstille kravene i Samtrafikkforskriften, så er det bare ETCS (se faktaboks) som gjelder. Andre alternativ finnes ikke, slår Geir Hansen fast.

For Norge er det også en del andre, gode argumenter. Det viktigste ligger i alle signalanleggene som er modne for utskifting, og som i dag står for en stor andel av forsinkelsene på jernbanenettet.

– Moderne teknologi, slik det blir benyttet i ERTMS, er betydelig mer robust enn dagens anlegg og bidrar til færre signalfeil. Det gir færre forsinkelser og flere fornøyde reisende. Samtidig skaper et felleseuropeisk system større markedsmessig konkurranse i signalindustrien. Det bør være fordelaktig for en liten jernbanenasjon, avslutter Geir Hansen.

«Det er både miljømessige og økonomiske fordeler med å satse på en framtidsrettet teknologi med én gang»

GEIR HANSEN, ERTMS-koordinator i JBV



SKAFFER OVERSIKT: Dagfinn Berge skal bruke et drøyt halvår på å få oversikt over signalressursene i Jernbaneverket og finne ut hvordan ressursene kan organiseres og brukes på en optimal måte.

Staker ut kursen

Daglig leder av Railconsult, Dagfinn Berge, er leid inn av Jernbaneverket for å finne ut hvordan knappe signalressurser kan brukes mest mulig effektivt.

Knapphet på signalressurser og flere store utbyggingsprosjekt samtidig er en dårlig kombinasjon. Berge skal foreslå hvordan ressursene best kan prioriteres og hvilke følger det eventuelt kan få for rekkefølgen på planlagte prosjekt.

– En annen oppgave er å se på om vi kan bedre ressurs-situasjonen, sier Dagfinn Berge.

Nå trenger han en oversikt over den kompetansen som finnes:

– Vi skal gjennomføre en spørreundersøkelse allerede før jul. Da skal vi også prøve å få svar på hvilken kompetanse den enkelte har, hva vi bruker tida på og om vi bruker tida på de riktige prosjektene, sier Berge, som også vil skjele til hva som gjøres i andre land. Oppdraget for Jernbaneverket skal være sluttført før sommerferien.

Høyt tempo i Danmark

Banedanmark er i full gang med å forberede en av de største utfordringene i dansk jernbanehistorie: Å skifte ut signal-systemet med ERTMS på hele jernbanenettet.

I løpet av våren skal de fire første anbudene knyttet til ERTMS ut, og de vil ligge i milliardklassen.

Banedanmark starter med S-banen, lokaltogene rundt København. Deretter står fjern-togstrekningene for tur, og i 2021 vil alle de gamle signalanleggene være erstattet med ERTMS.



«Rulle ut»

Banedanmark har satt ut hele planleggingen på anbud. Oppdraget, som er på 800 millioner DKK, gikk til et konsortium med Rambøll Danmark, Atkins Danmark, Emch+Berger (Sveits) og Parson Group International (England). De har igjen en rekke underleverandører.

– Teknologien er kjent og i bruk i flere land. Den store utfordringen blir å bygge ut den første strekningen og få sikkerhetsgodkjenningen. Når det er på plass, så slapper jeg helt av. Da er det bare å «rulle» ut strekning for strek-

ning, sier Banedanmarks sjef Jesper Hansen til Jernbanemagasinet.

Det geniale

Utskiftingen av de gamle signalanleggene og implementering av ERTMS er antatt å koste 24 milliarder danske kroner (27,6 mrd NOK). Men da blir også danskene de første i Europa til å ha enhetlig, nasjonalt signalsystem basert på fremtidens europeiske standard.

– Det geniale med det nye systemet er at det har langt færre komponenter enn dagens system med

blant annet 7000 signaler og 270 stasjonssikringsanlegg. Vi får nå ingen signaler og kun 18 sikringsanlegg. En annen stor forskjell er at vi slipper å rykke ut så mye på feilrettinger. Vi går over fra konkret styring av trafikken til overvåking av styringen. Videre regner vi med å spare en tredjedel av styringspersonellet ved at de blir samlet på noen få steder.

– Samlet gir dette store, årlige besparelser og hele seks milliarder de tjue første årene etter at sikringsystemet er ferdig utbygd i 2021, sier Jesper Hansen i Banedanmark.

GENIALT: – Det nye systemet har langt færre komponenter enn dagens system, understreker Banedanmarks sjef Jesper Hansen.

MILJØFORDELENE

Når sporfelt blir erstattet med akseltellere og alle signaler som står ved sporet i dag, blir fjernet (ERTMS nivå 2), oppnås en gedigen miljøfordel. Mindreforbruket av stål, av betong og ikke minst av strøm, er formidabelt.

Moderniseringen av signalering og fjernstyring som kommer med ERTMS 2 og akseltellere, vil gjøre miljøet så godt:

► 551 megawattimer (som til 30 eneboliger) spart hvert år på strøm til signallys

- 1530 færre km med kobberkabler, som utgjør 172 tonn kobber spart
- 54% reduksjon av antall baliser (3600 eurobaliser erstatter dagens 7800 ATC-baliser)
- 90% reduksjon - tilsvarende 1350 kubikkmeter - i behovet for betong til fundamentering av signallys
- 90% reduksjon - tilsvarende 270 tonn - av behovet for stål til signalmaster
- 80% reduksjon - tilsvarende 1208 MWh per år - av strømforbruk. Det tilsvarer forbruket til 600 eneboliger!

Ny Gjøvikbanesjef

NSB Gjøvikbanen AS har ansatt Emil Eike (41) som ny sjef etter Margareth Nordby-Kringli. Emil Eike sluttet i NSB etter at han hadde ledet arbeidet med anskaffelsen av de 50 region- og lokal-togene NSB nå kjøper fra Stadler, for å begynne som administrerende direktør i konsultentselskapet Rail-X AS. Nå er han altså tilbake under NSB-paraplyen. Første arbeidsdag i NSB Gjøvikbanens tjeneste var 1. desember.



FOTO: LASSE STORHEIL/NSB

Folkets historier

Tiden forlag har i anledning Bergensbanens 100-årsjubileum gitt ut ei bok som de har kalt «Folkets historier». Det er fordi boka rett og slett består av bidrag fra 70 personer i alle aldre og fra mange kanter av landet. De har fortalt om julefeiring, fødsler, barnedåp, heltedåder under krigen, dramatiske ulykker og mye annet. Til sammen utgjør beretningene fra og om Bergensbanen en reise ikke bare gjennom et vakkert landskap, men også gjennom Norges nære historie. Boka er på 250 sider og koster 349 kroner.

Jul i jernbaneland

I juleutgaven av Jernbanemagasinet i fjor (nr. 10, 2008) hadde vi en større reportasje om hvordan det var å vokse opp i Stjerneblokkveien på Grorud, boligblokkene som ble bygd av NSB på begynnelsen av 1950-tallet for å huse jernbanemenn og deres familier. De to som ble intervjuet om sin oppvekst der, forfatteren Erik Fosnes Hansen og musiker og maler Finn Kalvik, hadde begge jernbanefedre. I april kommer de to med CD'en «Neste stasjon Grorud». Men allerede før jul slipper de julesangen «Inne i jula».



DIGERT: Det nye losseanlegget til LKAB i Narvik vil auke kapasiteten på utskipinga samstundes som dei gir eit kraftig forbetra miljø. Under dei 12 siloane, som kvar er 60 meter høge, går det eit lasteband til kaia.

Ny rekord og nytt losseanlegg

Det svenske gruveselskapet LKAB har satt ny rekord i mengd transporterte tonn malm på Ofotbanen på eitt døgn med heile 58 100 tonn. Malmtransporten går no for fullt, og nyleg ble også det nye losseanlegget i Narvik teke i bruk.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM **Foto:** LKAB

LKAB har på fire år investert to milliardar svenske kroner i nytt losseanlegg i Narvik. Større lossekapasitet, nye og større lokomotiv og vogner og ein forsterka Ofotbane gjer at det no stadig blir sett nye rekordar i malmtrafikken. I oktober blei det sett ny månadsrekord med 1 526 millionar tonn malm og den 8. november blei det satt ny døgnrekord.

– Etter kvart aukar vi kapasiteten vidare ved å setje inn enda fleire av dei nye og lengre toga, opplyser Martin Kajander ved LKAB i Narvik. Den nye standardlengda på malmtoga blir på 746 meter medan dei eldre malmtoga har ei lengd på 480 meter.

Nytt losseanlegg

LKAB har investert to milliardar svenske

kroner i det nye losseanlegget, SILA, som no delvis er teke i bruk. Anlegget består av 12 gigantiske betongsiloar som er 60 meter djupe og sprengde ned i fjellet under sporet i LKAB sin 700 meter lange, nye lossetunnel i Narvik.

– Volumet på malm som kan skipast ut frå Narvik årleg, kan dermed bli auka frå 15-16 millionar tonn til over 19 millionar tonn, seier Kajander. Frå desember 2010 skal etter planen trafikken vere trappa heilt opp til det nye nivået.

Losseanlegget er for ein stor del automatisk og skal kunne skipe ut 9 000 tonn malm i timen. I fjellet under dei store siloane blir malmen frakta på transportband direkte om bord i skipa.

Full drift med akseltellere

– Det 15 kilometer lange dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger utgjør et fullstendig baneanlegg og viser hvordan vi bør fortsette å bygge ut jernbanen, sier utbyggingssjef Ole Konttorp.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Mandag 16. november ble strekningen tatt i bruk. Selv om det er installert et midlertidig signalanlegg på det nye dobbeltsporet, er teknologien som sjekker om sporet er klart for tog, framtidrettet.

– Vi har gjennom dette prosjektet fått en godkjennelse for bruk av akseltellere som vi nå kan nyte godt av både i kommende utbygginger og i forbindelse med utskifting av gamle anlegg, sier Konttorp.

Etter tre års anleggsperiode og 2,2 milliarder kroner har rogalendingene fått en moderne jernbane med stasjoner og holdeplasser som har tilgjengelighet for alle. Fra 14. desember, når samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa åpner sporet offisielt, blir det avganger hvert kvarter.

7000 naboer

En stor utfordring underveis har vært hensynet til de 7000 naboene langs sporet i det tett bebygde området inn mot Stavanger.

– Vi er glade for å kunne si at vi har unngått de store konfliktene. Vi har lagt vekt på ikke å ta for mye av utsikten til folk, og vi har lagt vekt på støydemping og avbøtende tiltak. Holdeplassene og stasjonene er bygget med god standard, og på Paradis stasjon har



FORNØYD: Utbyggingssjef Ole Konttorp og de som har jobbet døgnet rundt for å få ferdig dobbeltsporet mellom Sandens og Stavanger, har grunn til å være fornøyd med resultatet.

vi lagt ekstra vekt på å bruke materiell av høy kvalitet som kan passe inn i det moderne, urbane miljøet som vokser fram der, sier Konttorp.

Jernbaneverket har lokalt fått mye skryt for utforming av anleggene, og ikke minst den flotte turveien langs Gandsfjorden som dobbeltsporutbyggingen har bidratt til å gjøre mulig.

Humor til jul

Terje N. Dahl fra Narvik er proppfull av jernbanehumor. Mens den forrige boka «Jernbaneslusk med glimt i øyet» hadde rot i hjembyen Narvik, inneholder den nye boka «Endestasjon» artigheter fra hele jernbaneriket. Boka er bygd på historier fra det virkelige liv på jernbanen, og en rekke jernbanefolk har bidratt. Her er et lite eksempel under tittelen «Min jernbanereise»:

«En gammel kone som var ute på sin første jernbanereise, ble høflig anmodet av konduktøren om å vise frem og gi han billetten.



Kona utbrøt, nokså forundret.:

– Billetten?

– Ja, la meg få billetten, sier konduktøren noe morskere.

– Nei, langt ifra, gå til mannen i hullet i veggen. Der fikk jeg min!»

Større ansvar

Samferdselsdepartementet inviterer Jernbaneverket til dialog om hvordan etaten kan ta et overordnet ansvar for å bedre driftsstabiliteten ved jernbanen. Det vil si at Jernbaneverket ikke bare skal ha oppmerksomheten rettet mot forhold som etaten selv har direkte ansvar for, men også være en pådriver overfor togselskapene og deres leveranser. Dialogen med departementet skal munne ut i en strategi fra Jernbaneverkets side om hvordan dette arbeidet skal legges opp inklusive regler for hvordan uenighet mellom etaten og togselskapene kan løses. Departementet ber også Jernbaneverket vurdere om driftsstabiliteten skal måles på flere parametere enn oppetid, punktlighet ved endepunkt og regularitet. Fristen for svar er satt til 1. februar.

