

Jernbane

NR. 1 - 2009

magasinet



Endelig!

Nå får Jernbaneverket mulighet til å iverksette sine vedlikeholdsplaner. Det lysner i Jernbane-Norge - også for karene i en sliten Robel på Nordlandsbanen.



Jernbaneverket

SIDE 4-13

Nå skal det gå unna!

Året 2009 blir et mulighetenes år for Jernbaneverket. Statsbudsjettet for 2009 inneholdt et godt jernbanebudsjett, og når Regjeringen nå fremmer en krisepakke med ytterligere 1,3 milliarder kroner til Jernbaneverket - ja, da er det virkelig grunn til å feire.

De ekstra midlene som nå stilles til disposisjon, skal raskest mulig bidra til å sikre sysselsettingen i landet vårt. Derfor inneholder krisepakken tiltak som Jernbaneverket fort kan sette i gang. Mye handler således om en utvidet vedlikeholdsinnsett slik at vi raskere kan sikre en mer stabil infrastruktur. Vi får også mulighetene til å forsere de investeringsprosjektene vi skal i gang med i år, og ikke minst får vi muligheten til å gjøre en økt innsats på stasjonsområdene.

I denne utgaven av Jernbanemagasinet blir tiltakene i krisepakken nærmere presentert, og jeg vet at våre banesjefer står klare til å sette alle kluter til slik at dette virkelig kan gå unna. Nå skal vi levere - også for å bevise at vi er i stand til å håndtere en satsing på jernbanen som vi forhåpentligvis ser når stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan fremmes om kort tid.

Jeg ser allerede nå hvordan de økte bevilgningene virker som en vitamininnspøyting i organisasjonen vår. Mange får nå muligheten til virkelig å komme i gang med fornuftige tiltak som vi så gjerne skulle gjort, men som tidligere har måttet komme lenger ned på prioriteringslistene.

Utfordringen ligger i å klare å levere mer uten at vi samtidig bygger opp et større administrativt apparat. Det innebærer at Jernbaneverket må bli en mer slagkraftig organisasjon med klarere strategier og tydeligere roller bygd på våre felles verdier. Dette utviklingsarbeidet har vi nettopp startet i regi av ledergruppen i Jernbaneverket og linjelederne i de tre divisjonene. Alle i Jernbaneverket vil få informasjon om arbeidet gjennom Jernbaneverkets intranett, og jeg vil etter hvert invitere til en stadig bredere deltakelse i dette utviklingsprosjektet.

Målsettingen er at vi sammen skal utvikle en organisasjon som best mulig er i stand til å leve opp til de forventningene som i høyeste grad nå stilles til alle oss som har et ansvar for jernbanen her i landet.



Elisabeth Enger
ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør

Innhold

14

Viktigst

Prosjekt Oslo er uansett det aller viktigste vedlikeholdsprosjektet fram til og med 2012. I år skal det brukes 220 millioner kroner på strekningen Etterstad-Lysaker.



20

Frister

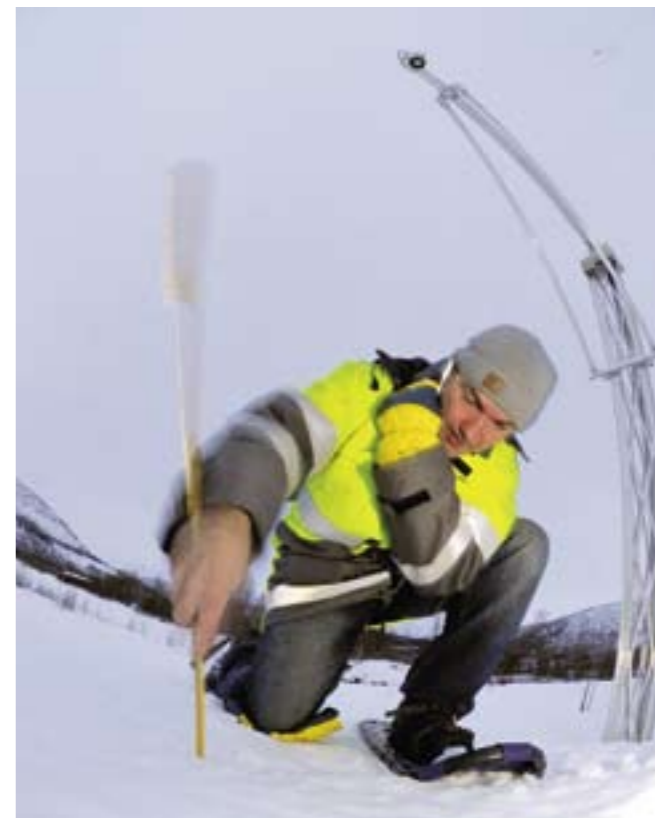
Jasmin Jahre går på «lederskole» i Jernbaneverket. De store jernbaneprosjektene frister unge sivilingeniører.



28

Kundevenn

Henning Lode er grytidleg oppe for å sjekke om toga går i rute. Viss ikkje, er han rask med å kome seg på jobb.



39

Værstasjon

Her er Jernbaneverkets nyeste værstasjon, der temperatur, vindstyrke, vindretning, nedbør og snødybde kan leses av på internett.



32

Vinter

Kosten må frem når 30-40 centimeter blytung nysnø har lagt sporvekslene på Lønsdal under et hvitt teppe.

Det store vedlikeholdsløftet	4
Ekstra julekveld for banesjefene	6
Fullt trøkk på Vestfoldbanen	10
Historisk investeringsbudsjett	12
Fornytt nav i 2012	14
Smånytt innenriks	16
Bemanner opp for tidenes jernbaneløft	18
De er fremtidens ledere	20
Min arbeidsdag:	
Hinderløp Eidsvoll-Hamar	24

Sagt om jernbanen	25
Smånytt innenriks	26
Møte med:	
Mr. Jærbanen personlig	28
Tøffe tak over Saltfjellet	32
27 nye værstasjoner	39
Stille før stormen	40
Månedens gjest	42
Mitt jernbanebilde	44
Smånytt utenriks	46
Skrått bakfra	48

Jernbane

NR. 1 - 2009

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland

REDAKTØR

Tore Holtet

FOTAJOURNALIST:

Øystein Grue

JOURNALIST:

Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

Egil Nyhus

Arne Danielsen

Kjell Bakken

FORSIDE: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbn.no

Redaksjonen avsluttet 4. desember 2008.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 7.000

Layout: Cox, Oslo

Trykk: Stens trykkeri

Distribusjon: Grafisk Mailing

Det store vedlikeholdsløftet

2009 skal bety et vendepunkt i retning av en mer robust jernbane her i landet: - Mange som i lang tid har slitt for å få penger til viktige vedlikeholdstiltak, får nå endelig muligheten for å gjennomføre dem, sier fungerende vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg.

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

«Det store vedlikeholdsløftet» innebærer ifølge Berg at Jernbaneverket skal løfte vedlikehold og fornyelse av jernbanen i Norge kraftig fra det nivået vi har sett de siste årene.

- Det betyr også at vi selv må holde de løftene vi gir. Jernbanen og toget skal bli til å stole på, og forbedringene må komme raskt, sier fungerende vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg. - Dette kommer til å gjøre noe med hele organisasjonen vår. Jeg gleder meg til å få være med på dette, sier han.

Skikkelig fart

2009 skulle bli det første året med et høyere bevilgningsnivå til vedlikehold og fornyelse av jernbanelinjet. Det var lagt gode planer, og flere større fornyelsesprosjekter skulle startes opp, basert på en økning i inneværende års statsbudsjett på 25 prosent. Med den siste

utviklingen der regjeringen med sine sysselsettingstiltak bevilger ytterligere 818 millioner kroner til vedlikehold, blir det nå skikkelig fart i arbeidene ute på sporet.

- Vi kommer til å få gjort mye mer av det vi uansett hadde tenkt å begynne på i 2009, sier Berg. - I tillegg kommer vi til ta unna mye av det vi har liggende som «ting som burde ha vært gjort», sier han.

Raskest mulig bedring

- Jeg føler meg trygg på at vi nå skal greie å gjennomføre dette løftet på en riktig måte til beste for både passasjerer og gods, fortsetter Berg.

- Vi har så mange dyktige fagfolk ute i Jernbaneverket. Nå skal disse få muligheten til å sette i gang med mye av det vi har vært nødt til utsette. Vi skal etablere en god og tett dialog med togselskapene og få til en god prosess mot Statens jernbanetilsyn for de tiltakene som trenger deres godkjenning, lover han. - Når vi nå skal ut og gjøre så mye arbeid på sporet, er vi selvsagt helt avhengig av en god prosess med alle involverte. Våre folk må slippe til på sporet samtidig som ulempene for togtrafikken og kundene skal søkes minimalisert. Dette må vi balansere så godt som mulig. Alle vil tjene på en mer robust infrastruktur etter hvert, sier Odd Erik Berg og legger til: - Vi må vi gjøre det synlig at vi er ute og jobber, og at vi skaper en bedre jernbane. Jernbanen her i landet er avhengig av at Jernbaneverket leverer, og forbedringene må komme også på kort sikt. ▶



«Jernbanen og toget skal bli til å stole på, og forbedringene må komme raskt»



ENDELIG: Fungerende vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg gleder seg over at Jernbaneverket endelig får mulighet til å iverksette viktige vedlikeholdstiltak.

Ekstra julekveld for bane sjefene

Først kom det mer enn vanlig med penger til fornyelse og vedlikehold over det ordinære statsbudsjettet for 2009. Nå foreslår regjeringen 818 millioner oppå det igjen. Det går mot et travelt, men artig år for banesjefene!

Tekst: ARVID BÅRDSTU OG NJÅL SVINGHEIM

BERGENSBANEN

Bergensbanen får 70 millioner kroner av krisepakken. Disse pengene kommer i tillegg til 90 millioner vedtatt i statsbudsjettet øremerket til ekstra vedlikehold på Bergens- og Dovrebanen.

– Pengene blir brukt til å øke oppetiden. Vi er allerede godt i gang med planleggingen. Vi har noen utfordringer med å skaffe entreprenører og materiell, men jeg har stor tro på at vi skal klare å få brukt opp pengene, sier banesjef Tony Dæmring.