På hogget

EuroMaint Rail AB, en gang i tiden verkstedvirksomheten i SJ, har inngått en samarbeidsavtale med Daimex AS, et firma som holder til på Sandaker i Oslo og har 23 ansatte. For EuroMaint Rail blir avtalen ansett som strategisk fordi satsingen på jernbane i Norge nå begynner å bli så stor at internasjonale aktører lukter oppdrag og penger her. EuroMaint og Daimex satser særlig innen vedlikehold av skinnegående materiell, komponentservice og salg av reservedeler.

Nattog på topp

Nattoget mellom Trondheim og Bodø er blant de åtte fineste nattogtogsstrekningene i Europa, mener Lonely Planet, som har foretatt denne kåringen. Lonely Planet har to gode argumenter for Trondheim-Bodø som en utmerket reise med nattog. Den er at slike reiser gjerne foregår om sommeren og da går som kjent ikke solen ned i nord. Ikke bare er det eksotisk, men det faktisk også mulig å se landskapet selv midt på natta. Den andre er at «norske tog er et svært behagelig sted å oppholde seg, og ei køye på et nattog er en utmerket handel i et land der det ikke alltid er åpenbart fornuftig å handle».

- Kundene skal ha siste ord



Jernbanedirektøren varsler at en kundeorientert trafikkdivisjon blir et mektig tyngdepunkt i Jernbaneverkets nye organisasjon: - Trafikk blir kundenes røst innad, og denne røsten vil ha siste ord i interne diskusjoner om prioriteringer, lover Elisabeth Enger.

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

På nyåret vil hun invitere alle ansatte med på en dugnad for å skape en mer kundeorientert kultur, og hun levner ingen tvil om hvem som skal være spydspissen i dette arbeidet: - Det aller viktigste ved det vi nå gjør, er at vi etablerer en ny trafikkdivisjon som skal ha et samlet kundefokus. Trafikk er tidligere blitt oppfattet som lillebroren i vår organisasjon, men nye Trafikk blir nå storebror.

Kundene

Jernbanedirektøren presiserer at hun med kunder ikke bare mener togselskapene. Det er ikke minst brukerne av tog tjenester, passasjerer og næringsliv, som er jernbanens kunder.

- Den nye trafikkdivisjonen skal stå i direkte kontakt med dem, og det skal tilsettes en ny trafikkdirektør som har kundeorientering som en av sine fremste egenskaper. Denne personen skal bygge opp noe helt nytt som jeg har store forventninger til, sier Elisabeth Enger.

- Noen føringer ligger der. Vi har for eksempel bestemt at publikumsinformasjon og drift av stasjoner blir egne enheter i den nye divisjonen. Det er likevel summen av mange tiltak som skal bidra til at Jernbaneverket skal

oppnå bedre punktlighet og kundetilfredshet, poengterer hun.

- Hvordan vil du bidra til at den nye trafikkdivisjonen blir en suksess?

- Jeg vil sørge for at denne divisjonen får ressurser til å gjøre jobben sin, og jeg vil sørge for at den øvrige delen av Jernbaneverket forplikter seg til å bidra. Trafikk vil være avhengig av at ting fungerer i andre enheter og skal i mange sammenhenger ha siste ord i forhold til både banedivisjonen og utbyggingsdivisjonen.

Det nest viktigste

- Det nest viktigste organisatoriske grepet vi gjør, er å opprette en samlet plan- og utviklingsenhet som skal framstå helhetlig og i samspill med lokale myndigheter. Det skjer ved at regionale planleggingsenheter samordnes med plan- og utviklingsmiljøet sentralt, forklarer Enger.

- Hva slags rolle skal den nye plan- og utviklingsstaben få?

- Jeg er opptatt av at vi skal ha sterke enheter ute i landet, men at vi samtidig skal ha et nasjonalt perspektiv på det vi gjør. Jeg ønsker at vi utvikler fagmiljøer som er engasjerte, offensive og profesjonelle i forhold til å utvikle norsk jernbane. Men alt skal ikke foregå i Oslo. De regionale enhetene i Bergen og Trondheim vil bli styrket, og det kan etter hvert bli aktuelt å opprette tilsvarende fagmiljøer andre steder. De som sitter ute, skal altså både kunne jobbe med lokale og nasjonale saker.

KUNDENES DIREKTØR: Jernbanedirektør Elisabeth Enger inviterer 3000 ansatte til en dugnad der kunden settes i sentrum.

«Vi har i år vist evne til å gjennomføre prosjekter på høyt nivå»

ELISABETH ENGER, jernbanedirektør

Tre nye i ledelsen

– Hva slags ansvar vil de regionale plan- og utviklingsdirektørene få?

– De skal ha det koordinerende ansvar for alt som skjer innenfor sin region, og jeg kommer til å ha tett kontakt med disse. Dette innebærer at jeg har kontaktpunkter både i forhold til linja (divisjonene) og regionene. På den måten vil jeg skaffe meg oversikt på to arenaer, og det gir meg bedre mulighet til ha et helhetsperspektiv på hele virksomheten vår.

Enger varsler også om tre nyansettelser for å styrke ledelsen av Jernbaneverket. I tillegg til den nye lederen for trafikkdivisjonen skal hun tilsette en ny økonomidirektør og en teknologidirektør. Sistnevnte vil blant annet lede overgangen til det felleseuropeiske signalsystemet ERTMS.

– Den nye ledergruppen blir stor, men den vil både bestå av folk med jernbaneerfaring og folk med en annen erfaringsbakgrunn. Vi skal forhåpentligvis få til en balanse – basere oss på det som er og samtidig ha et blikk for hva som kan gjøres annerledes.

Om tre år

– Hvordan ser du for deg Jernbaneverket om tre år?

– Jeg håper våre samarbeidspartnere vil oppleve oss som mer åpne utad. Internt er vi oppatt av å gjøre hverandre gode. Vi anerkjenner hverandres kompetanse på tvers og gir hverandre bedre karakterer enn det vi gjør i dag. Alle ser nødvendigheten av et godt samspill internt og et godt sam-

spill med andre aktører for å kunne skape et bedre sluttprodukt.

– Sikkerhetsarbeidet står sterkt i Jernbaneverket, men vi vil om tre år være enda bedre på systematikk og etterlevelse av regler.

– Om tre år skal vi dessuten ha forbedret punktligheten betydelig, og vi vil være mye mer kundeorientert. Vi har fått mye ut av økte ressurser og kan dokumentere effektene av utbygging og fornyelsesarbeider.

Skal måles

– Hvordan skal disse bedringene måles?

– Vi vil få et eksternt uavhengig miljø til å følge oss og måle resultatene av våre prosesser. Vi vil operere med færre mål og i større grad konsentrere oss om sluttresultatet, som kan måles i form av kapasitet, punktlighet og kundetilfredshet.

– Hva vil du at de ansatte skal tenke gjennom når de går inn i et nytt år?

– Først og fremst skal de ta en velfortjent juleferie og være stolte av det vi har fått til. Vi har i år vist evne til å gjennomføre prosjekter på høyt nivå. Vi ser at fornyelsene gir resultater, selv om vi gjerne skulle hatt enda bedre punktlighet. Videre vil jeg at alle ansatte bestemmer seg for å bidra til en diskusjon om hva som skal til for å styrke vår bedriftskultur i forhold til samarbeid, sikkerhet, nøyaktighet og resultat, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger.

FIRE OM OMORGANISERINGEN



Bjørn Iversen, oppsynsmann, Fron:

– Vi som sitter på Fron, har nok vært litt for langt ute i periferien til

å ha sett så mye til denne prosessen. Hvis vi skal lykkes, må vi bli mye bedre på samspillet mellom forvaltning og drift i Banedivisjonen.



Anne Kari Martinsen, sportilgangs-koordinator, Hamar:

– Jeg synes fortsatt at det er litt

flytende med disse assisterende banedirektørene. Dessuten lurer jeg på hvordan Trafikk skal klare å forvalte eiendommene bedre hvis ikke budsjettet øker.



Kamran Nikazm, leder stasjonsdrift, Otta:

– Prosessen har vært nødvendig, men faggruppen min har ikke vært

så mye involvert. De som har eid prosessen, har tilhørt Trafikk mens vi er ansatt i Bane.



Anders Nicolaysen, faglig leder linjen, Hamar:

– Jeg synes prosessen har vært bra. Virker som

det har blitt stuttere vei til toppen, og det synes jeg er en god start på å få en smidigere organisasjon.



Inn i ryggmargen

– En bedriftskultur bygges av de verdiene vi har i ryggmargen. Derfor er oppgaven å få verdiene inn i hverdagen, inn i praksisen vår, sier banesjef Tormod Urdahl, og legger til: – Det er mitt ansvar som leder å sørge for at disse verdiene blir en rettesnor i hverdagen.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Banesjefen på Dovre-, Rauma- og Gjøvikbanen tenkte som så at honnørordene har vi hørt før, og de virker litt hverdagslige; åpen, engasjert, profesjonell. Så han spurte seg selv: Hvordan skal vi få dem til å bety noe for hver og én?

Resultatet ble en hjemmeoppgave der hver av lederne tok med seg oppgaver hjem for å diskutere med sine folk. Oppgavene skulle løses med skriftlige tilbakemeldinger fra hver gruppe.

– **Bryter ned målene**
– Vi for vår del må plukke ut det som gjelder oss mest, og det vi selv kan gjøre noe med; ikke skrive ei lang liste over det som andre burde gjort, understreker Urdahl, som er klar over at slike diskusjoner må kjempe om plass side om side med diskusjoner om vindskjevhet og plaskesviller.

Ut av prosessen skal det komme et jernbaneverk som er bemannet med åpne, engasjerte og profesjonelle medarbeidere som tenker sikkerhet, nøyaktighet, samarbeid og på å oppnå gode resultater – og som måles på det.

Egen pris

Øvelsen med å omsette honnørordene i praksis, mener banesjef Tormod Urdahl er så viktig at han vil dele ut en pris for prima etterlevelse av ønsket organisasjonskultur hvert år i sin organisasjon. Den aller første gikk til byggeleder Mauritz Lie på Tretten. Det er fordi han allerede etterlever den

kulturen Jernbaneverket skal kjennetegnes på.

– Til tross for stort arbeidspress har han vist gjennom godt gjennomførte prosjekter at han har nøyaktighetskulturen under huden. Han har lett for å få med seg folk og skaper en god atmosfære rundt seg. Gjennom dette leverer han gode resultater, sa juryformann Anders Nicolaysen ved utdelingen.

Krever gode ledere

Mauritz Lie er som jernbanefolk flest bedre til å gi ros enn selv å få.

– Jeg føler ikke at jeg får en slik pris alene. Vi har for eksempel en banesjef som står bak og backer opp, som er flink til å spille på lag og gi medarbeidere ansvar og tillit. Dessuten har et godt arbeidsmiljø mye å si. Hos oss føler jeg at det er lett å jobbe både med folkene hos banesjefen og ikke minst i Drift, sier prisvinneren.

PRISVINNER: Byggeleder Mauritz Lie med kulturprisen der kontrollås-nøkkelen er sentral som tegn på sikkerhetskultur. Selv mener Lie at de gode resultatene kommer av god ledelse og gode kolleger i et godt arbeidsmiljø.



TORMOD URDAHL, banesjef Dovre-, Rauma- og Gjøvikbanen

«Oppgaven er å få verdiene inn i hverdagen, inn i praksisen vår»

Feilene ned – humøret opp!

– Nå ser vi for første gang at vi begynner å ta inn på vedlikeholdsetterslepet, sier vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg, som gleder seg over at det er satt av nærmere én og en halv milliard kroner til fornyelser i 2010.

Tekst: NJÅL SVINGHEM **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Jernbanelaget skal i 2010 fornye spor og kontaktledning for 1105 millioner kroner. I tillegg kommer 470 millioner til Osloprosjektet.

– Vi har i år kommet opp på et mye høyere aktivitetsnivå enn tidligere, og nå skal vi videreføre dette neste år, sier vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg.

Giret om

2009 har vært et år der Jernbanelaget virkelig har giret om og økt tempoet i banevedlikehold og fornyelse.

– Vi kom i gang litt senere enn det som hadde vært optimalt, men med en hektisk sluttsprint nå senhøstes har vi fått til utrolig mye. Dette til tross for at detaljplanleggingen for mange tiltak ikke kom i gang før utpå vinteren da alle budsjettavklaringer og tiltakspakken var på plass, sier Berg.

– For første gang ser vi nå at vi faktisk har begynt å ta inn på det store etterslepet i vedlikeholdet som har bygd seg opp gjennom mange år. Trenger jeg å komme i godt i humør en morgen, er det bare å ta fram oversiktene som viser den gode utviklingen. Færre feil på Bergensbanen, positiv trend på Dovrebanen og over tid også færre feil i Oslo-området...

20 prosent ned

Tallet på feil i infrastrukturen har gått ned med om lag 20 prosent i forhold til i fjor.