Det er et betydelig etterslep innen vedlikehold på Bergensbanen, noe som førte til en svært dårlig oppetid i fjor. Pengene gjennom statsbudsjettet og nå gjennom krisepakken kommer derfor særdeles godt med:

– 2009 blir et godt år for



ØKER OPPETIDEN:
Banesjef Tony Dæmring

Bergensbanen. Målet er at vi skal være i forkant for å unngå ikke-planlagte saktekjøringer og stoppende feil. Slik vil krisepakkemidlene bli et godt bidrag som vil føre til bedre punktlighet og regularitet på banen, sier banesjef Dæmring.

Pengene har også en annen, viktig funksjon:

– Pengene vil bli brukt i fire fylker og utløse 1200–1400 månedsverk i direkte sysselsetting, forteller Tony Dæmring.

Mest penger går med til skinn- og svilleytting på Vossebanen, ballastrensing i Raundalen, svilleytting på Roalinjen og drengarbeid mellom Lågheller og Myrdal.



FOTO: SINDRE ANONSEN

SØRLANDSBANEN

På Sørlandsbanen blir det gjennom krisepakken nå likevel penger til å starte byggingen av nytt kontaktledningsanlegg mellom Egersund og Sandnes. Sørlandsbanen får også tilført 21 millioner kroner mer til svilleytting og skinnbytte på fem av banens kryssingsspor.

NYTT KL-ANLEGG: Bildet viser ledningsvognen i arbeid med fornyelse av KL mellom Marnardal og Kristiansand i 2005.

DRAMMEN- OG VESTFOLDBANEN

Regjeringens krisepakke gir 8,5 millioner kroner til forebyggende vedlikehold og 58 millioner kroner til fornyelse på Drammen- og Vestfoldbanen. Det største enkelttiltaket (33 millioner) er øremerket ferdigstilling av ny sporplan inklusive fjernstyring av Kongsberg stasjon.

– Dette vil bli en utfordrende jobb. Prosjektet var egentlig stoppet for 2009. Dermed var det heller ikke innmeldt behov for sportilgang. Men vi mener det skal gå, sier banesjef Bjørn Ståle Varnes. Han har ansvaret for strekningen Asker-Nordagutu, Bratsbergbanen og Drammen-Skien.

– De øvrige tiltakene er knyttet til bygningene våre og stasjonene, skogrydding og vegetasjonskontroll og frost- og rassikring i og ved tunneler, forteller Varnes.



FÅR FJERNSTYRING:
Banesjef Bjørn Ståle Varnes

KRISEPAKKA

► FJERNING AV SAKTEKJØRINGER

Over hele jernbanenettet er det flere punkter som i påvente av utbedringer kan medføre saktekjøringer for å ivareta sikkerheten. Til å fjerne slike punkter blir det nå satt av 100 millioner kroner gjennom krisepakken.

– Vi kan nå få gjort noe med disse punktene som vi har måttet leve med over flere år, sier Berg. – I tillegg blir det også mulig å utbedre banene på flere steder der vi ser at kvaliteten er på veg ned, slik at vi slipper å få saktekjøringspunkter på disse senere.

► SIGNALANLEGG

Det blir bevilget 40 millioner kroner ekstra for å utbedre mangler ved signalanleggene, noe som vil bidra til færre feil og bedre punktlighet.

► STASJONER OG PLATTFORMER

100 millioner kroner ekstra blir bevilget til tiltak for å bedre forholdene på stasjoner og plattformer. Dette skal gi større trygghet og bedre trivsel for passasjerene.

► INFORMASJONSANLEGG

Det settes av 30 millioner kroner ekstra til informasjonsanlegg på stasjonene.

► OMFORMERSTASJONER

20 millioner kroner ekstra skal benyttes til vedlikehold og revisjon av omformerstasjoner for banestrømsforsyningen.

► LÆRLINGER

Det settes av 30 millioner kroner ekstra for å øke inntaket av lærlinger i jernbanefagene i år.

Ut over dette blir det også mer penger til sporjustering og skinnsliping for å øke komforten om bord i togene og samtidig minske slitasjen på togmateriellet.

OFOTBANEN

MÅ KNEKKE NØTT: Banesjef Thor Brækkan



Banesjef Thor Brækkan på Ofotbanen får 25 millioner kroner ekstra gjennom krisepakken. – Disse midlene vil bli fordelt på hele 12 enkeltprosjekter, hvor noen er utvidelse av eksisterende prosjekter mens andre er prosjekter som vil bli framskyndet ett år. Eksempler på prosjekter er forberedelse til ballastrensing, fornyelse av plattformen på Narvik stasjon, snøoverbygg, snøskjermer og fast dekke på lastegate.

Brækkan regner med å klare å bruke opp pengene, men innrømmer å få ei skikkelig nøtt å knekke for å få alt til å gå opp:

– I sommer vil vi ha 10–15 prosjekter gående samtidig på Ofotbanen. Når man vet at det meste av personell og materiell må transporteres inn og ut med skinnegående arbeidsmaskiner, så blir det litt av et puslespill for å få koordinert alt.

Uansett kommer pengene godt med:

– Når disse prosjektene er ferdige, vil vi stå bedre rustet mot snøproblemer. Dessuten vil biltransportørene bli veldig fornøyd med endelig å få fast dekke på terminalen. Det har de ventet lenge på!

For de arbeidsledige i Ofotenområdet vil også pengene merkes. For å få utført alle tiltakene, trengs nemlig rundt 300 månedesverk.

RAUMA-, GJØVIK- OG DOVREBANEN

Banesjef Tormod Urdahl har ansvaret for Dovrebanen mellom Eidsvoll og Dombås, Raumabanen til Åndalsnes og Gjøvikbanen. Gjennom krisepakken får han 29 millioner kroner mer å rutte med.

– Mesteparten av pengene vil gå med til forsterket vedlikehold på Dovrebanen, det aller meste til skinner, sviller og ballast. Det vil i praksis si at vi øker volumet på allerede definerte tiltak, sier Urdahl, som må få til gode planer raskt for å kunne nyttegjøre seg pengene.

– Det er naturligvis en utfordring med hensyn til styring og oppfølging at produksjonen vokser så raskt som den nå gjør. Dessuten skal vi tilpasse store tiltak i sporet til trafikkavviklingen uten å redusere oppetid og punktlighet, sier Urdahl. Han forventer en mer robust driftssituasjon når tiltakene er gjennomført og noe av etter-slepet med dette er hentet inn.

ØKER VOLUMET: Banesjef Tormod Urdahl



DOVRE-, MERÅKER OG TRØNDERBANEN

På samme måte som for Bergensbanen har det på Dovrebanen vært en tendens med økende antall saktekjøringer som følge av manglende sporfornyelser og fare for utglidninger. Nå kommer det penger nok til endelig å få orden på Dombåsbakkene fra Dombås mot Fokstua, som har vært et punktlighetsproblem i flere år.

– I tillegg til at vi kan foreta fullstendig sporbytte i Dombåsbakkene, skal vi foreta ballastrensing, skogrydding og vedlikehold av bruer, forteller banesjef Knut Haugen. Han er ansvarlig for Dovrebanen, Trønderbanen og Meråkerbanen.

ENDELIG DOMBÅS: Banesjef Knut Haugen



Hvis det finnes nok materiell og han får prosjektledere, skal han klare det.

– Med nytt, oppgradert spor mellom Dombås og Fokstua og ballastrens på fire-fem mil av Trønderbanen vil regularitet og punktlighet bli bedre, lover Haugen, som med litt omtrentlig regning finner ut at bare tiltakene på hans banestrekninger vil kreve over 100 årsverk.

ØSTFOLD- OG KONGSVINGERBANEN

Banesjef Per Herman Sørli får 33 millioner ekstra å rutte med i år. Størsteparten vil bli brukt på de reisende:

– Vi skal utføre forbedringstiltak på parkeringsplasser, bygninger, gjerding og publikumstiltak slik at de som reiser, vil få merke stor forskjell på kvaliteten vi kan tilby dem før og etter, lover Sørli. Dessuten skal noe av pengene brukes på skogrydding for å unngå at trefall ødelegger kontaktledningen og til noen punktlighetstiltak.

– De eneste utfordringene jeg ser

MER PÅ DE REISENDE: Banesjef Per Herman Sørli



for å klare å bruke opp pengene, er at vi klarer å få tak i signalkompetanse til de arbeidene som krever det, sier Sørli, som også imøteser resultatene av tiltak på enkelte planoverganger på Østre linje. De kan gi hastighetsøkninger og dermed et godt bidrag til å forbedre punktligheten.

STOR-OSLO

IKKE BEKYMRET: Banesjef Beate Isetorp



Banesjef Beate Isetorp i Stor-Oslo får 35 millioner kroner til vedlikehold og en andel av de 30 millionene til publikumsanlegg som skal fordeles i hele regionen.

– Tiltakene vi vil gjennomføre, skal føre til bedre oppetid gjennom forbedring av overbygningen på Drammenbanen, Hovedbanen og Oslo-Ski. Vi skal også utføre drenstiltak på Spikkestadbanelen, Drammenbanen og Hovedbanen, skogrydding og tiltak for å redusere tida som brukes til feilretting.

Med tanke på det høye aktivitetsnivået i hennes banesjefområde, med Prosjekt Oslo og de store utbyggingsprosjektene i vestkorridoren, er utfordringene mange for å få alt til å gå opp.

– Totalt sett i Jernbaneverket er utfordringen om det er nok leverandører til de jernbanespesifikke tiltakene, leveringstid på materiell og ikke minst sportilgang. Men for egen del er jeg ikke bekymret for at vi ikke klarer å bruke opp de tildelte midlene, sier Beate Isetorp.

RØROSBANEN

FORBEDRER STASJONER: Banesjef Tor Rørosgård



Banesjef Tor Rørosgård på Røros- og Solørbanen kan juble over 35 millioner friske kroner til banestrekningene sine.

– Pengene skal vi benytte til svilbytte, vedlikehold av bruer samt utbedringer av plattformer og stasjonsområder, forteller Rørosgård. Han har ingen betenkeligheter med å kunne få brukt opp pengene. – For oss betyr pengene at vi får en mer robust infrastruktur og bedre forhold på stasjonene, sier Rørosgård.



FOTO: ARVID BÅRSTU

NORDLANDSBANEN

Jernbaneverket hadde i utgangspunktet ikke planlagt å kjøre ballastrensing i 2009, men kun drive forberedende arbeider for slik kjøring i 2010. Nå blir det likevel anledning til å kjøre ballastrensing på flere strekninger som er klargjort for dette. Mest ballastrensing blir det på Nordlands-

banen, som tilføres 100 millioner kroner ekstra til dette i år. I tillegg styrkes det forebyggende vedlikeholdet på Nordlandsbanen med 20 millioner kroner. Det settes også av 35 millioner kroner ekstra til fornyelse av stålbruer på Nordlandsbanen.

FORNYER BRUER: En av de mange, flotte bruene på Nordlandsbanen, Trolldalsbrua, vil få en solid ansiktsløfting i løpet av året.

Fullt trøkk på Vestfoldbanen

Ved årsskiftet 2010/2011 vil vi kunne være i gang med bygging på tre store og viktige parseller på Vestfoldbanen. De ekstraordinære bevilgningene i tiltakspakken nå i januar ser ut til å gjøre dette mulig, sier utbyggingssjef Ole Kontorp.

Tekst: ØYSTEIN GRUE **Illustrasjon:** ATKINS

– For oss som har trodd at Vestfoldbanen før eller siden ville bli prioritert, er det som nå skjer, svært hyggelig, sier Ole Kontorp til Jernbanemagasinet. – For togpendlere fra Tønsberg og hele Vestfold nærmer vi oss nå raskt en moderne dobbeltsporet jernbane, med kortere reisetid, flere avganger, større sikkerhet, bedre punktlighet og vesentlig forbedret komfort.

Starter 1. mars

Like før regjeringen presenterte sin ekstraordinære tiltakspakke, var det anbudsåpning på Barkåker-Tønsberg. Dette er det første jernbaneprojektet som settes i gang etter finanskrisen, med anleggstart 1. mars.

– Med 120 millioner kroner i tillegg til de 160 millionene som var



NY STASJON: Regjeringens nye pakke setter fart å utbyggingen av Vestfoldbanen. Slik blir nye Holmestrand stasjon.

satt av på årets budsjett til den første av tre parseller på Vestfoldbanen, vil vi nå forsere anleggsarbeidet slik at effekten blir økt sylinder i Vestfold, sier Ole Kontorp.

Allerede i midten av januar bestilte utbyggingssjefen flere kontorbrakker fra Moelven for å ha alt klart til anleggstart og økt aktivitet i planleggingen.

Ambisiøst tempo

I januar ble 15 stillinger i prosjektene på Vestfoldbanen lyst ut, og utbyggingssjefen er optimist når det gjelder å få på plass en beman-

ning som gjør det mulig å holde det ambisiøse tempoet som han nå legger opp til: anleggstart og forberedelse til anleggstart på to andre parseller i løpet av halvannet år.

Siden planene for fortsettelsen på Vestfoldbanen måtte legges i skuffen i påvente av bevilgninger, har målet vært å legge mest mulig til rette slik at vi kunne ta imot bevilgninger og komme raskt i gang, slik vi nå ser at det er behov for, sier Ole Kontorp, som fortsetter:

Holm-Holmestrand

– Når vi nå får økte planleggingsmidler for den andre av tre parseller på Vestfoldbanen–Holm-Holmestrand – i år, skal vi klare å ha denne parsellen byggeklar til årsskiftet 2009-2010. Her gjenstår andre og tredje gangs behandling av reguleringsplanen, kvalitetssikring (KS2) og ferdigstillelse av byggeplanen, foruten utarbeidelse av kontraktsdokumenter og inngåelse av avtaler med entreprenører.

Farriseidet-Porsgrunn

Prosjektet Farriseidet-Porsgrunn

fikk 10 millioner kroner på årets budsjett. Med 30 millioner i tiltakspakken i januar kan utbyggingssjefen starte byggeplanprosessen som gjør det realistisk med anleggstart på parsell 12 på Vestfoldbanen innen årsskiftet 2010-2011. Dette betyr tre store utbyggingssjefen parallelt på Vestfoldbanen.

– Vi venter nå spent på behandlingen av Nasjonal transportplan i Stortinget i løpet av året. Her vil prioriteringer og tempo i prosjektene frem til ferdigstillelse bli planlagt, sier utbyggingssjef Ole Kontorp.



«Planleggingsmidlene til Holm-Holmestrand og Farriseidet-Porsgrunn er det mest positive. Det har vært et sterkt engasjement i Vestfold og Telemark for Eidangertunnelen, og nå er vi blitt hørt i departementet. Det er faktisk bedre enn forventet»

Per-Eivind Johansen (H), fylkesordfører Vestfold



«Jeg er glad for alle påplussinger som kommer til jernbane, og er veldig glad for påplussinga til Eidangertunnelen. Jeg kunne nok ha ønsket meg midler til å se videre på sammenkoblingsbiten mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, men er ikke spesielt misfornøyd etter dette»

Oddvar Skaiaa (KrF), leder Jernbaneforum Sør



«En del av prosjektene er viktige og nyttige, selv om jeg også kunne ønsket meg andre tiltak. Nå har jeg store forventninger til Jernbaneverket og samferdselsministeren om å levere. Jeg kan love at jeg skal følge godt med»

Borghild Tenden (V), medlem av Transportkomiteen



«Litt skuffende at det ikke kom planleggingsmidler til Ringesjøbanen. Jeg hadde et håp om det. Det virker som om Eidangertunnelen har klart å ta beinvegen inn i departementet, mens vi av en eller annen grunn er blitt stående igjen»

Torleif Daleide (V), ordfører Ål kommune og leder av Forum Nye Bergensbanen

Seks anbydere

Totalt meldte det seg seks entreprenører til å drive 1,75 km tunnel og om lag 4,4 km dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg:

Skanska AS	397.836.321,-
Hæhre Entreprenør AS	410.045.498,-
MIKA AS	536.027.031,-
Reinertsen Anlegg AS/ Leonard Nilsen AS	377.896.058,-
Veidekke Entreprenør AS	392.392.426,-
NCC	417.386.947,-

FLERE TUNNELER:

Regjeringens krisepakke sikrer raskere oppstart og utbygging av tunneler både ved Hell mellom Stjørdal og Trondheim og gjennom Frodeåsen ved Tønsberg.



Historisk investeringsbudsjett

2009 blir et svært hektisk og utfordrende år for Utbyggingsdivisjonen. Det skal i år planlegges og bygges store og små jernbaneprosjekter for formidable fire milliarder kroner.

Tekst: KJELL BAKKEN **Foto:** HILDE LILLEJORD

Det er bevilgningene over statsbudsjettet, saldering fra fjorårets budsjett, overføring av fornyelsesmidler til enkelte prosjekter og til slutt regjeringens sysselsettingspakke som til sammen gir Jernbaneverket et historisk investeringsbudsjett.

En stor prøve

– Nå gjelder det å drive prosjektene så godt som mulig, slår utbyggingsdirektør Jon Frøisland fast. – Når året er omme, må vi vise at vi har brukt alle pengene, og at vi har

brukt pengene best mulig. Det vil sette vår organisasjon på en stor prøve. For en utbyggingsorganisasjon er det krevende å ha knappe midler å bygge for, men det er også krevende å få tilført mange penger på kort tid. Organisasjonen skal raskt gjøres i stand til å takle de muligheter og utfordringer større budsjetter gir. Også de miljøer vi samarbeider med utenfor Jernbaneverket, må ta utfordringen for at vi skal nå vårt mål, sier Frøisland.

Rekruttering

Utbyggingsdivisjonen rekrutterer som aldri før. – I 2009 skal vi øke antall medarbeidere med 20 prosent slik at vi ved utgangen av året er 350 fast og midlertidige tilsatte. I tillegg planlegger vi å leie inn 110 personer. Totalt skal det ansettes om lag 90 nye medarbeidere i år, noe som er en meget krevende opp-

gave. Interessen for å jobbe i Jernbaneverket er heldigvis økende. Det er godt med søkere til de fleste fag, men vi sliter med å rekruttere erfarne signalingeniører, sier Frøisland.

Fire millioner

- I statsbudsjettet er det bevilget 3,17 milliarder kroner til jernbaneinvesteringer.
- 110 millioner kroner inngår som tilskudd til budsjettet for utbyggingen av dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger.
- Utbygging skal for Region Øst gjennomføre Prosjekt Oslo for 200 millioner kroner.
- 131 millioner som ikke ble brukt opp på budsjettet for 2008, føres over til årets budsjett.
- Til slutt kommer regjeringens sysselsettingspakke på 483 millioner kroner.

– Totalt 4,09 milliarder kroner, sier økonomisjef Svein Arvesen.

Optimal utbygging

– Vi har jobbet intenst med å finne prosjekter som det er fornuftig og mulig å bruke de ekstra midlene til. Vel halvparten av sysselsettingspotten legger vi inn i prosjektene Barkåker – Tønsberg og Gevingåsen tunnel med 120 millioner kroner på hvert prosjekt. Det sikrer raskere oppstart og en optimal utbygging i år. De resterende 240 millionene fordeler vi på planlegging, planovergangstiltak, plattformopprustning og rassikring, sier Arvesen.

Plattformer

Sysselsettingspakken gir 50 millioner kroner mer til plattformopp- rustning fordelt på 28 plattformer i hele landet. Til planovergangstil-

tak er det avsatt 20 millioner kroner med en halvpart til ned- leggelser og en halvpart til enklere tiltak. Til rassikring er det avsatt 10 millioner kroner ekstra, og det er avsatt åtte millioner kroner til ulike miljøtiltak.

Mer planlegging

Regjeringens sysselsettingspakke gir et nødvendig og ekstra løft til planlegging og prosjektering på 134 millioner kroner. Mesteparten blir lagt til prosjektene Eidsvoll-Hamar, Holm-Holmestrand og Farriseidet-Porsgrunn med 30 millioner kroner til hvert. Av de resterende 44 millionene skal ni millioner brukes til utvikling av ERTMS, mens 35 millioner ennå ikke er fordelt.

– Styrkingen av vår planlegging er viktig for raskere å klargjøre prosjekter for utbygging, konkluderer utbyggingsdirektør Jon Frøisland.