– Vi har gått fra ikke-planlagte saktekjøringer på grunn av feil og dårlig banestandard til flere planlagte saktekjøringer som følge av vedlikeholdsarbeider. Nå ønsker vi at alt vedlikeholdsarbeidet skal gi

mindre konsekvenser for togtrafikken og punktligheten. Dette jobber vi med, men ser at vi her har en utfordring. Sporvedlikehold krever jo at vi får tilgang til sporet for å gjøre jobben effektivt, slår vedlikeholdsdirektøren fast.

Tung satsing

Oslo-området, Bergensbanen og Dovrebanen blir også gjenstand for en fortsatt tung satsing innen vedlikehold og fornyelser neste år. I tillegg kommer det store prosjektet med fornyelse av kontaktledningen på Sørlandsbanen fra Egersund til Sandnes også for fullt neste år.

Jernbanelaget skal bytte skinner, sviller og kontaktledning for store beløp også i 2010, og Odd Erik Berg får nå tilbakemeldinger fra folk som jobber med vedlikehold om at snøballen nå virkelig ruller.

– Når vi nå har fått forutsigbare rammer og vi ser at pengene virkelig kommer, da blir vi mye mer effektive også, sier han.

– Tidligere var det mer regelen enn unntaket at vi måtte kaste om på planene på grunn av budsjettkutt og nedskjæringer. Vi måtte drive med brannslukking i stedet for systematisk vedlikehold som vi vet også er det mest økonomiske. Det var lite motiverende, men nå når vi ser at resultatene kommer, er det en helt annen giv i organisasjonen, sier han. – Vi får ganske enkelt «trua» på planene og på at det nytter å jobbe langsiktig.

Satser på totalfornyelse

Jernbanelaget har for første gang på lenge begynt å ta i bruk større og tyngre maskinelt utstyr i for-



FÆRRE STOPP: Vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg registrerer færre stopp som følge av feil - til tross for en dårlig start i desember.

«Det som synes klart er at det for flere strekninger vil være mer fornuftig å gå over til totalfornyelse»

ODD ERIK BERG, vedlikeholdsdirektør

nyelsesarbeidet. Sporombyggings- tog har vært i funksjon på både Dovre- og Rørosbanen. Dette blir det nå mer av.

– Vi har med oss ekspertise gjennom vårt samarbeid med universitetet i Graz i Østerrike. De er blant de fremste i verden innen forskning og utvikling av vedlikeholdsmetoder og strategier, forteller Berg. – De har til nå sett nærmere på 11 delstrekninger og vil komme med anbefalinger for en framtidig vedlikeholdsstrategi.

– Det som synes klart er at det for flere strekninger vil være mer fornuftig å gå over til totalfornyelse. Det betyr at det beste er å skifte puk, sviller, skinner og tilhørende komponenter samtidig, i stedet for å skifte ut disse enkeltvis som har vært det vanlige til nå. Ved totalfornyelse ser vi at hele anlegget får en helt annen standard og at det blir mye enklere å opprettholde denne standarden i mange år, sier han. – Det blir med andre ord billigst over tid å holde et spor med høy kvalitet.

Hovedplaner for vedlikehold

I tillegg til de ordinære planene for

vedlikehold og fornyelser, lages nå også egne hovedplaner for de store fornyelsesprosjektene. Jernbanelaget har nå en godkjent hovedplan for fornyelsesprosjektet for jernbanen gjennom Oslo, strekningen Lysaker-Etterstad med Oslo-tunnelen. Det jobbes også med hovedplaner for fornyelsesarbeidene på strekningene Bryn-Lillestrøm på Hovedbanen, Lysaker-Asker på Drammenbanen og for Oslo S-Ski på Østfoldbanen.

Akseltellere på vei inn

Jernbanelaget vil neste år bruke 90 millioner kroner på å legge inn akseltellere på sporet i Osloområdet. Akseltellerne erstatter sporfelt med isolerte skjøter og skal føre til færre forsinkelser som følge av feil i signalanleggene. I tillegg til innsatsen i Oslo-området vil det brukes rundt tre millioner kroner til akseltellere i resten av Region Øst i 2010. I november ble for øvrig strekningen Sandnes-Stavanger åpnet for trafikk med akseltellere i stedet for isolerte skjøter.

Rekordår for ballastrensing

I 2009 vil Jernbanelaget rense

ballasten på 83 kilometer spor. Dette er om lag en dobling i forhold til gjennomsnittet de siste årene.

Ballastrensingen foregår med hjelp av store, skinnegående maskiner som graver vekk pukken under sporet, tar ut knust puk og andre finstoffer og tilfører ny puk slik at sporets ballast blir som ny.

– Ballastrenseverket tar med hele pukklaget i bredden, og det er omfattende arbeider med forberedelser før renseverket kan kjøres. Etter sportpakking og justering når renseverket har kjørt, vil sporet få meget god kvalitet i mange år. Opprinnelig var det planlagt med lite ballastrensing i 2009, men tiltakspakken og det at vi hadde en rammeavtale med Baneservice ga oss muligheten til å ballastrense strekninger som sto klare.

Har planer for mer

– Baneservice har dyktige folk på maskinene, noe som har bidratt til at vi i år har kjørt renseverk på delstrekninger av Nordlandsbanen, Bergensbanen, Kongsvingerbanen og i Oslo-området. I tillegg er det gjennomført forberedelser for slik kjøring flere steder. Ambisjonsnivået i de nærmeste årene er å forberede om lag 100 kilometer i året for rensing og å kjøre rensverk på rundt 80 kilometer hvert år.

Sammen med mer kjøring av sporombyggingsstog vil vi slik fortsette å ta inn på vedlikeholdsetterlepet, sier Odd Erik Berg.

– Og skulle det komme mer penger enn de vi til nå har fått bekreftet for neste år, har vi lagt planer for ytterligere 300-350 millioner, legger han til.



Ny parkeringsordning

Jernbanelaget er i ferd med å innføre et nytt system for innfartsparkering. Først ut er Stor-Oslo, der alle med elektronisk månedskort skal kunne parkere på innfartsparkingsplasser som Jernbanelaget til enhver tid disponerer.

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

– Den nye ordningen vil i hovedsak være basert på at togpendlere kjøper det såkalte Flexus-kortet. De som har slikt elektronisk kort, kan få aktivisert en parkeringsoblat som plasseres i bilens front-rute. Aktiviseringen skjer enten via SMS, taletelefon eller internett. Dermed vil det være mulig å kontrollere hvem som har betalt gyldig billett og med det har rett til å parkere på stasjonsområdene, forklarer stasjons- og eiendomssjef i Stor-Oslo, Guri Fuglesang.

Fylles opp

Fuglesang opplyser at parkeringssituasjonen ved nesten alle de 59 jernbanestasjonene i Stor-Oslo er kartlagt.

– Vi ønsket å få oversikt over parkeringsbelegget og hvor det bør gjøres tiltak for utvidelser. Utfor-

dringen er at på flere av stasjonsområdene benyttes parkeringsplasser av andre enn togreisende. Derfor er vi nødt til å finne en snarlig løsning på parkeringsproblemene, forklarer Fuglesang.

Sikres plass

Innenfor Stor-Oslo er det i dag bare i Lillestrøm og delvis Asker (gjelder 80 plasser i parkeringshus) at togpendlere avkreves betaling for innfartsparkering. Her koster det ti kroner dagen for de som kjøper månedskort.

– Erfaringer viser at de togreisende aksepterer dette dersom de sikres parkeringsplass, sier Fuglesang, som presiserer at det også i Lillestrøm er nødvendig med en gjennomgang av parkeringsbestemmelsene for å kunne sikre alle pendlere parkering.

I drift neste år

– Har dere tilstrekkelig med plasser om dere innfører en oblatordning?

– Vi mener det, men vi er i skjæringspunktet. Parkeringsbelegget på våre parkeringsplasser i Stor-Oslo er om lag 85 prosent, men på en del stasjoner er alle parkeringsplasser benyttet. Fra i sommer har vi for eksempel økt antall plasser på stedene Spikkestad, Røyken, Frogner, Lillestrøm og Grorud.

– Når vil den nye ordningen kunne tre i kraft?

– Vi arbeider med denne ordningen, og vårt mål er at systemet er operativt i første kvartal 2010, opplyser stasjons- og eiendomssjef Guri Fuglesang.

OBLAT: – De som har elektronisk månedskort, kan få aktivisert en parkeringsoblat som plasseres i bilens frontrute, forklarer stasjons- og eiendomssjef Guri Fuglesang.

Økt snøberedskap

Jernbanelaget skal stå bedre rustet til å møte vinteren enn før, ikke minst i det sentrale Østlandsområdet.

Etter flere problemer i snø- og kuldeperioden sist vinter styrkes bemanningen i tillegg til at det er kjøpt inn mye nytt utstyr for snørydding.

Jernbanelaget vil selv ta ansvar for rydding av både spor og plattformer og setter opp egne arbeidslag i turnus som skal ha sporrenserkjøring som sin hovedoppgave.

Ekstra personale vil bli leid inn for å rydde plattformer mens parkeringsplasser og andre arealer i hovedsak skal ryddes av eksterne entreprenører.

Nytt av året er en egen snøkoordinator i Oslo-området som skal ha totaloversikt over tilgjengelige mannskaper og materiell og kan styre «troppene» dit de trengs mest. Det er etablert vaktordning, og denne funksjonen vil være kontinuerlig bemannet i perioder med mye snø.

God sesong

Norsk Museumstog, som køyrer museumstog på det nasjonale jernbanenettet i samarbeid med Jernbaneverket, er i ferd med å avslutte ein hektisk, men god sesong. Dei har mellom anna vore med på køyring av jubileumstog til Bergen og Rjukan, dei har gjennomført mange kulinariske reiser Nordmarka rundt og ei rekke andre oppdrag landet rundt. Da det siste museumstoget for sesongen gjekk i slutten av november, starta dei med eit omfattande arbeid med vedlikehald og restaurering på lokomotiv og vogner slik at dei er klare for ny innsats i 2010. Det er i hovudsak medlemmer av Norsk Jernbaneklubb som gjer dette arbeidet, for det meste på frivillig, ulønt basis.

Jærpendlarane på nett

Pendlarforeininga på Jærbanen har no fått laga si eiga nettside <http://pendlerne.einervoll.com>. Der har dei ei underside kalla «Ros og ris» der det faktisk per dato er fleire som får ros enn ris. Etableringa på nett gjer at det blir sett eit enda sterkare søkelys på leveransane og på serviceerklæringa. For Jernbaneverket er det viktig å ha dialog med kundane for raskt å korrigere ting som ikkje fungerer. Informasjonssjef Henning Lode, som sjølv tok initiativet til å opprette pendlarforeininga på vegner av Jernbaneverket i 2006, meiner det at pendlarane etablerer seg på nett, og vil stille sterkere krav til god oppfølging - akkurat slik Jernbaneverket sjølv ønskjer.

På glid

Den finske infrastrukturforvaltaren RHH er positiv til å teste ut ERESS for måling og avrekning av straumforbruk på tog. ERESS blir drifta av Bane Energi og er «ei norsk oppfinning» sjølv om namnet no er ei forkorting av European Railway Energy Settlement System. No skal Bane Energi lage eit opplegg slik at finnane kan få testa ut systemet. Om det blir vellukka, kan dei bli partnarar ein gong i 2010 saman med infrastrukturforvaltarane i Noreg, Sverige, Danmark og Belgia.



LÆKKERT: Slik blir de nye lokomotivene fra Baneservice. På nyåret dukker de opp i Norge.

Baneservice i ny drakt

Baneservice ruster seg for å møte satsingen på utbygging og fornying av jernbanenettet. Nå har det aller første av i alt fem nyanskaffede lokomotiv rullet ut fra lakeringsverkstedet.

Tekst: ARVID BÅRDSTU FOTO: KENNETH HARDY AXELSSON/BANESERVICE

Lokomotivet har nærme 4000 hestekrefter og vil være blant de sterkeste i Norge. Landets største jernbaneentreprenør investerer i nye lokomotiv fordi en rekke vedtak og utredninger tyder på at det politiske flertallet endelig vil ruste opp det norske jernbanenettet.

- Anleggstrafikken i forbindelse med utbygging og vedlikehold krever mer trekraft. Når jernbanenettet blir oppgradert, blir det også mulig å doble godstransporten på jernbanen innen 2018. Med våre nyanskaffede lokomotiver kan vi trekke både anleggstog og godstog, og det blir sannsynligvis flere av begge deler på linjene i årene som kommer, sier divisjonssjef for Terminaldrift, Tone Manum, i Baneservice.

Ny drakt

Lokomotivet er det første av i alt fem MZ IV-lokomotiv som leveres til Baneservice på løpende bånd det neste halvåret. De to første lokomotivene vil være operative ved årsskiftet, og innen sommeren 2010 er de tre siste på plass. Alle lokomotivene framstår i selskapets nye profil, har ny logo og får en kombinasjon av grønn og blå lakkfarge.

Etter en intern navnekonkurranse har Baneservice bestemt seg for å gi lokomotivene navn etter norrøne guder. Det første får navnet Frøya. Ifølge norrøn mytologi er Frøya den vakreste, mektigste og sterkeste av alle gudene.

- Navnet passer godt når vi nå satser for fullt innen anleggsvirksomhet og godstogkjøring, sier Manum. De neste lokomotivene vil få navnene Balder, Skjold, Frigg og Tyr.

Kongeleg heider til Rolf Emilsen

Elektroingeniør Rolf Einar Emilsen på Hamar har fått Kongens fortene-medalje i sølv «for framifrå forhold i offentlig teneste». No er den gamle republikanaren førebudd på ein invitasjon til Slottet for å takke for utmerkinga.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Rolf Emilsen (68) har ei imponerende merittliste å slå i bordet med. Etter utdanninga innan elektrofag, med ein ingeniørexamen frå Göteborgs Tekniska Institut, arbeidde han eit par periodar på Hamjern og i Statskraftverkene før han kom til jernbanen i 1967. No har det vorte 42 år samanhengande teneste. Til våren blir han pensjonist.

Men for å gjere seg fortent til Kongens fortene-medalje, trengst det meir enn lang og tru teneste. Rolf Emilsen kan mellom anna vise til 12 år i Hamar kommunestyre inklusive fire år i formannskapet. Han sat i alle desse åra også i kulturstyret, dei siste fire som leiar. Han har vidare vore leiar av kommunen sitt ungdomsutval, idrettsutval, Sangens- og musikkens Hus og for kinostyret. Han var òg medlem i styret for Hamar sjukehus i mange år.

Parti og kultur

Lengst fartstid har han i Jernbanen sitt arbeidslag på Hamar der han har vore med i styret i 33 år - og heile 15 år som leiar!

Fotoapparatet har lenge vore eit trufast følgje for Rolf Emilsen. Han har naturlegvis også vore organisert - og hatt verv - i Hamar kameraklubb.

Fotointeressa har gitt seg utslag i form av to skrifter - «Skinnelangs», som er ei fotoreise frå Minnesund til Åndalsnes, og som kom i 2004. Året etter gav han ut reiseguiden «Entur med Raumbanen».

I takketalen som Emilsen heldt etter utdelinga, kunne han røpe korleis han kunne fått vore med på alt dette:

- Eg har hatt ein imøtekomande arbeids-gjevar.



LIKE FINE: Ordførar Einar Busterud kom i eins ærend frå Hamar til Lillehammer iført ordførarkjeda for å overrekke Kongens fortene-medalje i sølv til Rolf Emilsen.

Frå bil til bane

Seniorforskar Aud Tennøy ved Transportøkonomisk institutt har oppskrifta klar for korleis ein skal få fleire til å reise kollektivt, skriv Dagsavisen. Om ein bygger ut vegane, blir desse fort fylte opp med fleire bilar. Då blir det òg som kjent meir skadelege utslepp - ikkje mindre slik som ønsket er. Om ein derimot reduserer kapasiteten på vegen, blir det færre bilar, ikkje meir kaos og kork, som ein skulle tru. Tennøy syner til fleire eksempel på at det blir slik. Eitt av døma er Festningstunnelen i Oslo, der kapasiteten no er redusert med ein tredel utan større køar. Eit anna er frå innfarten til Trondheim der det eine feltet er gjort om til kollektivfelt.

Network Statement i rute

Jernbaneverket skal i år gi ut Network Statement for åttande gong. Marknads-sjef Kjartan Kvernsveen kan fortelje at dette omfattande arbeidet er i rute, og at dokumentet skal liggje føre før jul. Network Statement 2011 er dokumentet der togselskap og andre interesserte kan finne oppdatert og detaljert informasjon om Jernbaneverket sin infrastruktur og kva for tenester Jernbaneverket kan yte dei som vil køyre tog i Noreg. Dokumentet vil som vanleg bli lagt ut på Jernbaneverket si nettside når det ligg føre.

Får fot på toget

Jazzmusikarar som kjem utanfrå og skal spele på Kongsberg Jazzfestival, må ta toget frå Gardermoen. Dessutan må dei følgje eit miljøprogram for festivalen. Med dette opplegget får jazzfestivalen eit miljøstipend på 115 000 kroner frå NSB. Andre som får stipend er Rauma Rock på Åndalsnes. Dei får 100 000 kroner til å setje opp gratis bussar for publikum. Miljø-agentane og «Grøn Kvardag» får òg 100 000 kroner kvar medan www.festivalguiden.no får 25 000 for å lage ein nettbasert guide om korleis folk skal kunne reise miljøvenleg på festivalar.

Planlegger et kjempe løft

Vibeke Aarnes skulle egentlig ha startet detaljplanleggingen av den nye Alnabru-terminalen for to år siden. Men de nye ambisjonene om å doble og etter hvert tredoble godstrafikken på bane gjør at hun nå forbereder en langt mer omfattende ombygging enn opprinnelig planlagt.

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

Den 41 år gamle sivilingeniøren har 15 års erfaring i jernbanesystemet og har tidligere jobbet mye med stasjonsprosjekter – en erfaring som er god å ha med seg når hun nå leder et stort tverrfaglig team som planlegger den nye Alnabru-terminalen.

– Vi definerer hva Norges godsnav skal være i framtida. Dette er Norges største stasjon. I 2008 håndterte terminalen 535 000 TEU (20-fots containere, red.anm.). Det gjør at Alnabru faktisk er blant de største intermodale landbaserte terminalene i Europa. Fra januar økes kapasiteten til rundt 700 000 TEU, og etter fullføringen av første byggetrinn vil terminalen kunne ta hånd om 1,1 million TEU i året, forklarer Aarnes før hun fester blikket på undertegnede og sier: – Dette er kjempestort.

Helheten

For Vibeke Aarnes startet dette med at hun ikke fikk mulighet til å

«Vi definerer hva Norges godsnav skal være i framtida»

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Vibeke Aarnes

Alder: 41 år

TITTEL: Prosjektleder for nye Alnabru

ARBEIDSTED: Jernbaneverket Utbygging

BAKGRUNN: Utdannet sivilingeniør, ansatt

i Jernbaneverket Utbygging siden 1993

BOSTED: Sofiemyr, Kolbotn



STØRST: – Alnabru er Norges største stasjon, sier Vibeke Aarnes, som forbereder et milliardløft.

fullføre arbeidet med Ski stasjon på grunn av pengemangel. Dermed ble Alnabru neste stoppested.

– Vi skulle starte detaljplanleggingen og bygge ut Alnabru fortest mulig. Men da vi kvalitetssikret prosjektet, fant vi ut at effektene ikke var så gode som ønskelig, og at de jernbanetekniske arbeidene var undervurdert. Planen var uansett ikke tilpasset Jernbaneverkets nye godsstrategi, hvor målet er å doble godstrafikken innen 2020 og tredoble den innen 2040. Resultatet ble at vi våren 2008 fikk i oppdrag å begynne på nytt. Selv om mye var bra med det opprinnelige konseptet, var ikke helheten tilstrekkelig ivaretatt, oppsummerer Aarnes.

Men hele Gods-Norge skrek etter større kapasitet – raskt.

– Vi valgte å definere noen strakstiltak, og med det kjøpte vi oss litt tid. Så høsten 2008 ble terminalen utvidet i nord med en ny og en utvidet lastegate. I høst blir det eksisterende adkomstområdet bygd om, og området for semi-hengere utvides, forklarer hun.

Teamarbeid

Vibeke Aarnes og hennes prosjektorganisasjon arbeider sammen med rådgivningsselskapet Cowi AS og dets mange samarbeidspartnere. Blant dem er to tyske jernbaneksperter knyttet til ETC i Berlin. Hun har også mottatt innspill fra ulike deler av Jernbaneverket, i tillegg til at hun står i dialog med NSB, Rom Eiendom, CargoNet og Oslo kommune.

– Dette er teamarbeid på høyt

nivå. Vi snakker om Gods-Norges nav, med intet mindre enn 167 sporveksler. Her møtes linjene. Men mange av anleggene er gamle. Vi må derfor fornye hele området. For å øke kapasiteten må vi bygge en ny 600 meter lang lastegate, seks lastespor for tog samt kjørefelt for trailere, lastekraner og et mellomlagringsområde – og et nytt adkomstområde for terminalen.

Mye må flyttes

– Når vi planlegger kjernen i et nytt godssystem, støter vi imidlertid bort i mange av kjernebitene i jernbanesystemet, presiserer Aarnes og ramser opp: – Jernbaneverkets driftsbases for Oslo-området må flyttes. Videre må vi bygge et helt nytt signal- og sikringssystem og elleve kilometer med spor for hen-

setting av godstog. Nytt verksted for vedlikehold av godsvognene og et nytt spor fra terminalen til Haugenstua er også lagt inn i det vi kaller byggetrinn 1.

– Alt dette vil måtte koste flere milliarder kroner for første byggetrinn. Men våre beregninger viser at dette er et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Prosjektet er også planlagt slik at det er mulig å fortsette utbyggingen med inntil fire byggetrinn.

– Når kan byggingen starte?
– Vi kan starte i 2013 om vi får godkjent planene fremover, den offentlige planprosessen går greit, og vi får nok penger. Nå skal prosessen kontrolleres av en tredjepart, og jeg håper den vil vise at vi har gjort en god jobb. Jeg har i alle fall en god følelse!

SAGT OM JERNBANEN



«Fylkesmann Johnsen har derfor helt rett når han sier at «Tiden er overmoden for å tenke nytt i forhold til samfunnets behov for infrastruktur». Som finansminister har Sigbjørn Johnsen nå en gylden mulighet til å oppfylle sitt eget ønske»

KNUT ARILD HAREIDE, stortingsrepr. (KrF) og leder av transportkomiteen

«I 2010 er det jubileum på Arendalsbanen. Da skal vi feire at det er 100 år siden strekningen Arendal-Åmli ble åpnet. Dette blir den offisielle feiringen, og vi har store forventninger til at Jernbaneverket, som eier av banen, vil slå på stortromma»

KJELL ESPELAND HALVORSEN, leder av Arendalsbanens Venner

«Jeg håper Norge på sikt blir knyttet til lyntognet i Europa, slik at vi kan slippe å fly så mye»

HANNE BJURSTRØM, klimaforhandler og påtroppende statsråd (Ap)

«Rapporten fra Deutsche Bahn kostet oss 10 millioner kroner, og vi trenger mer kapital. Derfor går vi nå ut og øker aksjekapitalen. Odda kommune har i alle år vært en god støttespiller for oss. Det er viktig at Odda fortsatt er med. Vi har aldri vært nærmere høyfartsbane over Haukeli enn nå»

JÖRG WESTERMANN, daglig leder Norsk Bane

«Nå er ikke jeg imot utvikling, tvert imot, positiv utvikling er bra. Men jeg blir så bekymret når det hele tiden skal være fokus på hva som lønner seg økonomisk»

KARI YSTGÅRD, ordfører (SV) Namsskogan kommune

«Restart på Solørbanen er noe vi vil kjempe for»

JOHN HOLEN, nestleder Åsnes FrP

«Sist jeg tok toget, reiste jeg med buss»

GUNNAR-INGE LYNGROTH, kommentator Agderposten



Det store eksamensrushet

LILLESTRØM: Godt og vel 2000 jernbanearbeidere har de siste ukene vært på kurs i nye trafikkregler, lest seg opp på endringene og avlagt eksamen. Hovedsikkerhetsvakt Jan Jensen i Strukton Rail skryter av de nye reglene, men kommer også med en advarsel.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

For første gang i jernbanens historie er alle bestemmelser, tidligere kjent som «Signal- og togframføringsforskrift», samlet mellom to permer. Regelverket

heter «Trafikkregler for Jernbanelanternets nett» og trer i kraft 13. desember. De nye reglene er enklere og mer presise enn de gamle, men legger større vekt på

sikkerhet i forbindelse med anleggsvirksomhet.

- Mer gjennomtenkt

– Det nye trafikkregelverket er blitt meget bra sammenlignet med det forrige fra 1997. Alt virker mer gjennomtenkt, sier Jan Jensen.

Jernbanemagasinet treffer Jensen rett etter at han sammen med 15 andre sikkerhetsmenn har avlagt eksamen på Lillestrøm. Fra 13. desember får de alle én og

samme tittel: De blir hovedsikkerhetsvakter.

Til tross for at aktivitetsnivået blant sikkerhetsmenn i og utenfor Jernbanelanternet har vært meget høyt denne høsten, har Norsk jernbaneskole klart å tilby alle som har ønsket oppdateringskurs over halvannen dag, et tilbud regionalt. Det har vært avholdt kurs over hele landet. Flere entreprenører har kjørt kurs i egen regi med forelesere fra Norsk jernbaneskole.