«Det ble en veldig bra krisepakke. Først kom det 1,2 milliarder mer i statsbudsjettet og nå 1,3 milliarder til. Det er ingen tvil om at denne regjeringen har vist vilje til å satse på jernbane. Disse bevilgningene stiller store krav til Jernbaneverket. Når dette året er omme, kan det ikke tillates at det er forsinkelser og dårlig regularitet»

Kjell Atle Brunborg, forbundsleder Norsk Jernbaneforbund



«Vi er veldig glad for de ekstra pengene til Gevingåsen tunnel. Det er for oss en helt riktig prioritering. Ved neste korsvei bør det komme planleggingsmidler til elektrifisering av Nordlandsbanen»

Merethe Storødegård, regiondirektør NHO Trøndelag



«Jeg har ingen grunn til å være misfornøyd. Det hastet med å få på plass planleggingsmidler til dobbeltsporet til Hamar slik at vi kan begynne å bygge, og nå kom pengene. I neste omgang håper jeg på midler for planlegging av elektrifisering av Røros- og Solørbanen»

Arnfinn Nergård, fylkesordfører Hedmark og leder av Jernbaneforum Røros/Solørbanen



«Det er også positivt for bransjen at regjeringen bevilger 2,3 milliarder kroner til veiformål og 1,3 milliarder kroner til jernbanen. Det viktigste for samferdselsektoren er likevel at regjeringen forplikter seg til et langsiktig løft, slik at vi i de neste ti årene virkelig kan gjøre noe med vei- og togstandarden i Norge».

Ole Hagen, kommunikasjons- og markedsdirektør Tollpost Globe

Ved å fornye Oslo S og Oslo-tunnelen, selve jernbanenavet i Norge, skal Jernbaneverket forbedre regulariteten og punktligheten på jernbanen. Dette er en stor og omfattende jobb som vil ta tre år og koste mye penger.

Tekt: ARVID BÅRDSTU Foto: ØYSTEIN GRUE

Forny et navn i 2012

– Først når vi er ferdige med de langsiktige tiltakene, vil Oslo S og Oslotunnelen ha den kvaliteten som vi kan være bekjent av, sier regiondirektør Johnny Brevik.

Førstehjelp

Det er en gedigen jobb som må gjøres før Oslo S og Oslotunnelen kvalitetsmessig er på nivå med for eksempel Gardermobanen. Stortingets bevilgning på 100 millioner kroner i fjor sammen med de ordinære midlene som Jernbaneverket hadde satt av til vedlikehold, har blitt brukt til å bedrive førstehjelp. Den jobben vil pågå til i sommer. Deretter starter den virkelige fornyelsen.

– Vi må bare erkjenne at tilstanden er dårlig. Anleggene har nådd sin tekniske levetid, og vi må gjøre en stor og kostbar jobb for å fornye infrastrukturen opp til ønsket nivå, som er det nivået Gardermobanen holder. I perioden med anleggsarbeid vil dessuten oppetiden og

punktigheten bli redusert, sier regiondirektøren i Region Øst, og legger til:

– Det vil sannsynligvis ta flere år før oppetiden og punktligheten er på ønsket nivå.

Det har aldri vært noen hemmelighet at tilstanden for infrastrukturen på Oslo S og i Oslotunnelen har vært dårlig:

– Behovet for tiltak har naturligvis vært kjent. Men så lenge det ikke har vært tilstrekkelig med midler over de ordinære budsjettene til drift og fornyelser, har vi ikke hatt nok å rutte med for å holde tritt med slitasjen, sier Johnny Brevik.

Grundig sjekk

Etter at Prosjekt Oslo ble startet opp i fjor vår, er det gjennomført en grundig analyse av sporveksler, sviller, skinner, signalanlegg og det meste som må være i orden hvis jernbanen skal fungere. Hvor stor jobb dette er, er det vanskelig å fatte for den som ikke er spesielt jernba-

nekyndig. For eksempel skal ca. 100 000 koblinger sjekkes!

– Vi har satt sammen et tverrfaglig servicelag som har fotgått alle sporene i prosjektområdet for å finne og rette feil. Nå har vi bestemt at ordningen med servicelag skal fortsette i 2009, men nå med to lag, forteller Brevik.

I denne første fasen med akutte utbedringer har oppmerksomheten først og fremst vært knyttet til å utbedre den infrastrukturen som ligger der.

– Vi har sett etter urenheter, foretatt komponentbytter og gjort andre tiltak som raskt skulle gi en bedre stabilitet i trafikkavviklingen. Etter at dette arbeidet startet, har vi hatt forbedring i oppetiden. Derimot ser vi at arbeidene vi utfører, får negative følger for trafikkavviklingen. Det vil bestandig være en konflikt mellom det å utføre større arbeider på Oslo S og i Oslotunnelen samtidig som trafikken skal avvikles på de samme sporene, sier Brevik.

Signalfeil

De fleste feil som fører til trafikkforstyrrelser i Oslo-området, er knyttet til sporfelt og til sporveksler. Alle andre årsaker til trafikkavvik opptrer langt mer sjelden.

– Signalfeil i forbindelse med sporfelt og sporveksler samt jordfeil utgjorde i 2007 mer enn 70 prosent av alle feil i Region Øst. Slike feil har dessuten en tendens til å opptre i rushtiden fordi det da er størst belastning på anleggene, forklarer regiondirektør Brevik.

Et meget aktuelt tiltak som nå blir vurdert for å eliminere mange slike feil i fremtiden, er å skifte over fra sporfeltstyring til akseltellere.

– Akseltellere er mer pålitelig enn sporfelt, det er billig og det er et veldig enkelt system. Dessuten har det vært i bruk i mange land i lang tid slik at vi slipper «å finne opp hjulet», forteller Brevik.

Akseltellere, et system som krever langt færre komponenter, ledninger og kontaktpunkter enn dagens sig-

nalanlegg med sporfelt, blir brukt blant annet i Tyskland, Sveits, Østerrike, Nederland, Storbritannia og i Finland. Spørsmålet om akseltellere i stedet for sporfelt vil bli avklart under arbeidet med hovedplanen.

Sporet videre

Samtidig som arbeidet med de kortsiktige tiltakene pågår, legges nå siste hånd på hovedplanen for de langsiktige tiltakene. Hovedplanen skal være ferdig i slutten av mars og endelig godkjent innen utgangen av april.

– Det er uhyre komplisert å utføre store anleggsarbeider på det stedet i Norge hvor togtrafikken er

tettest. Derfor vil vi anbefale at fornyelsen blir foretatt etter de samme retningslinjene som gjelder for investeringsprosjekt, sier Brevik, som har 220 millioner kroner å bruke på Oslo S og Oslotunnelen i år.

De totale kostnadene for de langsiktige tiltakene vil ikke foreligge før hovedplanen er ferdig.

Ifølge Brevik vil det være snakk om milliardbeløp.

Når hovedplanen er vedtatt, begynner arbeidet med detaljplanleggingen. Arbeidet med de langsiktige tiltakene skal starte opp i sommer. Så vil alt gå slag i slag til hele jernbanenavet er ferdig fornyet mot slutten av 2012.

SLITT: Dette bildet av en sporveksel på Oslo S taler sitt tydelige språk. På Oslo S og i Oslotunnelen er det mange slike komponenter som for lengst skulle vært byttet ut.

«Det vil sannsynligvis ta flere år før oppetiden og punktligheten er på ønsket nivå»

JOHNNY BREVIK, DIREKTØR JBV REGION ØST



Ny rundtur

Fjord Tours, som held til i Bergen og har som levebrød å selje opplevingsreiser med mellom anna tog, har sett saman ein heilt ny tur til neste år. På denne turen skal turistane få vitje tre av dei stadene som står på UNESCO si verdsarvliste, nemleg Geirangerfjorden, Nærøyfjorden og bryggene i Bergen. For å ta denne rundturen krevst togreiser både på Bergenbanen og Dovre- og Raumabanen; noko busskyss mellom Åndalsnes og Ålesund og ein tur med hurtigruta. Dagleg leiar Steinar Aase i Fjord Tours fortel at dei som blir med på denne reisa, får med seg det meste av det vi nordmenn likar å syne fram.

Stopp i veksten

For første gong sidan Flåm Utvikling AS starta med turisttog, er det ikkje auke i passasjeretalet frå eit år til eit anna. Rekorden med 582 826 reisande frå 2007 blir dermed ståande enno ei tid. Då passasjerane for 2008 var opprekna, mangla det noko i underkant av 40 000 (6,6%) på å kome på nivå med 2007. Trass i nedgangen er likevel 2008 det nest beste året i bana si historie. Og i Flåm ser dei med ein viss optimisme på dei komande åra, sjølv om dei innser at dei allereie ligg på eit høgt nivå.

Ny utbyggingssjef

Erik Krogseth (46) er tilsett som utbyggingssjef og leiar av eininga Stor-Oslo i JBV Utbygging. Krogseth er i dag rådgjevar i PTL AS. Tidlegare har han vore adm. dir. i Undervisningsbygg AS, bygg- og eigedomssjef i Fredrikstad kommune og adm. dir. i Energi 1 (Follo Energiverk). Krogseth var tilsett i NSB og sidan Jernbaneverket frå 1986 til 1998, der han mellom anna var sjef for Bane Energi ei tid. Krogseth har utdanning som elektroingeniør frå Trondheim ingeniørhøgskule i 1986.

Konkurransetilsyn

Frå 1. januar er Statens jernbanetilsyn også konkurransetilsyn i Noreg. Konkurransetilsynet skal sjekke at ingen av togselskapa blir urettvist handsama. I Sverige, der dei har hatt ei tilsvarende ordning ei tid, er rønslene at så godt som alle klagar omhandlar rutetildeling.

I kamp mot Kong Vinter

Harald Prytz og Tor Moan kjører Robelen i dyp konsentrasjon. Når sporrenseren bak er i aktivitet, gjelder det å se i snøføyka hvor planovergangene ligger. Ellers blir de pinneved.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Strekningen mellom Røros og Støren på Rørosbanen er utsatt for store snøfall når nordaværet står mot trøndelagskysten. Setter det i tillegg inn med vind, kan banen bli uframkommelig. I fjor kjørte for eksempel et lokaltog seg fast i en snøskavl i Ålen.

Vedlikeholdet på strekningen kan være utfordrende. - Vi skulle hatt en maskin som vi kunne snudd på åpen linje, sukker Tor Moan. - Da kunne vi tatt de verste strekningene uten å være nødt til å legge beslag på sporet så lenge.