Forandringer

– Hvordan opplever så hovedsikkerhetsvaktene endringene i regelverket?

– Mange reagerer på endringene som innføres ved vedlikeholdsarbeid eller feilretting, beretter Per Østerud, som holder trafikkleder kurs ved Jernbaneskolen.

– Mens vi tidligere opererte med «disponering» av en strekning, skal det nå opprettes et «anleggsområde». I virkeligheten er ikke endringen så stor som det mange

tror. Regimet rundt opprettelse av et anleggsområde innebærer ikke så mye nytt for hovedsikkerhetsvaktene. Endringene blir større for togledere og de som planlegger arbeid i spor.

Østerud påpeker at det å opprette anleggsområde vil gi en viktig forbedring av sikkerheten ute i sporet. Og selv om det vil ta noe tid å bli vant med de nye rutineene, hilser alle regelendringen velkommen.

ERFAREN: Jan Jensen betegner de nye reglene som enkle og gjennomtenkte, men understreker behovet for praksis.



MANNSDOMINERT: Per Ove Østerud har i løpet av et par måneder holdt kurs for mer enn 250 sikkerhetsmenn, hovedsikkerhetsmenn, signalgivere og maskinførere som har tatt prøven etter ny ordning. Det er få jenter blant hovedsikkerhetsvaktene.

Erfaring og praksis

Med 28 år som sikkerhetsmann, maskinfører og med hovedsikkerhetsmannserfaring vet hamarsingen Jan Jensen i Strukton Rail AS bedre enn de fleste hva som kreves i rollen som hovedsikkerhetsvakt når det koker ute i et anleggsområde.

– Første gang jeg tok sikkerhetsmannsprøven, hadde jeg en kombinert teoretisk og praktisk opplæring bak meg, først som

aspirant, senere med fagprøve hvor sikkerhetstjeneste var en del av banemontørutdanningen, forteller veteranen som også har maskinføreropplæring, såkalt «UR23», for å kunne kjøre arbeidstog.

– Erfaring og praksis er viktig for å bli trygg i rollen som hovedsikkerhetsvakt. Jo lengre fartstid – med variasjon i oppgaver – desto tryggere opptrer du i rollen, resonnerer han.

Advarer

Jan Jensen har sett eksempler på at uerfarne sikkerhetsvakter – nesten rett fra skolebenken – er blitt satt til å ivareta et stort ansvar på et anleggsområde, og han advarer mot et press på yngre hovedsikkerhetsvakter i en periode framover hvor denne kompetansen mangler samtidig som anleggsaktiviteten på jernbanen vil øke raskt.

Jensen viser til at dagens regelverk ikke krever mer enn 15 dagers praksis etter bestått eksamen før man kan gå inn i rollen som øverste ansvarlige hovedsikkerhetsvakt.

– Etter min personlige vurdering bør det stilles strengere krav til praksis enn som så, sier Jan Jensen.

Krav om mer praksis

Jernbaneverkets sikkerhetsdirektør

Monika Løland Eknes varsler imidlertid en strengere praktisering av regelverket: – Dagens regler forutsetter at utdannede sikkerhetsvakter har jernbaneerfaring fra tidligere. To ukers praksis for en nyutdannet sikkerhetsvakt uten jernbaneerfaring er ikke tilstrekkelig som hovedsikkerhetsvakt på et større anleggsområde, fastslår Eknes og presiserer: – Vi mener følgelig at det er behov for å skille mellom kompetansekrav til sikkerhetsvakt og hovedsikkerhetsvakt i forhold til omfang og kompleksitet på anleggsområder.

Erfaring

– Jernbaneverket og Norsk jernbaneskole kunne kanskje gå sammen med de større entreprenørene og sørge for at hovedsikkerhetsvakter som ønsker større utfordringer, får erfaring i større, tyngre anleggsprosjekt, sier Jan Jensen.

– En lengre vei til du sitter med ansvaret for de store, tunge anleggsprosjektene, både vedlikehold og nybygging, er vesentlig. Lengre opplæring og gradvis større ansvar er en god investering både for den som ønsker en slik karriere, og for et økende antall arbeidsgivere som nå trenger flere hovedsikkerhetsvakter. La de unge hovedsikkerhetsvaktene få en god opplæringsperiode sammen med erfarne hovedsikkerhetsvakter som er vel vant med funksjonen «hovedsikkerhetsmann», sier Jensen.

– Mer praksis

– Allsidig praksis på større anleggsprosjekt sammen med en erfaren hovedsikkerhetsvakt blir viktig for å rekruttere flere til disse nøkkelfunksjonene i tiden fremover, istemmer Per Østerud.

Jan Tvedt, pedagogisk rådgiver ved Norsk jernbaneskole, vektlegger også betydningen av praksis med veileder ute på større anlegg.

– At hovedsikkerhetsvakten trekkes med tidlig i planleggingen av et arbeid som skal foregå under sterkt tidspress, blir viktig for å bedre sikkerheten på anleggsområdet, mener han.

Fagansvarlig i sikkerhetsfag ved Norsk jernbaneskole, Odd Magne Olsen, ser faren for at kontrakter for eksterne entreprenører kan stå og falle med om virksomheten har kompetente og trygge hovedsikkerhetsvakter, og at presset på en hovedsikkerhetsvakt derfor kan bli stort.

Høyst aktuelt

– Bør hovedsikkerhetsvaktfunksjonen på større anlegg være byggherrens ansvar?

– Dette har ikke vært noen problemstilling i arbeidet med de nye trafikkreglene. Men i en situasjon med underskudd på hovedsikkerhetsvakter, og spesielt hovedsikkerhetsvakter med erfaring, er spørsmålet høyst aktuelt, sier Odd Magne Olsen.

– Det viktigste er at hovedsikkerhetsvaktene til enhver tid har den kompetansen som kreves, konkluderer sikkerhetsdirektør Monika Løland Eknes.

TRAFIKKREGLER FOR JERNBANEVERKETS NETT

- Strukturen er forbedret. Det nye regelverket organiserer reglene tematisk ett sted, uavhengig av om de er gitt av Statens jernbanetilsyn (SJT) gjennom forskrift eller av Jernbaneverket gjennom utfyllende regler.
- Reglene er enklere, og risikomomenter er fjernet. For eksempel er kjøring av «tog uten rute» nå borte.
- Nye, tekniske løsninger for kommunikasjon brukes nå for fullt.
- Språket i regelverket er forenklet og mer presist.
- Arbeid i spor er samlet i kapittel 8. Rutiner og regler er forenklet.
- Fristen for å bestille sportilgang for arbeid er nå satt til minst tre virkedager. Samtidig kan togradio (GSM-R) benyttes for å få rask tillatelse fra togleder for å utføre retting av akutte feil.

Omfattende endringer

Som følge av de nye trafikkreglene på jernbanen gjennomfører Jernbaneverket en rekke tiltak i samarbeid med Statens jernbanetilsyn.

– I tillegg til en omfattende opplæring foregår det et utstrakt arbeid både i Trafikkdivisjonen og Banedivisjonen. Trafikkdivisjonen har blant annet ansvar for å endre alle trafikale prosedyrer som en konsekvens av den nye forskriften. På de områder der det ikke er mulig å få alle prosedyrer på plass og alle infrastrukturtiltak gjennomført, har vi søkt om tidsbegrenset unntak fra forskriften, forteller Jens Melsom i Banedivisjonen, som koordinerer denne prosessen.

Jernbaneverket har sendt Statens jernbanetilsyn i alt 15 unntakssøknader med tilhørende konsekvens-/risikoanalyse.

I skrivende stund har tilsynet gitt positivt svar på 11 søknader.

– Skulle vi motta negative svar på noen av de resterende søknadene, har vi beredskapstiltak som kan settes i verk, forsikrer Jens Melsom.

– De nye trafikkreglene forutsetter en rekke infrastrukturtiltak, og i søknadene har vi bedt om tid til utredning av de tiltakene vi ikke har ferdig til 13. desember, forklarer han.

Melsom understreker at sikkerheten blant annet skal bedres på planoverganger: – For å sikre at toget kan stoppe før planovergangen hvis en uønsket hendelse har oppstått, økes bremse lengden ved at varselskilt og innkoblingsfelt flyttes lenger ut fra planovergangen. I tillegg gjøres det en rekke signaltekniske tilpasninger både på Oslo S og resten av landet for å møte krav i den nye forskriften.



MYE NYTT: – Blant annet vil togene lettere kunne stoppe før planoverganger, forteller Jens Melsom i Banedivisjonen.

Snart helt i hundre



- Ganske fantastisk, sier hun, og sikter til alle de dyktige nyansatte. Rundt sytti nye medarbeidere har hun fått på plass siden hun selv klakket inn på høye hæler første gang, i starten på april.

Tekst: MARI KILDAHL **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Det var en lykkelig tilfeldighet, forteller hun, at hun havnet her. Ikke visste hun stort om Jernbanelaget før hun så jobbannonsen. Ikke har hun noensinne vært spesielt opptatt av tog. Ikke har hun tatt Orientekspressen. Eller Flåmbana. Og ikke har hun rallarer i slekten. Nei, det var bare denne annonsen.

- Den traff meg. For en spennende jobb, tenkte jeg, å være den som skaffer flinke folk og sørger for at de trives. Til en arbeidsplass, Jernbanelaget, som er så i vinden. Det måtte jo være kjempegøy!

- Og det er det?

- Ja. Jeg trives veldig godt, forsikrer hun, smiler, og nipper til pappkruset framfor seg. Etter jobbintervjuet ble hun spurt om hun kunne begynne den 1. april. Det var heldigvis ingen spøk.

- En pangstart. To dager på ledersamling som jernbanedirektøren hadde invitert til på Lillestrøm. Jeg ble veldig godt tatt imot, og temaene var kjempespennende. Det handlet mye om samarbeidskultur, om å ha et felles overordnet mål. Nå som Jernbanelaget har fått enda større bevilgninger og er blitt en større arbeidsplass med knapphet på faglige ressurser, er det spesielt viktig at vi ser helheten i det vi gjør.

Omtanke for ny og gammel

Hun mener hun visste hva hun gikk til. Og da er det den utfordrende siden av jobben, noen vil si vanskelige, hun sikter til: sørge for at det til enhver tid er nok kvalifiserte folk til å planlegge og gjennomføre alle de nye investeringsprosjektene.

- Jeg visste jo at det var fokus

«For en spennende jobb, tenkte jeg, å være den som skaffer flinke folk og sørger for at de trives. Til en arbeidsplass, Jernbaneverket, som er så i vinden»

på rekruttering. Det sa også virksomhetsplanen noe om, sier hun og lyder med ett som en politiker.

Da hun startet, hadde hun ansvar for 263 medarbeidere. Nå er de blitt 332. I tillegg kommer rundt 120 innleide konsulenter. – Det er mange mennesker å ta vare på. Og det er viktig at de nye blir tatt imot på en god måte.

Hun kaster et blikk ut. Vi er ni etasjer over bakken. I bygningen tvers over, i Byporten, holder nå flere av de nyansatte til. Hun sier hun kan vinke til dem, så nære er de. I høybygget i Oslo City er det ikke lenger plass til alle.

– Men vi må også ha omtanke for de andre, de som har vært her i flere år. I og med at vi ikke har noen egen utdanning for jernbanetekniske fag i Norge, så vil de vi ansetter, de fleste ingeniører fra NTNU, trenge opplæring hos oss. Vi har kurs og opplæringsprogrammer, men setter også de nye sammen med seniorpersonell ute i prosjektene. Det er en fin ordning. Samtidig innebærer det ekstra arbeid for seniorene, som ofte har mye overtid fra før. Og da er det avgjørende at de blir lyttet til, at de får tid og rom til å utvikle seg, de også.

Som far, mann og sønn

Hun er født og oppvokst på Vinderen i Oslo, og der bor hun fortsatt. Med mann og to barn – en datter på ni og en sønn på tjue. – Jeg har ikke beveget meg langt hjemmefra, nei, sier hun og ler. Hun har lett for å le. Sørgelig lett. Da hun snublet og falt under en av de faste, timeslange joggeturene forleden, tre runder rundt Sognsvann, skadet hun et ribbein. Tilbake på jobb gjorde det latterlig vondt hver gang noen sa noe morsomt.

– Var det dataingeniør du drømte om å bli som liten?

– Nei, sier hun, og er på nippet til å le igjen. Selv er hun altså cand. scient i informatikk. Det morsomme er at også faren drev med informatikk. I tillegg er mannen utdannet i faget. Og nå har også sønnen begynt.

– Ja, vi er litt sånn ...

Hun leter etter et ord, men finner det ikke. I stedet rister hun lett på den lyse hårprakten. – Det er mye datamaskiner hjemme hos oss, kan du si.

– Du er glad i tekniske duppeditter?

– Nei. Ikke veldig. Men min mann er. Det blir på en måte skaffet.