På dagtid er det en togekspeditør på Halt-dalen stasjon, som ligger ganske nøyaktig midt mellom Støren og Røros, som gjør det mulig å krysse der. Når han lukker og går, blir hele strekningen én eneste blokkstrekning på hele 111 km. Fjernstyring ser ut til å ligge mange år fram i tid. Svingskive finnes bare på Røros og Støren. Skal de «backe» tilbake til Røros, får de ikke brukt plogen.

Vant med snø

Tor Moan har kjørt Robel siden 1984. For tre år siden kjørte han Robelen fra Røros til Sørlandet for å hjelpe til der da banen var helt nedsnødd.

Med seg i førerhuset har han Harald Prytz. Han sørger for å få løftet sporrenseren der det er nødvendig. Prytz har gjort tjeneste på mange banestrekninger siden 1975, blant annet Sørlandsbanen og Bergensbanen, og han innrømmer at Hardangervidda nok har tøffe vintre enn Rørosvidda.

Likevel skal togene gå i rute også på Rørosbanen. Det klarer de ikke i stigningene fra Støren opp mot Røros hvis ikke Prytz, Moan og kollegene deres i Drift- og vedlikehold på Rørosbanen får slippe til på sporet og fjerne snøen.



KONSENTRERT: Å kjøre sporrenser i snøføyka krever full oppmerksomhet mot sporet hele tida. Harald Prytz (t.v.) betjener sporrenseren mens Tor Moan sørger for optimal hastighet på Robelen.



TIL TOPPS: Bjørn Tore Furnes vart den tredje lærlingen i energimontørfaget på rad frå Jernbaneverket som fikk toppkarakteren «Meget bestått» til eksamen.

Tre strake på topp

Da Bjørn Tore Furnes tok fagprøva som energimontør før jul, blei han den tredje strake lærlingen frå Jernbaneverket som fikk notert toppkarakter.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** STIG MORTEN MYRAN

- Opplæringa lærlingane får i Jernbaneverket, står absolutt ikkje tilbake for andre, seier Øystein Husby ved Opplæringskontoret for elektro i Trondheim.

Sitt eige løp

Med Reform 94 forsvann utdanninga til KL-montør og alle skulle i staden bli energimontørar. Men da fagplanen låg føre, var han tilpassa e-verka. No har KL-miljøet i Region Nord laga sitt eige løp for lærlingar med elektrobakgrunn frå vidaregåande skule. Det har vore ein suksess!

- Det er den same fagprøvenemnda som vurderer alle kandidatane, og alle blir grundig evaluerte gjennom ei praktisk prøve og ein samtale om teorien med prøvenemnda, forsi-krar Husby. Dermed er resultat samanliknbare. Husby trur òg at det vil vere enklare for ein energimontør med bakgrunn frå Jern-

baneverket å gå til eit e-verk enn motsett.

- Trivst kjempegodt

Bjørn Tore Furnes fikk tips om at Jernbaneverket trong energimontørar da han gjekk på vidaregåande. - Ettersom eg har hatt lærlingtida mi i Jernbaneverket, har eg eigentleg fått utdanning i tre fag. Eg er energimontør på line med dei som arbeider i e-verka, og har tryggleiken som ligg i eit offentleg fagbrev. Men eg har òg opplæring i tryggleik ved arbeid i og ved sporet og i KL-faget. Dessutan har eg fått ein interessant arbeidsplass der vi alle har ei sams oppgåve i at toga skal gå og må samarbeide med dei andre jernbanefaga om det, seier den ferske energimontøren, som får skryt for sine kunnskaper frå alle kantar.

Bjørn Tore var den tiande lærlingen som har gått læretida i Jernbaneverket.

Til Flesland?

Logistikk- og Transportindustriens Landsforening (LTL) har fått hjelp av Asplan Viak til å finne ut av varestrømmane til og frå Bergen og Hordaland. Dei fann at 35 prosent blir køyrt med bil, 40 prosent på bane og 25 prosent på kjøll. Det som er stort og tungt, går med skip, stykkgoods går oftast med tog. Samla sett har inn- og utgåande gods eit tyngdepunkt sør for Bergen. Konklusjonen til LTL Region Bergen er difor at ei ny hamn og ein ny godsterminal for jernbane bør leggast til Flesland.

Av- og nedskrivning

Samferdsledepartementet har sendt tildelingsbrevet for 2009 til Jernbaneverket. I brevet ber samferdsleministeren JBV om å rapportere på ein indikator som syner tilhøvet mellom av- og nedskrivningar og tilgang på midlar til fornyingar. Når Jernbaneverket får avslutta arbeidet med å utarbeide ein balanse og talfesta kva for verdiar som ligg i det norske jernbanenettet, vil dei årlege av- og nedskrivningane syne kor mykje pengar som trengst til fornyingar før verdiane forvitrar. For 1. tertial i fjor vart til dømes av- og nedskrivningane utrekna til 166 millionar medan det vart nytta 100 millionar til fornyingar. Over tid vil løyvingar som ligg lågare enn slitastjen, føre med seg ein stadig meir upåliteleg infrastruktur.

Færre planovergangar

Talet på planovergangar går ned år for år, men framleis er det 3987 planovergangar på det norske jernbanenettet ved årsskiftet. Det er 86 færre enn året før. Reint statistisk vil det seie at det framleis er om lag ein planovergang for kvar kilometer med jernbane. Dei banestrekningane som har flest, er Nordlandsbanen (806), Rørosbanen (492) og Dovrebanen (347). Sidan 1998 har Jernbaneverket fått lagt ned tusen planovergangar og med det betra tryggleiken monale sidan det er ved planovergangar (og ved ulovleg ferdsl i sporet) at det skjer ulykker knytte til jernbane i dag. I år er planen å fjerne 70 planovergangar til.

Bemanner opp for tidenes jernbaneløft

Jernbaneverket trapper opp rekrutteringen av ingeniører og fagutdannede innen jernbaneteknikk. Jernbaneverket Utbygging skal ansette 90 nye i år, dobbelt så mange som i fjor og tre ganger så mange som i 2007.

Tekst: ØYSTEIN GRUE **foto:** HILDE LILLEJORD

Etter rekrutteringsstopp og nedbemanning av prosjektmiljøet i Jernbaneverket i perioden 2004 – 2006 er personalsjef Arild Sæthre i Jernbaneverket Utbygging i gang med en krevende rekrutteringsjobb. – Målet er å rekruttere 90 av de beste hodene som kan skaffes til nyopprettede stillinger innen jernbanetekniske fag, prosjektering og byggeledelse. Ikke siden opprettelsen av Jernbaneverket i 1996 har etaten gått så bredt og synlig ut for å rekruttere ingeniører og fagarbeidere til forestående prosjekter.

For tre år siden ble behovet for nyutdannede ingeniører til Jernbaneverket i tiårsperioden 2005-2015 anslått til 550. – Nå justerer vi opp behovet, bekrefter Arild Sæthre.

Retts fra skolebenken

Mens konkurranseutsetting og nedbemanning i resten av Jernbaneverket fra 2004-2009 har resultert i økt gjennomsnittsalder, har gjennomsnittsalderen i prosjektorganisasjonen Jernbaneverket Utbygging gått ned.

– Spesielt etter 2006 har vi ansatt mange nyutdannede ingeniører fra NTNU og andre høyskoler rett fra skolebenken, forteller Arild Sæthre. Han opplever økende interesse for utlyste stillinger både blant nyutdannede og etablerte ingeniører med relevant erfaring.

– Men vi er også ute etter folk med bred erfaring. Konkret trenger vi flere personer med solid seniorkompetanse og anleggserfaring blant de 90 som vi har satt oss som

mål å ansette i løpet av året, sier Sæthre.

Signalkompetanse

– Er det fagområder eller spesiell kompetanse dere sliter med å få fatt i?

– Signalkompetanse er en nøtt, fordi signalmiljøet i Norden er så lite. Vi har et udekket behov for ingeniørkompetanse innen signalkompetanse og henvender oss både til Sverige og Danmark. Språkproblemer i kombinasjon med mange ulike signalsystemer på det norske jernbanenettet med gammel teknologi som ingen lenger får opplæring i, kompliserer kravet til kompetansen vi er ute etter. Derfor prøver vi nå å spore opp signalingeniører og signalmonterere med tilleggskompetanse. Generelt er vi på jakt etter prosjektkompetanse fra byggeledere, erfarne sikkerhetsrådgivere og prosjektledere til prosjekter som nå er i planleggingsfasen og skal være klar for anleggsstart i løpet av et par år.

– Tre uker etter at statsbudsjettet var lagt frem, var vi ute med stillingsannonse basert på visshet om at aktiviteten nå skal opp. Kraftig opp, sier Arild Sæthre. Politisk er vi inne i et godt klima med varsel om en langsiktig satsing på jernbane.

Bedriftskultur

Personalsjefen legger ikke skjul på at det er utfordrende å drive så storstilt rekruttering og samtidig ivareta karriereplaner for egne ansatte i en raskt voksende prosjektorganisasjon.

Arild Sæthre er glad for at det er satt i gang en prosess for å redusere antall innleide og øke antall egne ansatte. – Vi har lagt planer om at vi på sikt skal redusere antall innleide fra dagens nivå på 120 til ca 80. Av juridiske grunner er det også startet en gjennomgang av våre innleieavtaler med sikte på å avvikle avtaler med enkeltpersonforetak. Vårt ønske er imidlertid at de innleide dette gjelder, søker fast stilling hos oss. Vårt mål er at de viktigste funksjonene i prosjektene skal bemannes med eget personell. Dette vil gjøre det lettere å bygge og videreutvikle en god bedriftskultur i Jernbaneverket Utbygging, tror Sæthre.

Prosjektorganisasjonen utmerker seg ikke bare med lavere gjennomsnittsalder enn Jernbaneverket for øvrig. Kvinneandelen er større, og mulighetene for å tilpasse arbeidsbelastningen for både småbarnsforeldre, eldre og medarbeidere med spesielle behov ligger bedre til rette hos oss enn i mange private bedrifter.

«Ikke siden opprettelsen av Jernbaneverket i 1996 har etaten gått så bredt og synlig ut for å rekruttere»

ARILD SÆTHRE, personalsjef i Jernbaneverket



GLAD: – Jeg er glad jeg valgte Jernbaneverket. Ved å jobbe hos en stor byggherre får du være med på et prosjekt fra A til Å, sier ingeniørgeolog Linda Nesje (26).