Forenkler hverdagen

NRK, Ergo Solutions og Cinet er hennes tidligere arbeidsplasser.

– Jeg har jobbet en del med utvikling av softwareprodukter. Det handler mye om å lytte til hva brukerne trenger, og hva de vil ha, og deretter utvikle gode systemer for dem. Et system for pizzautkjøring, for eksempel. Eller for honorar for filmutleie. Det er gøy å lage systemer som forenkler andres hverdag.

I NRK, der hun var sist, dreide det seg også om å lytte til andres behov og lage gode systemer. Som det hun gjør her i den nye jobben, minner hun om. I NRK var hun riktignok ikke leder for flere enn 45. Men ansvaret var det samme: sørge for rekruttering og utvikling av faglige ressurser for å kunne møte etterspørselen.

– Ledelse er spennende. Jeg har også ledet ingeniører før. I NRK var de kringkastingsingeniører og spesialister innen lyd, bilde og utvikling på nett, men opptatt av det samme som ingeniørene her, av det faglige miljøet, av utvikling.

Snart en trainspotter?

Hun synes de likner litt på hver-

andre de to: NRK og Jernbaneverket.

– Jeg tenker særlig på det sterke engasjementet. Begge steder har mange et hjerte som banker for arbeidsplassen. En stor andel har vært der lenge – noen et helt liv.

Overrasket er hun likevel blitt. – Jeg hadde ikke trodd det var så komplisert å bygge jernbane. Det må jeg si. Det er så komplekst. Ufattelig mye som skal på plass, som krever lang planlegging.

Hun er imponert, innrømmer hun. – Så mange dyktige folk. Stor kunnskap – også om historien og om arkitekturen. Jeg synes det er fint at det tas godt vare på alle de gamle stasjonsbygningene.

I mai var hun med på en samling i Narvik. Da lærte hun hva en robel er.

– En gul liten sak, et slags arbeidslokomotiv. Veldig gøy å prøve!

Kanskje blir hun en dag en trainspotter? Hun serverer spørsmålet med et stort smil. Vel, hun har i hvert fall begynt å ta tog så ofte hun kan. Det viser seg for øvrig at visjonen, «Mer på skinner», rimer godt med den hun er, en strukturert, disiplinert type. Det meste går på skinner, også hjemme hos Marianne Nilsson.

Mindre flink pike

Når hun skal slappe riktig godt av, danser hun jazzballett. Det har hun så å si alltid gjort. – Da trenger jeg ikke tenke på noe annet enn hvor jeg skal sette bena mine, sier hun og gløtter ned på sine elegante, høyhælte støvletter.

De siste årene har hun i tillegg

jogget tre ganger i uka – året rundt. Er det is og snø, bruker hun pigger under joggeskoene.

– Helst sammen med en venninne, jeg er forsiktig med å løpe alene i mørket, sier hun og røper at hun generelt er av den forsiktige typen. Jo, visst elsker hun utfordringer, men ikke farer. På Tusenfryd kjører hun tømmerrenna, det holder. Muligens henger aversjonen mot berg og dalbane og annen risikosport sammen med syndromet hun lider av, flink-pike-syndromet.

– Ja, jeg lider nok litt av det. Må alltid være grundig og nøye forberedt. Før var jeg redd for å kaste meg ut i nye ting uten å være hundre, nei, hundre og femti prosent sikker på at jeg kunne alt. Men ikke lenger nå. Jeg synes jeg er blitt flinkere med årene.

Et blikk utenfra

At hun ikke har jernbanefaglig bakgrunn, tror hun kan være en fordel i den nye jobben.

– Det gjør det kanskje lettere å skaffe seg et overordnet, strategisk blikk, sier hun og er tilbake der hun startet, med alle de dyktige nyansatte i tankene.

– Mitt bidrag til visjonen «Mer på skinner» er å sørge for ikke bare nok, men også riktig kompetanse, både på kort og lang sikt. Jeg synes vi har lykket veldig godt med rekrutteringen til nå. Vi har fått både mange og gode søkere. Jernbaneverket oppfattes helt klart som en attraktiv arbeidsplass. Det er gøy. Snart er vi hundre flere enn i fjor innenfor prosjektjenester, det synes jeg er ... ganske fantastisk!

EFFEKTIV ENTUSIAST:

– Kjempespennende lederjobb, sier Marianne Nilsson. Innen året er omme, vil hun ha ansvar for i alt 332 medarbeidere fordelt på tre avdelinger. Det er nesten hundre flere enn i 2008.



En moderne jernbane

Denne månedens gjesteskribent vil omdanne Jernbaneverket til to ulike selskaper, ha fortgang i utredningen av høyhastighet og åpne for både offentlig og privat finansiering av jernbaneutbyggingen.

Jernbanens historie i Norge er lang og ærefull. I sin tid var det byggingen av jernbanen som la mye av grunnlaget for landets vekst og utvikling. Tettsteder og byer vokste frem rundt jernbanens stoppesteder som også la grunnlaget for mye av næringsutviklingen i distriktene.

Høyre tror på jernbanen som kommunikasjonsløsning. Men for at jernbanen skal ha livets rett, er det viktig at denne gir et moderne tilbud som er konkurransedyktig til andre alternativer. Dette betyr at både gods- og persontrafikk må oppleve tilbudet som det beste alternativ samlet sett vurdert ut fra pris, tidsbruk, service og komfort. Særlig for persontrafikken ser vi dessverre at det er langt igjen.

Jernbaneverket og NSB

I 1989 ble NSB-konsernet divisjonalisert. Allerede i 1990 gikk flertallet i styret inn for å omdanne hele eller deler av NSB til et statlig aksjeselskap (særlovselskap), men fikk ikke politisk støtte før i 1996 da NSB ble delt i tre ulike avdelinger: Jernbaneverket, Statens jernbanetilsyn og NSB BA. NSB ble omgjort til et særlovselskap med

datterselskapene NSB Biltrafikk (nå Nettbuss) og NSB Eiendom (nå ROM Eiendomsutvikling).

Uklare ansvarsforhold

Den siste tiden har vi kunnet lese mye om Jernbaneverket. Aftenposten har meldt om misforståelser hvor Jernbaneverket har hatt en helt annen definisjon av punktlighet på sine tog enn det politikerne med ansvaret, publikum og media har hatt. Dagsavisen har rapportert om hvordan ulykker og hendelser hver tredje dag medfører erstatningskrav, noe som har kostet Jernbaneverket 26,3 millioner kroner de tre siste år. I tillegg til dette har Riksrevisjonen kritisert uklare ansvarsforhold mellom Jernbaneverket og NSB som de mener «fører til den stadig økende andel av driftsavvikene i togtrafikken».

To selskaper

Dessverre ser vi at dagens organisering av Jernbaneverket ikke lenger er optimal. For å sikre togbrukerne gode nok jernbanetjenester trenger vi en modernisering av Jernbaneverket. Dette må gjøres for å få ryddet opp i problemene og uklare ansvarsforhold, slik at driften av jernbanen blir tilpasset utviklingen i samfunnet med endrede krav om effektivitet, brukervennlighet og service.

Høyre har nå levert forslag i Stortinget om å modernisere Jernbaneverket ved å omdanne dette til to ulike selskaper. Høyre mener at Jernbaneverket bør omdannes

til statlige aksjeselskaper. Ett selskap som etableres med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens eiendommer og infrastruktur, og hvor eierskapet til stasjonsområder og kjøreveger blir overført til dette selskapet (dette betyr hele stasjonsområdene og tilknyttet infrastruktur, som overføres fra NSB og ROM eiendom). Og ett selskap som etableres for å utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for baner i konkurranse med private aktører.

Satsing på sporet

I 2002 deregulerte Bondevik II-regjeringen det norske jernbanesystemet videre. NSB ble omgjort til eget AS og CargoNet (tidligere NSB Gods) kunne for første gang møte konkurranse fra andre aktører i markedet. CargoNet har vist en imponerende kundeforståelse og markedstilpasning, som altså har resultert i en formidabel utvikling i jernbanens godsandel.

Utbyggingstakten er også veldig viktig. Det er et tydelig behov for flere kryssingsspor på 600 meters lengde, dobbeltspor, fortgang i Intercity-triangelet og utredning av et høyhastighetsnett i Norge med grener mot Stockholm og København. Det bør snarest gjøres en grundig konseptvalg-utredning for å finne ut om dette vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. I Høyre mener vi Regjeringens innsats på området er altfor liten.

Dobbelt så raskt

Et konkurransedyktig jernbane-



«Høyre mener at Jernbaneverket bør omdannes til statlige aksjeselskaper»

tilbud gir fantastiske gevinster for enkeltmenneskene, samfunnet og miljøet. Det haster med å få bygget ut det norske vei- og jernbanenettet. Vi trenger bedre fremkommelighet, sikrere og kortere reisetider over hele landet. Høyre ønsker derfor en satsing på jernbanens infrastruktur.

For å få til dette er Høyre opp-

tatt av å finne nye løsninger som kan gi raskere og mer rasjonell utbygging, drift og vedlikehold av anlegg innenfor samferdselssektoren. Erfaringene fra de første OPS-prosjektene som er fullført, er så gode, blant annet med halvert byggetid og bedre kostnads-kontroll, at modellen bør videreføres på egnede strekninger innen-

for vei- og jernbaneutbygginger. Av uforståelige grunner har Regjeringen frem til nå sagt nei til bruk av OPS som finansieringsform. Høyre vil ta i bruk prosjektfinansiering og OPS på bygging av nye dobbeltspor og i utviklingen av Intercity-triangelet.

«FANTASTISKE GEVINSTER»: - Et konkurransedyktig jernbanetilbud gir fantastiske gevinster for enkeltmenneskene, samfunnet og miljøet, skriver Høyres Øyvind Halleraker. FOTO: ØYSTEIN GRUE

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Øyvind Halleraker
TITTEL: Stortingsrepresentant og Høyres fraksjonsleder i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité



Kongelig fest for «Dronningen»



KONGELIG GLANS: Kong Harald kastet glans over jubileumsfeiringen og ble fulgt inn i salen av Elisabeth Enger.

Bergensbanens 100 år ble feiret med stil i Bergens storstue Grieghallen. Til stede var både kongen, samferdselsministeren og jernbanedirektøren og nær 1000 ansatte og pensjonister. Ivar B. Løne (86) kom til og med i sin gamle konduktøruniform!

Tekst og foto: HILDE LILLEJORD



FRA LOFTET: Konduktør Løne hadde tatt på sin gamle uniform som hadde hengt på loftet siden han gikk av med pensjon for 23 år siden.

100 år er ingen alder for den etter forholdene spreke damen som slynger seg gjennom østlandske daler, over viddene og ned bakkene til vestlandets hovedstad. Bergensbanen er en av de høyest liggende hovedlinjene i Europa der den krysser Hardangervidda opp til 1301 meter over havet.

– Alle reiser er en omvei heim, ble det sagt en gang. Å reise med Bergensbanen er en vakker «omvei heim», men hun må rustes opp til å møte de neste 100 årene, sa samferdselsminister Magnhild Meltvedt Kleppa under den storslåtte feiringen i Bergen fredag 20. november.

– Banen skal forsterkes, det skal bygges dobbeltsporparceller og lengre kryssingsspor for godstogene, forsikret hun.

Statsråden kunne likevel ikke love noen konkrete tiltak for å korte inn togreisen mellom de to

største byene i Norge da hun på telefon med en gjenoppstått Christian Michelsen måtte svare på hvor det ble av Ringeriksbanen.

Avslutningen

– Vi har markert jubileet gjennom hele året med mange forskjellige arrangementer, sier informasjonssjef Inge Hjertaas i Jernbaneverket Region Vest.

Festforestillingen «Dronningen av alle baner» markerte dermed avslutningen på et år med jubileumsfeiring og samlet i underkant av 1000 ansatte og pensjonister på Bergensbanen. Arne Hjeltnes ledet kvelden som konferansier hvor flere prominente personer var blant de innbudte gjestene. Foruten statsråden var kong Harald og jernbanedirektør Elisabeth Enger på plass for å kaste glans over jubilaranten.

Bergens teatersjef Bjarte



GLEDE: De to ansvarlige for arrangementet, Marit Petersen fra NSB og Inge Hjertass fra Jernbanelverket Region Vest, kunne glede seg over et vellykket arrangement. Her sammen med konferansier Arne Hjeltnes.



«SPLITTER PINE»: The Platformers bestående av NSB-ansatte framførte sin vinnerlåt «Splitter pine». Gruppen ble dannet under NRK-programmet Showbits der de konkurrerte mot Ruter.



«MICHELSEN?»: Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa snakket med en gjenoppstått Christian Michelsen, som lurte på hvor det ble av Ringeriksbanen.