De er fremtidens ledere

Her er de tre første deltakerne på den nye «lederskolen» i Jernbaneverket Utbygging. De er med på et toårig traineeprogram, som utvides til høsten. Og målet? – Å bli prosjekt- eller byggeledere.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Rekruttering av nye lederemner er et prioritert satsingsområde i prosjektorganisasjonen Jernbaneverket Utbygging i Oslo City, rett over gaten for Oslo S. Jernbaneverket startet traineeprogrammet høsten 2008 med tre traineeplasser og en opplæringsperiode på to år. Til høsten skal det tas opp inntil seks nye kandidater. Søknadsfrist er allerede 23. februar.

– Meget bra

– Opplegget er meget bra. Vi får oversikt over hele prosessen fra planlegging til fullføring av et jernbaneprosjekt, sier Monica Fors. Hun er sivilingeniør med fem års erfaring med sportilgang fra Banverket i Sverige og poengterer: – Svært få av mine studieveinner har fått noe tilsvarende opplæringstilbud. Jeg kjenner ikke til tilsvarende ordning verken i Banverket eller Vägverket.

– Muligheten til å følge et godt tilrettelagt opplæringsprogram med en fremtidig lederstilling i Jernbaneverket som siktemål, er både inspirerende og forpliktende, sier Jasmin Jahre. Hun er sivilingeniør fra NTNU i Trondheim, der hun gikk prestisjelinjen ved Institutt for



industriell økonomi og teknologiledelse (Indøk).

Kunnskap

Leder for traineeprogrammet, Marie Svensli, understreker at moderne jernbaneprosjekter er

komplekse og utfordrende: – Gjennom traineeprogrammet ønsker vi å gi kandidatene grunnleggende kunnskap, innsikt i og forståelse for Jernbaneverkets prosjekter, forklarer hun. – Som traineekandidat hos oss får du kjennskap til Utbyggings kultur og verdigrunnlag. I tillegg gis du god innsikt i våre prosjekter og hva som kreves for å gjennomføre moderne jernbaneprosjekter med varierende innhold og omfang. Målet ved fullført program er at kandidatene skal være kvalifisert for å påta seg en lederrolle på ulike nivå i et av våre prosjekter.

Gjerne jobberfaring

– Hvem kan søke?

– Vi søker kandidater med utdanning som sivilingeniør/master innen relevante tekniske fag og gjerne med fag innen prosjektstyring og prosjektledelse. Vi ønsker både nyutdannede og søkere med to-tre års relevant erfaring.

– Vi har et godt arbeidsmiljø der medarbeiderne er genuint opptatt av å videreutvikle en moderne, effektiv og miljøvennlig jernbane i Norge, påpeker Svensli. Traineeprogrammet har en

varighet på to år og består av både teori og praksismoduler der kandidaten tilegner seg ny kunnskap, innsikt og erfaring.

– Jeg opplever å bli godt motatt som trainee i JBV Utbygging. Her er det virkelighet og ikke teoretiske problemstillinger og beslutninger. Vi blir markedsført internt i organisasjonen og verdsett, sier Marius Ertshus Mathisen. Han er utdannet ved Universitet for miljø og biovitenskap på Ås, som jordskifte kandidat med eiendomsfag som spesialisering.

LANG VEI: Jasmin Jahre (t.v), Marius Ertshus Mathisen og Monica Fors får erfare at jernbaneingeniører trenger mange år på å tilegne seg kompetanse innen ulike jernbanedisipliner som sporbygging, strømforsyning og signal – etter at de er ferdige sivilingeniører.

Kanonstart

– Tilbakemeldingen fra våre trainees tyder på at de opplever å få en kanonstart i en bransje de opplever som fremtidsrettet, utfordrende og med mange spennende prosjekter under planlegging og oppstart i årene fremover, sier Marie Svensli.

Traineekandidatene blir raskt med på prosjektarbeidet. De får imidlertid erfare at jernbaneingeniører trenger mange år på å tilegne seg jernbanespesifikk kompetanse innen ulike disipliner som sporbygging, strømforsyning og signal etter at de er uteksaminert som sivilingeniører.

Traineekandidatene får en egen veileder i praksismodulene som sikrer dem de riktige oppgavene og rett progresjon. Kandidatene har gjennom hele programmet en egen mentor som har overordnet ansvar for deres faglige og personlige utvikling.

Attraktivt

Jernbaneverket ønsker å tilby traineekandidatene et like attraktivt tilbud som tilsvarende ordninger i Telenor, StatoilHydro, DnBNOR, Schibsted og PGS, avslutter Marie Svensli.

Traineeprogrammet omfatter fire forskjellige praksisperioder. Disse gir både erfaring med utredningsarbeid og planlegging på overordnet nivå og en prosjektleders hverdag under bygging/prosjektering.

Teori er en viktig del av programmet. Kandidatene gjennomgår «Prosjektskolen» i Utbyggingsdivisjonen som gir 30 studiepoeng og sertifisering.



«... de opplever å få en kanonstart i en bransje de oppfatter som fremtidsrettet og utfordrende med mange spennende prosjekter»

MARIE SVENSLI, Programansvarlig, Jernbaneverket Utbygging

- Ser mange veier

- Jeg ser mange veier frem til oppgaver jeg godt kan tenke meg å gå løs på om noen år, sier jordskifte kandidat Marius Ertshus Mathisen.

Marius var ferdig jordskifte kandidat fra Universitetet for miljø og biovitenskap (UMB) på Ås våren 2007. Han oppdaget trainee-programmet i JBV gjennom annonser i dagspresse mens han var ansatt i Statens vegvesen.

- Med min bakgrunn som jordskifte kandidat er det viktig for meg å bidra til at grunnverv blir satt på agendaen og blir ansett som en viktig prosess gjennom hele prosjektet, sier han.

Avgjørende

- All erfaring fra større, offentlige utbyggingsprosjekter som Gardermobanen, Oslo hovedflyplass eller nytt dobbeltspor Skøyen-Asker viser at forhandlinger frem til erstatningsoppgjør er en tidskritisk fase i prosjektgjennomføringen. Kompetansen i byggherreorganisasjonen innen erstatningsrett med kunnskap og forståelse for eienomshistorien til de berørte grunneiere kan være avgjørende for gjennomføringen av en god grunnvervsprosess i begge parter øyne, påpeker Marius. Før jul deltok han i prosjekteringsarbeidet i forberedelsene til utvidelse av Halden driftsbanegård og Jensrud kryssingsspor.



VIKTIG: - Med min bakgrunn som jordskifte kandidat er det viktig for meg å bidra til at grunnverv blir satt på agendaen.

Tverrfaglig

- Jeg ønsker å bygge opp kompetanse for å bli byggeleder eller prosjektleder. Min studiebakgrunn har gitt meg en tverrfaglig forståelse som jeg ønsker å utvikle videre.

Marius er opptatt av å vise frem Jernbaneverket som en utfordrende og mangesidig arbeidsgiver. Traineeperioden, med åtte måneder med prosjektering og deretter åtte måneder byggeledelse, blir nyttig for å få erfaring både fra tegnebordet og forberedende arbeid før jeg kommer ut på byggeplassen. I løpet av traineeperioden skal vi tilegne oss mye kunnskap, og det innebærer en god del lesing. Det forventes at en er faglig godt forberedt, og har satt seg inn i sakene!

Om ti år

«Prosjektskolen» i regi av Jernbaneverket Utbygging er et utmerket studie tilbud i jobben, som også gir vektfull kompetanse innen emner som prosjektledelse med innføring i hvordan en prosjektorganisasjon bygges opp og organiseres.

- Hva ønsker du å jobbe med om ti år?

- Da er målet å være prosjektleder eller byggeleder på et større jernbaneprojekt, for eksempel nytt dobbeltspor Oslo S - Ski, eller Minnesund-Kleverud. Jeg synes jeg har lært mye i løpet av de seks månedene jeg har vært trainee, sier Marius Ertshus Mathisen, som er tilhenger av bratte læringskurver - med eller uten eksamen.

- Utfordrende jobber

- Etter fire måneder som trainee er jeg ikke i tvil om at Jernbaneverket er en interessant arbeidsgiver med mange utfordrende jobber i årene fremover, sier sivilingeniør Jasmin Jahre.

De 100-150 studentene på Institutt for industriell økonomi og teknologiledelse (Indøk) ved NTNU har klart landets hardeste opptakskrav for sivilingeniører, og de kommer bedre ut enn økonomene fra Norges Handelshøyskole i Bergen på lønnsstatistikken.

Indøk-studentene har en ettertraktet kunnskap, og Jasmin Jahre er en av dem.

På riktig gren

- Hvorfor Jernbaneverket?

- Jernbaneverket har mange store utbyggingsprosjekter med stor variasjon i kompleksitet, hvor mange fag er involvert både i planleggingsfase og utbyggingsfase. Her er det muligheter til å spesialisere seg innenfor fag som for eksempel bygg og anlegg eller jernbaneteknikk. For mitt vedkommende ønsker jeg å jobbe med prosjektledelse, sier Jasmin.

- Jeg opplever absolutt at jeg har kommet på riktig gren med de mulig-

hetene som trainee-programmet gir. Over en toårsperiode skal jeg få et overblikk over hvordan planlegging av store prosjekter foregår frem til anleggsstart, i prosjekt-/utbyggingsfase - som prosjekteringsleder, byggeleder eller prosjektleder. I trainee-perioden er det lov å gå rundt i hele prosjekt- og utbyggingsorganisasjonen og spørre for å forstå de mange funksjonene som inngår i et stort prosjektteam.

Få overblikk

Jasmin Jahre synes det samfunnsmessige perspektivet er interessant - det å forholde seg til berørte grunneiere, reguleringsmyndighet og alle instansene opp til departementsnivå. Hun er fornøyd med å være en av tre som ble plukket ut blant 40 søkere til dette programmet. I løpet av en toårsperiode vil hun få et overblikk over hvordan store prosjekter i regi av Jernbaneverket planlegges og gjennomføres.

- Jeg ønsker utfordrende arbeidsoppgaver som gir mulighet til å utvikle meg, sier Jasmin.

Kan godt representere

Jasmin oppdaget Traineeprogrammet i Jernbaneverket på den årlige næringslivsdagen på NTNU som fant sted i februar 2007. Her konkurrerer offentlige og private bedrifter om studentenes oppmerksomhet med

foredrag og stands, og Jasmin har et inntrykk av at Jernbaneverket kan bli flinkere til å markedsføre karrieremulighetene for ingeniører og sivilingeniører spesielt.

- Jeg kan godt tenke meg å representere Jernbaneverket på næringslivsdagen neste år, innskyter hun.

- Hvilken jobb har du om 10 år?

- 10 år! Himmel og hav det er jo en evighet ... Min ambisjon er etter hvert å bli prosjektleder i et større prosjekt eller inneha en lederstilling som passer mitt kompetansenivå. Etter fire måneder er jeg ikke i tvil om at Jernbaneverket er en interessant arbeidsgiver med mange utfordrende jobber.

AMBISJON:

- Min ambisjon er etter hvert å bli prosjektleder i et større prosjekt.



FRA BANVERKET: Monica Fors har fem års erfaring fra Banverket og satser på karriere i Jernbaneverket.

- Meningsfylt og utviklende

- Jeg ønsker på sikt å jobbe mer overordnet med jernbanefaglige spørsmål - aller helst i prosjekt, sier sivilingeniør Monica Fors. Hun opplever innholdet i trainee-programmet som svært meningsfylt og utviklende.

Det var under et seminar i regi av JBV Plan og analyse i Oslo i oktober 2007 at Monica fikk høre at JBV søkte personer med jernbaneteknisk erfaring.

- Dette gjorde meg interessert, og jeg fant frem til annonsen om trainee-programmet på nettet og søkte.

Monica jobbet på dette tidspunkt i Banverket med planlegging og kapasitetsberegning av nye jernbaneprosjekt i Sverige etter å ha utdannet seg som sivilingeniør innen Kommunikasjons- og transportsystem ved Linköpings Tekniska Högskola.

Opptatt av jernbane

- Hvordan passer traineeprogrammet i din karriereplan?

- Jeg har vært opptatt av jernbanesiden jeg startet på min ingeniørutdanning og senere begynte i Banverket. Jeg har fem års erfaring med sportilgangs- og sporkapasitet før jeg fikk anledning til å starte som trainee.

- Hva er drømmejobben om 5-10 år?

- Det er vanskelig å si. Jeg vil gjerne jobbe med jernbane og håper på en lederjobb. Det var derfor jeg søkte traineeprogrammet. Får Monica

spennende nok oppgaver i Jernbaneverket, er hun ikke i tvil om at hun vil bli i Norge.

Sats på svensker

- Bør Jernbaneverket rekruttere flere svenske jernbane/sivilingeniører?

- Det er ingen dum tanke. Jeg tror ingeniører, sivilingeniører og arbeidsøkere med jernbanefaglig bakgrunn i Vest-Sverige orienterer seg mot arbeidsmarkedet i Norge. Dette kan være en god gruppe å satse på for Norge, mener hun.

- Svarer traineeprogrammet til forventningene?

- Absolutt! Opplegget er meget bra med tanke på å få oversikt over hele prosessen fra planlegging til fullføring av et jernbaneprojekt.

I en periode har jeg fulgt «tidlig fase» med kapasitetsberegninger i prosjektet Oslo S-Lysaker og prosessene mot ruteplanlegging.

- Ettersom dette er et arbeidsfelt jeg kjenner en del til fra min bakgrunn i Banverket, har jeg vært med på å skrive noen rapporter, forteller Monica Fors.

ADVARSEL: «Men Sigrid, det er jo så stiv kurvatur i jernbanen», advarte faren min meg da jeg begynte her, han hadde selv 40 år i Statens vegvesen.

Hinderløp Eidsvoll-Hamar



MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Sigrud Lerud (48)
TITTEL: Senioringeniør
STARTET SOM: Ingeniør i NSB i 1994
ARBEIDSSTED: Regional utvikling region øst
BOR: Hadeland - ved Randsfjorden

Forsering. Samordning. Miljøvern. Lokale kjepphester. Kostnader. Folkemøter. Sentrale føringer. Politisk vegring. Planlegging av dobbeltsporet mellom Eidsvoll og Hamar er ingen oppgave for sarte sjeler, forsikrer senioringeniør Sigrud Lerud.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

– I utgangspunktet trodde vi at vi skulle gjøre en jernbaneutredning, men så fastslo samferdselsministeren at selvsagt skulle Statens vegvesen og Jernbaneverket samordne planene sine. Dermed ble det en voldsom prosess, der et hundretall ulike alternativ skulle vurderes, smiler Lerud.

– Dessuten innebar det en forsering av planarbeidet. Vi hadde egentlig tenkt å vente et par år for å ta ting i rekkefølge, i stedet måtte mye utføres parallelt. Da blir det lett fort og «gæli».

Ulike interesser

– Vi har forsøkt å finne skjæringspunktet mellom et fornuftig kostnadsnivå og konsekvensene for omgivelsene. Her finnes en rekke ikke-kvantifiserbare konsekvenser, som bomiljø og natur. For å imøtekomme slike hensyn har vi blant annet foreslått tunnel gjennom Morskogen for å skåne bebyggelsen mot Mjøsa. Denne løsningen er vi svært fornøyd med. Eidsvoll og Stange kommuner vedtok imidlertid enda flere tunneler, noe vi ikke kan akseptere. Derfor ligger saken nå i Miljøverndepartementet.

– Den lokaldemokratiske prosessen kan være ganske morsom, ikke minst folkemøter. På Minnesund kastet de terning og ga oss seks i stil og én i innhold. Etter hvert blir man vant til litt av hvert og tar ikke utsagnene personlig. Det handler om inngrep i folks nabolag, og da må man akseptere at folk blir sinna.

– Det hjelper kanskje også å komme nordfra?
– Jada, jeg er fra Mo i Rana og tåler at ting blir sagt tydelig på norsk. Det hadde nok vært verre om en østlending skulle delta på at et folkemøte i Nord-Norge.

Skapelse på etterskudd

Oppi alt dette fikk planleggerne ordre om å være pilotprosjekt for «KS1», en prosedyre for kvalitets-sikring av alle prosjekter med prislapp over 500 mil-

lioner kroner. KS1 er utarbeidet av Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet på bakgrunn av et NTNU-konsept innen offshoresektoren og benyttes både på skoler og andre storbygg, på beslutningen om innkjøp av nye jagerfly og også på det nye signal- og styringssystemet på jernbanen.

– På en måte var dette tilbake til skapelsen, der det ikke en gang var gitt at jernbane var løsningen. Derimot lå fire felt på E6 inne som en forutsetning. Rekkefølgen ble her litt bakvendt. Hvis man gjennomfører KS1 først og så fatter vedtak etterpå, kan det sikkert bidra til riktigere beslutninger. Men da bør man også se på det store bildet, og ikke den enkelte jernbanestrekning. Jeg tror derfor reglene vil bli forandret, spør Sigrud Lerud.

Venter på departementet

Gledelig nok har Lerud og hennes gode kolleger klart å løse saken gjennom alle hindre og vanngraver helt til Miljøverndepartementet. Der har den ligget i over ett år, og ligger tydeligvis fortsatt godt.

– Jernbanetraseen versus vern av strandlinja er tydeligvis en særdeles vanskelig sak. Noen snakker på fullt alvor om «Innlandets Hardanger». Stadig får vi spørsmål fra departementet om alternative løsninger som å flytte traseen under jorda eller langt opp i lia, men dette vil åpenbart koste mer enn det smaker.

Snart begynner det å haste med en avgjørelse, om spadene skal kunne settes i jorda i 2011 sånn at utbyggingen skal kunne ta ut noen synergieffekt i samarbeid med E6-utvidelsen, som for eksempel utnyttelse av utgravd masse.

Forandrer samfunnet

– Man skulle kanskje tro at det må være enerverende å jobbe med prosesser som er så tidkrevende. Jeg har også utredet prosjekter og konkludert med at de ikke bør realiseres, som tunnel under Gamlebyen i Oslo. Andre prosjekter kan ligge langt fram i tid før gjennomføring, som for eksempel dobbeltspor gjennom Sarpsborg. Men sannheten er at det er gøy å være med og streke opp de store linjene, og når man tenker på at løsningene skal fungere i 50 til 100 år, er det kanskje ikke så galt at man bruker litt tid i forkant, påpeker senioringeniør Sigrud Lerud.

– Tenk hvilken forandring et dobbeltspor med en kjøretid på én time mellom Oslo og Hamar vil ha for bosetningsområdet i regionen. Og privatbilen vil ikke ha nubblesjanse til å konkurrere.

«Gøy å være med og streke opp de store linjene»

SAGT OM JERNBANEN



«Filosofen Kants tre grunnleggende eksistensielle spørsmål er: Hva er et menneske? Hva kan det vite? Hva bør det gjøre? Hadde Kant levd etter George Stephenson, har Georg Apenes en gang formulert, så hadde et vært fjerde spørsmål vært: Kommer toget?»

NILS A. RØHNE, ORDFØRER (AP) STANGE KOMMUNE

«Jeg elsker at man legger skylden på andre og ser frem til at dere fortsetter med det i 2009. Det er en positiv og offensiv holdning. Heldigvis har dere Jernbaneverket. Nå er ikke Jernbaneverket mer enn 13 år gammel, så en pubertetsbefengt tenåring må være midt i blinken.»

EIVIND W. SKIFJELD, NSB-PENDLER FRA MOSS

«Livskraften i Rørosbanen må for øvrig være et skikkelig tankekors for Høyre og Frp som ville legge ned banen. Den vedvarende trafikkøkningen er det beste svaret folk kan gi på den type politisk argumentasjon»

LEDERARTIKKEL, HAMAR ARBEIDERBLAD

«Det er ikke utenkelig at et konsultantselskap av typen Econ Pöyry ville frarådet å bygge Bergensbanen rundt forrige århundreskifte. Den hadde neppe oppfylt selskapets krav til lønnsomhet»

LEDERARTIKKEL, BERGENS TIDENDE

«Dagdraumeriet til stortingspolitikarane er uheldig for norsk jernbanepolitikk. I staden for å fokusere på kva me kan gjere av utbetringar og nyinvesteringar av dagens banenett, går diskusjonen på satsingar som ligg 30 til 50 år fram i tid»

LEIARARTIKKEL, HALLINGDØLEN

«Jeg kan garantere at regjeringen ikke greier å hoste opp et prosjekt med like mange positive effekter som sammenknytting av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen»

ODDVAR SKAIAA, LEDER AV JERNBANEFORUM SØR

«Til tross for hva ekspertisen sier, er politikerne overbeviste om at raske tog vil være bra for landet og oss som bor her»

LEDERARTIKKEL, SAMFERDSEL

Brattøra for liten

Målet om å kunne doble mengden med gods over godsterminalen i Trondheim til 2020, viser seg å bli vanskelig å nå. Til det er arealet på Brattøra for lite. Nye beregninger viser at det er mulig å øke kapasiteten med 60 prosent, men selv det vil være særdeles kostbart. Et alternativ kan være å flytte driftsbanegården, som i dag ligger i tilknytning til stasjonen i Trondheim. Etter at tanken om en ny godsterminal på Leangen ble forlatt, foreligger det i dag ingen alternative tomter for en ny godsterminal for Trondheim. En slik utredning vil ta åtte til ti år - før byggestart.