STOR DAG: Pensjonert banemester på Finse Georg Brekke (84) og hans kone Ragnhild Brekke (79) gledet seg over å treffe igjen gamle kolleger og få en aldri så liten titt på kongen.

Hjelmeland innledet showet med en levende framstilling av diktet «Morgenland» og ble avløst av en gruppe unge dansere som rappet seg gjennom hele reisen fra Bergen til Oslo. De øvrige kulturelle innslagene tok oss med på reisen gjennom musikk, taler og bilder.

Framtidsvisjon

Selv om dette var en feiring av hva Bergensbanen har betydd i disse hundre åra den har vært i drift, stod framtiden i fokus, og visjonene for den spreke jubilanten ble presentert på løpende bånd. Flere av bidragsyterne understreket viktigheten av å være konkurransedyktig i dagens transportmarked og å ta miljøtrusselen på alvor. En framtidsvisjon ble presentert på film som viste en hverdag med

reisetid på fire timer og dobbelt så mange antall avganger i 2019.

Det er likevel ingen tvil om at Bergensbanen vil leve videre i dagens drakt en god stund til.

Nyte naturen

En av dem som er synes det er greit, er konduktør Ivar B. Løne (86) som hadde børstet støv av den gamle konduktøruniformen i anledning jubileumsfesten i Grieghallen.

– Jeg arbeidet på Bergensbanen i 43 år fra jeg begynte som læregutt etter krigen, forteller den pensjonerte konduktøren mens han veiver med det grønne flagget og blåser en godt innøvd stasjonsblås i fløyten.

Men noen tilhenger av høyhastighetsbane er han ikke.

– Man må få tid til å se ut av

vinduet og nyte naturen. Vi mister så mye med den fæle farten, alt skal gå så fort i dag, og vi får ikke tid til å nyte den roen som er på fjellet, sier den engasjerte pensjonisten, og tramper i gulvet for å understreke poenget.

Bodde på høyfjellet

Og Løne var ikke den eneste med sitt syn under markeringen i Grieghallen. Pensjonert banemester på Finse, Georg Brekke (84) og hans kone Ragnhild Brekke (79), minnes sine beste år som fastboende på Finse fra 1964 til 1987. Med sine tre barn bodde de på høyfjellet i årene Georg arbeidet på jernbanen.

– Selv om det var noen tøffe tak i løpet av den tiden jeg arbeidet der, er minnene alt i alt bare gode. Nærheten til naturen og freden

som omga oss på Finse, har gitt oss så uendelig mye. Nettopp denne roen bør vi også i framtiden lære å sette pris på, sier det gamle ekteparet nærmest i kor.

Takk og takk

Under banketten etter forestillingen benyttet Elisabeth Enger anledningen til å takke dagens ansatte og alle pensjonister som gjennom årene har gjort Bergensbanen til det den er i dag.

– Dere som hele døgnet, året rundt, i all slags vær og kjøreforhold har sørget for at personer og gods har kommet trygt fram.

Hun takket også alle de ansatte i Jernbanelverket, NSB og CargoNet som har bidratt til å gjøre dette året minnerikt gjennom mange flotte arrangementer.

«Hva er vel vakrere enn en jernbanestasjon ...?»

«Toget var gått, jeg hadde steget på, det var for sent å stige av igjen, for toget var i bevegelse, toget var gått, og jeg var om bord.» Sitatet er fra romanen «16.07.41», der tittelen markerer Dag Solstads fødselsdag og hovedpersonen er nettopp forfatteren Dag Solstad.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Den spesielle forkjærligheten for jernbane er en markant rød tråd i hele Dag Solstads forfatterskap. I høst ga han ut sin «17. roman», som allerede har høstet mye heder. Nær sagt sin vane tro lar Solstad sin historie starte med en jernbanereise: «Men nå står han på Sentralstasjonen i Oslo hvor han skal ta toget til en bestemt stasjonsby på Sørlandsbanen der sønnen hans forhåpentligvis står og venter på ham.»

Figuren som foretar denne reisen, er Bjørn Hansen, tidligere kjent fra Solstads «Elleve roman, bok atten» fra 1992: «Når denne beretning begynner har Bjørn Hansen nettopp fylt 50 år, og står på Kongsberg jernbanestasjon.» Mens Hansen den gangen ventet på sin sønn, er det sytten år senere sønnen som venter på faren.

Må passe

– En forutsetning for at jeg bruker toget, er at scenen passer inn på alle måter, poengterer Dag Solstad. – Jeg vurderte faktisk å la hovedpersonen bruke andre fremkomstmidler, som buss eller bil. Men vil man la romanfiguren komme med bil, må man skape en masse ekstra liv og røre som man slipper på jernbanen. Her kan jeg

«Litterært sett er toget en fin måte å reise på»



FRASTJÅLET: Mens vi tok bilder på Oslo S, så en tjuv sitt snitt til å rappe en roman og et par selbuvtter som Dag Solstad hadde lagt fra seg på nærmeste benk. «Det er muligens et godt tegn at tjuvene har begynt å stjele skjønnlitteratur?» var forfatterens kommentar.



«Jeg er nøye med å beskrive hvor reisen går»

DAG SOLSTAD, forfatter

konsentrere meg om den spesielle stemningen der mannen står og venter på sønnen. Toget kommer inn. Sønnen kommer ut. Eller omvendt.

Togets forfatter

Solstad forsøker å regne sammen hvor mange av romanene han har skrevet med en togreise som sentralt motiv og kommer til at det må være snaut halvparten. Dette burde holde til tittelen «togenes forfatter». Allerede i debutromanen «Irr! Grønt!» lar Solstad hovedpersonene legge ut på daglige togreiser fra Holmestrand til gymnaset i Tønsberg.

Hvorfor denne forkjærligheten for jernbane?

– Jeg synes at tog er naturlig å bruke for en forfatter. Litterært sett er toget en fin måte å reise på. Sammenlikner du en flyplass med en jernbanestasjon, opplever du helt forskjellige stemninger. Når kjæresten kjører deg til flyplassen, gjøres avskjeden unna raskt og på utsiden, hun har ingen anledning til å følge deg inn på flyet. Et farvel på perrongen, kan derimot være svært så sødmefylt, det er en klassisk litterær scene. En båtreise kan også fungere, men ofte blir reisen da for lang, sånn at selve reisen preger romanen i altfor stor grad. Toget er ideelt – en reise fra A til B, ferdig med det, smiler Solstad.

Ikke så symbolsk

En av Solstads mest analyserte romaner er «Arild Asnes, 1970», der ikke minst togsценene har gitt næring til litteraturviternes akademiske dypdykk. Mest sitert er kanskje dette avsnittet:

«Togene. Hver natt skrangler togene innenfor Europa, fram og tilbake, opp og ned langs sentrale strøk, uler gjennom utkantene, i

syd, i øst, i nord, i vest. Togene. Hver natt jager de opp de opptrukne sporene som binder Europa sammen til et legeme, jager gjennom natta, sprer sine gule lysblaff, som feber.»

Toget er parallelt et symbol på det moderne og forgangne, fastslår de beleste. Solstad er ikke like sikker.

– Jeg er nok ikke fullt så symbolsk som mange skal ha det til. Men tog har utvilsomt en rekke spennende sider, tenk bare på alle lydene. Aller mest nærværende er rytmen. Ikke helt gode skribenter etteraper togets rytme, jeg har gjort det selv, så da er jeg vel ikke helt god selv heller, hehe. Man skriver jo ikke tut-tut når man kjører bil ...

Det røde toget

Mens vi er inne på symbolikk: I den smått legendariske «Gymnaslærer Pedersens beretning om den store vekkelsen som har hjemsokt vårt land» (ja, slik lyder den fulle tittel!) lar Solstad den blivende marxist-leninistiske gymnaslæreren ankomme stasjonen i Larvik med toget, uten å gjøre noe stort poeng av det. I filmversjonen derimot blir jernbanen selve hovedsymbolet på kommunismen, i en drømmeskens kommer et damplokomotiv tøffende prydet med røde flagg og befolka med jublende rødegardister med maadresser og sitatbøker. Var dette noe regissøren fant på i samråd med deg, Solstad?

– Nei. Filmen er et selvstendig verk, så jeg har ikke blanda meg inn. At toget skal være et spesielt sosialistisk symbol, har jeg ærlig talt aldri tenkt på. For meg er tog først og fremst et praktisk framkomstmiddel, selv om det er vanskelig å anlegge i Norge. Bergensbanen var for eksempel en

«Sammenlikner du en flyplass med en jernbanestasjon, opplever du helt forskjellige stemninger»

DAG SOLSTAD, forfatter

livsviktig linje mellom Norges to viktigste byer. Samtidig er det riktig at fotballag fra sovjettida ofte ble kalt for «Lokomotiv». Og langdistanseløperen Emil Zatopek ble kalt «Lokomotivet». Det er ingen tvil om at denne metaforikken tilhører arbeiderklassen.

Bygger landet

At jernbanen har spilt en viktig rolle i samfunnsbyggingen, er det likevel ingen tvil om, uavhengig av politisk farge:

– I boka om Aker forteller jeg om et medlem av Collettfamilien som lar eiendommen sin på Skillebekk eksproprieres i forbindelse med jernbaneutbyggingen, og som får ros for sitt storsinn. Han hadde tilstrekkelig innflytelse til å kunne protestere, men innså at samfunnsnyttene var viktigere enn egenytten. Jeg tviler på om vi vil oppleve noe liknende i dag.

Skaper forfattere

Jernbanen har også framelsket forfattere, påpeker Solstad, og nevner i forbifarten at Kåre Holt var sønn av en stasjonsmester.

– Så må jeg også nevne Ragnhild Jølsen. Årsaken til at hun ble forfatter var alene norsk jernbanepolitikk. Hennes far anla en stor fyrstikkfabrikk i ytre Enebakk, og spilte høyt på at toget ville bli lokalisert der. Hvis han hadde lykket, er det overveiende sannsynlig at hans bortskjemte datter ville endt opp som fin frøken. Men så ble jernbanetraseen anlagt langs en annen rute, Jølsen gikk konkurs på grunn av manglende transportmuligheter, og familien flyttet til Kristiania og måtte se seg om etter annet levebrød.

Fantastiske stasjoner

Solstad er opptatt av stasjoner, og



interessen har ikke blitt mindre etter at han og hans hustru kjøpte leilighet i Berlin.

– Tyskland er virkelig er jernbaneland, det er så små avstander der at de fleste tar tog framfor fly. Også har de så fantastisk vakre jernbanestasjoner der, for eksempel i Leipzig. En jernbanestasjon i snøvær må være noe av det vakreste som finnes. Er jeg i Berlin en dag og det snør, skal jeg jammen ta en tur til Leipzig.

Skriver historien

«Da toget ankom Hokksund gjorde det et opphold på mer enn fem minutter. Kanskje på grunn av at den imponerende stasjonsbygningen på Hokksund trengte et opphold for ikke å virke komisk, og komisk var det ingen grunn til, i hvert fall ikke for

Singers del, at stasjonsbygningen på Hokksund skulle virke.»

– I romanen «T. Singer» forteller jeg historien om Bratsbergbanen og om hvorfor Sørlandsbanen blir lagt om Bø og ikke via Notodden. Jeg er nøye med å beskrive hvor reisen går. Også i «17. roman» nevner jeg denne overdimensjonerte stasjonen i Hokksund, som er «verdige en by på over femti tusen innbyggere».

Ibsenske spor

I Solstads «17. roman» ender hovedpersonen opp på Nordagutu, her er også mye jernbanehistorie gjengitt i kortform. Stakkars Bjørn Hansen rakk ikke siste toget til Oslo og måtte vente tre og en halv time på bussen (!) i Nordagutu. «3 ½ time på Nordagutu har aldri gått fort.» Til slutt kommer bus-

sen: «Ingen gikk av, men Bjørn Hansen gikk på, som eneste passasjer på denne holdeplassen».

I en kronikk i Aftenposten sammenlikner forfatter Tor Bomann-Larsen denne Solstadsekvensen med en liknende scene i Henrik Ibsens «Når vi døde vågner»: «Nu var vi rigtig hjemme. For ved alle de små stoppestedene holdt toget stille, skjønt der ingen trafikk var.»

«To betydelige forfatterskap krysser hverandre – som «Sørlandsbanen og den noe mer beskjedne Bratsbergbanen» – i mørket på Nordagutu stasjon», konkluderer Bomann-Larsen, og demonstrerer dermed at verken Solstads forfatterskap – eller toget – på noen som helst måte er utdebattert!



FOTO: ØYSTEIN GRUJE

Verdens beste (tog)roman

«At toget nærmet seg, ble stadig tydeligere av all trafikken og alle forberedelsene på stasjonen; bærere løp frem og tilbake, gendarmen og jernbanefolk dukket opp, og folk som skulle møte, samlet seg. Gjennom frostrøyken kunne man se arbeidere i pelsjakker og myke filtstovler krysse skinnene i de buktende sporene. Man hørte en lokomotivfløyte langt borte og lyden av noe tungt i fart.»

Sitatet er fra Tolstojs «Anna Karenina», som av 125 forfattere ble utropt til «den beste romanen noensinne» i Time Magazine i 2007. Romanen, som først ble utgitt i Russland i 1878, må dermed også sies å være verdens beste togroman, eller sagt på en annen måte: Verdens beste roman er en jernbaneroman!

Ikke minst forfatter Vladimir «Lolita» Nabokov har holdt fram motivet i Anna Karenina om togene i stadig bevegelse. Tolstoj introduserer temaet allerede i starten av handlingen der barna leker med et modelltog, og det hele utvikler seg både gjennom reelle togreiser og Annas mareritt, inntil den forferdelige avslutningen der Anna tar sitt eget liv ved å kaste seg foran toget, for øvrig en handlingmessig parallell til en arbeidsulykke med en jernbanearbeider i begynnelsen av romanen.

Av andre vesentlige jernbaneromaner i verden kan nevnes Pierre Boules «Dødens jernbane» som var grunnlaget for storfilmen «Broen over Kwai». Emile Zolas «La Bête humaine» er en

spennende psykologisk thriller fra 1890 som utspiller seg på jernbanen mellom Paris og Le Havre. Innen internasjonal krim og spenning er Agatha Christies «Mord på Orientekspressen» og Michael Chrichtons «Det store togroveriet» vanskelige å komme rundt.

Også i Norge er det gitt ut en rekke bøker med jernbane som sentralt element. Knut Hamsun vant i sin tid en reise med den transsibiriske jernbanen, noe som førte til reiseskildringen «I Æventyrland», om opplevelser og drømmer gjennom Russland, Georgia og Aserbajdsjan.

Også mange andre, norske forfattere er særlig inspirert av Bergensbanen og/eller rallarliv: Her kan nevnes i tilfeldig rekkefølge: Kristoffer Uppdal, Andreas Haukland, Øvre Richter Frich, Stein Riverton, Nordahl Grieg og Nils Lie, Agnar Mykle, Gunnar Staalesen, Anne Holt, Bjørn Rongen, Atle Næss, Torbjørn Hovde, Stein Buan, Ola Jonsmoen og selvfølgelig: Dag Solstad!



«Moody Jørnevik»

- Jeg tok dette bildet ved Jørnevik holdeplass i Voss under en befaring som sporplanlegger av nye Bolstadøyri kryssingsspor, forteller fotografen: - Den glødende varsellampen skaper varme i det ellers kalde og grå vestlandsværet som vi ser godt illustrert av dugg på linsen og dis i bakgrunnen. Bildet er ikke etterbehandlet da jeg ønsket å beholde blassheten som gir en viss melankolsk stemning.

MITT JERNBANEKAMERABILDE

Navn: Torben Brand
Tittel: Kapasitetsanalytiker, JBV
Bor: Grünerløkka i Oslo
Kamera: Fujifilm Finepix S9600



Lobber for tog

I Sverige er det startet en ny forening for satsing på jernbane og høyhastighetstog. Styrelederen heter Björn Rosengren, tidligere næringsminister (han som sa at Norge var den siste Sovjetstaten). Koordinator i «Future Rail Sweden» er Sören Belin, tidligere toppsjef i Green Cargo. I styret finnes videre tungvektene som Göran Johansson, tidligere ordfører i Göteborg og leder av lobbyvirksomheten Europakorridoren og tidligere forskningsminister Lars Leijonborg. Foreningens formål er å være pådriver for de bedrifter, organisasjoner og personer som ser samfunnsnytte og vekstmuligheter i Sverige gjennom økt satsing på jernbane.

Grønt på tog

Hvert døgn i vinterhalvåret går det hundre trailere med frukt og grønnsaker fra Spania til England. Nå er det prøvekjørt et tog med kjølevogner fra Valencia til Dagenham like utenfor London. Dette toget har en kapasitet tilsvarende 30 trailere. Prøveturen gikk fint både på estimert kjøretid og med kvaliteten på de ømfintlige varene. Nå er planen å kjøre ukentlig tog ett års tid før dette økes til fem tog i uka mot slutten av neste år. Det spesielle med denne 1800 km lange togturen gjennom tre land, er at den skjer med én operatør, nemlig DB Schenker.

Store verdier

Banedanmark har hatt vareopptelling og regnet på verdien av alle komponentene, skinner, sviller, dverger og utliggere, bygninger etc., alt som til sammen utgjør det Banedanmark eier og har. Summert kom disse verdiene på 33 milliarder danske kroner, tilsvarende NOK 38 mrd. Nyprisen er anslått til DKK 92 milliarder (NOK 107 mrd.). Undersøkelsen viser at de største verdiene ligger i spor og bruer. Den viser også at Banedanmark blant annet eier 103 heiser, 550 perronger, 1714 bruer og 4029 skinner. Poenget med utregningen er å sette en balanse, som vil si nåverdi, for Banedanmark.

Gjennombrudd i Sverige

Norges største jernbaneentreprenør, Baneservice, skal fra 1. februar 2010 drifte Sveriges nest største kombiterminal – i Göteborg. Selskapet ser kontrakten som et gjennombrudd innenfor et nytt satsingsområde.

Tekst: TORE HOLTET **Foto:** ØYSTEIN GRUE (PORTRETT) OG BANESERVICE

I skarp konkurranse med en rekke skandinaviske aktører vant Baneservice dragkampen om Göteborg-terminalen. Kontrakten med Jernhusen gjelder for fire år, og den gir mulighet for ytterligere to års forlengelse.

Vil overta flere

- Dette er et gjennombrudd i forhold til vår strategi om å etablere oss som en viktig terminaloperatør i Skandinavia, sier divisjonssjef i Baneservice Terminaldrift, Tone Manum.

- Siktemålet er at vi skal drifte tre-fire terminaler i Sverige og at vi etter hvert skal komme sterkere inn på det norske terminalmarkedet.

Baneservice, som ser på terminaldrift som mindre sesongavhengig enn bygging og vedlikehold av jernbanenettet, har så langt erfaring med skifting, lasting, lossing og veksling av godstog.

For første gang får Baneservice nå ansvar for å drifte en terminal selv.

Miljøansvar

Manum viser til at Baneservice får ansvaret for å markedsføre terminalen sammen med Jernhusen med sikte på å få mer godstrafikk på bane.

- Jeg har stor tro at vi skal få tak i flere togselskaper og sammen med dem legge til rette for økt vekst i markedet. I Göteborg blir det nå reell konkurranse med like priser for alle, forsikrer Manum. - Nå blir det ikke lenger mulig å prioritere eget togselskap eller andre større aktører på bekostning av de små selskapene.

Flere konkurranser

Det statlige selskapet Jernhusen eier 12 godsterminaler og varsler at stadig flere vil bli konkurranseutsatt.

- Den konkurransen skal vi være med på, forsikrer Manum, som nå står midt oppe i hektiske forberedelser. En måned ut på nyåret skal 17 personer være ansatt, i tillegg til at flere nye terminalmaskiner må være på plass - og i full drift.



MER PÅ BANE: Baneservice Terminaldrift AS med Tone Manum (bildet) i spissen skal sørge for å overføre godstrafikk fra vei til bane.



VEDDER: Warren Buffet betegner oppkjøpet av USAs nest største jernbaneselskap som et veddemål på den økonomiske framtiden.

Satser alt på jernbane

En av verdens rikeste investorer, Warren Buffet, har klokkertro på at jernbanen er framtida. Han satser alt - 250 milliarder kroner - når han neste år går inn som eeneier i et av Nord-Amerikas største jernbaneselskaper.

Tekst: TORE HOLTET **Foto:** SCANPIX / AFP PHOTO

Warren E. Buffet (78) blir i finansretser omtalt som en av vår tids viktigste investorer, og han blir lyttet til over hele verden. Nå ser han penger i jernbanetransport.

Historisk satsing

Fra før har Buffets investeringselskap Berkshire Hathaway eid nesten en fjerdedel av aksjene i Burlington Northern Santa Fe Corporation - et selskap som eier og transporterer gods på rundt 390 jernbanelinjer i USA og Canada. Nå kjøper han altså opp resten av aksjene. Den nye «dealen» beløper seg til 44 milliarder dollar inkludert 10 milliarder dollar i gjeld, og Buffet har aldri betalt mer for noe selskap.

Vedder på jernbane

- Vårt lands fremtid avhenger av at det har et effektivt og godt vedlikeholdt jernbanesystem,

sier Warren E. Buffett i en pressemelding i forbindelse med oppkjøpet. Der betegner han sin investering på denne måten: - Viktigst av alt er dette et «call-in»-veddemål på den økonomiske framtiden til USA. Jeg elsker slike veddemål.

Burlington Northern Santa Fe satser stort på godsfrakt og ikke minst intermodale transporter med alt fra kull til landbruksprodukter og ferdigprodukter. Konsernet har over 40.000 ansatte, 6.700 lokomotiv og omkring 220.000 godsvogner i sitt system.

Blant verdens rikeste

Buffett skal ha tapt rundt 25 milliarder kroner på finanskrisen og mistet i fjor førsteplassen på Forbes liste over verdens rikeste mennesker. Han har imidlertid ingen vanskeligheter med å bla opp for toggiganten - vel og merke etter å ha tatt opp et lån på 45 milliarder kroner.

**Jernbaneverket****Sentralt**

Fungerende Informasjonsdirektør
Ann-Kristin Endal
Tlf: 22 45 52 50/997 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



Åpningen av juletreet på Hvalstad

Jernbanehistorien er full av originaler og av originale historier. Den teller også fortellertalenter av stort format. Knut Hogsnes, mangeårig leder av Tjenestekontoret i NSBs driftsavdeling, er ett av dem. Hans autentiske historier om stasjonsmester Thorbjørnsen på Stokke stasjon er bare til å humre godlynt over.

I anledning julen vil jeg likevel ta fram en historie fra virkeligheten som Halvard Halling ga til beste. Halvard Halling var leder av Rutekontoret i samme avdeling som Hogsnes, og han hadde opplevd den selsomme tildragelse som er beskrevet i det følgende. Vi er tilbake i de første år etter siste krig:

«Hver jul satte Hvalstad Vel opp en fin julegran utenfor stasjonsbygningen. Første søndag i desember ble granen tent med stor oppmarsj med musikkorps i spissen. Og da seremonien var vel i gang, dukket stasjonsmesteren opp og spurte velformannen om han kunne få lov til å si noen ord i anledning åpningen av juletreet.

Det var vanskelig for velformannen å nekte det, så mesteren slapp nå til. Han

gikk opp på talerstolen og prøvde der å si noen ord.

– Kjære velformann! Dette er veldig koselig. Og det er et fint tiltak at dere setter opp denne fine julegrana her på stasjonsområdet hver jul. Det gleder også oss som bor her veldig. Nå har jeg sett på grana her i år, og den er jo stort sett bra, men det er nå en krok her på midten, men det går an å fikse ut med litt vatt og sånn. Så mangler det noen greiner på den ene sida, ser jeg, men det kan jeg påta meg å ordne, for jeg fikk en sånn elektrisk drill av svigersønnen min til jul i fjor, og den er veldig hendig. Så borer jeg noen høl i stammen og stikker over linja. For der står det et granattre som jeg kutter noen greiner av. Så skal jeg fikse det og få inn noen greiner på treet.

– Og jeg vil si at kona og jeg setter veldig pris på å se dette fine juletreet ifra stuevinduet vårt. Vi sitter jo der oppe i leiligheten aleine for det meste for ungene er jo blitt voksne og har fløtt hjemmefra. De er væl forsørgde alle sammen med bra jobber og er godt gifte. Ja det er ikke bare bare å sitte der oppe, for det er både

trekkfullt og elendig. Vi skulle jo hatt noen nye vinduer, og det har jeg snakka med baneinspektøren om, men han har ikke penger på budsjettet, sier'n. Jeg har jo prøvd å habilisere meg for å få en større stasjon. Men det ser ikke ut til å hjelpe, for inspektøren ser ikke ut til å like meg noe særlig.

– Men nå er det ikke så farlig, for det er jo bra med både ved og koks neri kjeller'n, da. Så jeg bærer opp både ved og koks, og jeg fyrer nokså hardt, så vi står det jo over. Og når vi ser dette fine juletreet, så blir det nok jul i stua denne gangen òg. Ja forresten så regner vi med at både sønn og datter kommer hjem om ikke akkurat til julaften, så i hvert fall seinere i jula. Og så har vi dette fine juletreet, da.

– Jeg vil gjerne gratulere Vellet med treet, jeg synes det er så koselig og vil gjerne si dissa orda formann, i anledning åpninga av dette juletreet her på Hvalstad. Og herved erklærer jeg juletreet på Hvalstad for åpnet!»

God jul!

Reidar S H