Godsrute

Den 9. januar startet en ny godstogpendel mellom Taulov på Jylland og Verona i Nord-Italia. Denne pendelen skal gå fire ganger i uka og betjene gods som skal til/fra Norge og Sverige. Mellom Taulov og Malmø går det nå seks pendeltog i uka.

NSB-stipend

NSB har gitt 450 000 kroner i stipend for å påskjønne og inspirere til innsats for bedre miljø. Det er første gang NSB deler ut slike stipend, og de fem som får glede av pengene, er: Norges Naturvernforbund, Den norske turistforening, Riksteatret, Stiftelsen Nordland Nasjonalparksenter og Utviklingsfokus. De fire førstnevnte får 100 000 kroner hver mens Utviklingsfokus, som holder til i Saltdal og vil utvikle et opplegg for sykkel og tog, får 50 000 kroner.

Presisering

Vi skrev i Jernbanemagasinet nr. 10 om forskriften om togframføring som ble vedtatt for ett år siden. Ei prosjektgruppe har foretatt en konsekvensanalyse av tre punkter i forskriften med hensikt å få vurdert endringer i den. Forslagene til endringer ble sendt ut på høring i desember med høringsfrist 30. desember. Forskriften blir først iverksatt 13. desember i år fordi Jernbaneverket trenger tid til fastsettelse av utfyllende bestemmelser, og fordi jernbaneverket trenger tid til å utarbeide regelbok for fører før de kan begynne å gi opplæring i nytt regelverk.



TUSENÅRSSTAD: Nydelege Moi stasjon er tusenårsstaden i Lund kommune. Ordfører Olav Hafstad er ein av mange politikarar som har slått ring om venterommet på stasjonen slik at det ikkje må stengast.

Politikardugnad på Moi

Da Jernbaneverket truga med å stenge venterommet på Moi stasjon på grunn av hærverk og tilgrising, vart det fort politisk semje i Lund kommune om å trø til sjølve. No går politikarane innom stasjonen på omgang.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** SVEIN TORE ÅTLAND

Med ei slik oppvising i å ta ansvar som politikarane i Lund kommune i Rogaland synte, valde Jernbaneverket fort å gje etter. Framleis står venterommet på kommunen sin tusenårsstad, nydelege Moi stasjon, ope heile døgnet.

Det var ordføreren sjølv som fikk nyss om at det kanskje ikkje var berre koseleg å kome til venterommet på kveldstid.

- Eg var på stasjonen fleire gonger i løpet av ei helg og fikk sjå det sjølv. Venterommet bar preg av å vere ei slags varmestove for ein del ungdom, som tydeleg både røykte og drakk der, fortel ordfører Olav Hafstad (Ap). No har gruppeleiarane i kommunestyret laga seg ei «vaktplan» der dei skal stikke innom venterommet på omgang.

Dialog med ungdomen

Arbeidarpartiet har fått laurdagane. Da er ordføreren sjølv rett som det er innom venterommet.

- Som skulemann og rektor trur eg ikkje det nyttar med åtvaringar og truslar. Me prøver å halde ein god tone med ungdommane for å bygge allianse, få dei til å skjone kva dei set på spel om venterommet blir stengt. Dei er ikkje dumme, så det trur eg dei forstår. Dessutan set dei pris på vaksne som bryr seg, seier Hafstad.

- No skal me evaluere arbeidet i kommunestyret. Så får me sjå kva me gjer. For dei fleste er det ikkje noka stor forsaking å stikke innom når ein likevel er ute for å gå kveldstur eller har eit ærend i sentrum, seier Lund-ordføreren.

Vaktskifte på biblioteket

- Biblioteket skal være en relevant og synlig del av informasjonsforvaltningen i Jernbaneverket, sier hovedbibliotekar Helge Mjelde - i en form for programerklæring ved tiltredelsen.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Liv Tyskø Sletbak har gått ut døra på Stortorvet for siste gang og er blitt pensjonist. Inn har Helge Mjelde kommet. Han har vært hovedbibliotekar i Sosial- og helsedirektoratet og kommer nå fra Kunsthøgskolen i Oslo, der han hadde en åremålsstilling som seksjonssjef.

- I den jobben ble det mye personalarbeid og administrasjon. Nå vil jeg jobbe mer operativt som bibliotekar. Dessuten har jeg framtidstro på tog og jernbane, smiler 48-åringen, som opprinnelig kommer fra Osterøy utenfor Bergen, men nå er bosatt på Skedsmokorset.

I Jernbaneverket får han ansvaret for et bibliotek som er mindre enn det på Kunsthøgskolen, men som fagbibliotek er mellomstort i Norge, og for eksempel større enn det Sosial- og helsedirektoratet hadde.

Tur og kultur

Liv Tyskø Sletbak fyller 63 år i løpet av året, men synes hun har vært lenge nok i arbeidslivet nå.

- Jeg vokste opp på ei bitte lita øy i Trondheimsfjorden og har vært i arbeid siden jeg var 14-15 år. Utdannelsen tok jeg i voksen alder. Mannen min er blitt pensjonist, så nå skal vi nyte tida med reiser og kulturelle opplevelser, forteller Liv, som gikk nesten rett fra biblioteket for å reise til Madeira.

Når hun ikke er ute på tur, skal hun lese bøker og ta for seg mer av kulturlivet enn hun kunne tidligere, og kanskje lære spansk.

- Det blir naturligvis rart å slutte. Men med mange interesser og et barnebarn på to år tror jeg neppe at jeg kommer til å kjede meg, sier Liv.



OPPLÆRING: Liv Tyskø Sletbak er blitt pensjonist mens Helge Mjelde skal føre bokarven videre som ny hovedbibliotekar i Jernbaneverket.

Endringer i Nord

På nyåret har ledergruppa i JBV Region Nord gjennomgått noen endringer. Driftssjef Christoffer Østvik har fått ansvaret for å lede arbeidet med Gevingåsen tunnel. Ny driftssjef blir Kristine Jessen. Jessen blir også regiondirektørens stedfortreder. Etter som hun var banesjef for Nordlandsbanen, går Jan Birger Almåsbro inn i funksjonen som banesjef. Personal- og økonomileder Knut Helge Togstad går også ut av ledergruppa i Region Nord for å begynne som økonomidirektør hos banedirektør Grinde. Togstad blir erstattet av Bjørg Vikenes (personal) og Anne Kristin Buan (økonomi).

EØS-tilpasning

EU har vedtatt et direktiv for sertifisering av lokførere slik at det skal bli enklere å bruke lokførere på tvers av landegrensene. Direktivet berører førere både i togselskapene og hos infrastrukturforvalterne. Av naturlige årsaker vil dette direktivet bli gradvis gjennomført, men innen 4. desember 2012 skal alle land ha opprettet register og ha lokførere med godkjent førerbevis og sertifikat. Førerbeviset skal blant annet vise helsemessig skikkethet mens sertifikatet vil bli utstedt i to kategorier. A-sertifikat er for skiftelokomotiv og arbeidstog mens B-sertifikat gjelder for passasjer- eller godstog. Les mer om lokomotivdirektivet på www.sjt.no.

Ja til Ofotbanen Drift AS

Statens jernbanetilsyn har tildelt Ofotbanen Drift AS lisens og sikkerhets-sertifikat for person- og godstransport på det norske jernbanenettet. De har også fått sportilgangsavtale med Jernbaneverket. Ofotbanen Drift AS er restene av Ofotbanen AS, som gikk konkurs i høst etter en langvarig disputt mellom de to eierne Rail Management og Autolink AS. Nå kjører Autolink AS godstog under navnet CargoLink mens Rail Management nå eies av den svenske skipsrederen Mons Bolin som eieer. Han eier også selskapet Nordic Haulage AB, som har lisens i Sverige.

«Alt me gjer, har konsekvensar for kundane. Det må gjenomsyre heile Jernbaneloverket!»

Mr. Jærbanen personleg

- Tenk om me kunne få stempel som kunderetta og framtidsretta, du verda for ein fryd! Det er mange moglegheiter. Det gjeld berre å gripe dei og gjere noko med det! ▶

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

«Henning er ein institusjon her på Jærbanen»

ODD EINERVOLL, leiar av pendlarforeininga

► Henning Lode er mannen som har gjeve Jærbanen eit andlet. År ut og år inn har han vore der når noko skulle forklarast, unnskyldast eller skrytast om – på jernbanen sine vegner. Som Jærbaneverket sin informasjonssjef for Sørlandsbanen syner han den same entusiasmen som han alltid har gjort.

– Eg ser dei same moglegheitene for Jærbaneverket som dei me hadde då me starta opp med Jærbanen i 1992. At me kan ha Jærbanen som omgrep, og at me skapar identiteten som me vil at Jærbanen skal ha. Til dømes kan det vere at på Jærbanen skal me ha heilt reine stasjonar. På Jærbanen har me ingen grafitti. På Jærbanen har me god informasjon. På Jærbanen er me kunderetta.

Kundane sin ven

Kundane, ja. Det er ikkje mogleg å snakke lenge med Henning Lode før han kjem inn på kundane. Alle dei som nyttar toget, og som må stole på at det går når det skal, og at dei når jobben i rett tid om morgonen eller barnehagen før han stenger etter arbeidstid.

Henning trur til dømes at Jærbaneverket må slutte med å samanlikne seg med Vegvesenet og heller sjå mot Avinor. For når det kokar på Gardermoen, står dei der – midt i den kokande folkehopen. Slik han står sjølv når det trengst. Som til dømes då banen var stengt i 16 dagar i haust.

– Eg reiste inn til Stavanger før første tog og finn omsider dei NSB hadde leigd inn som kunderettleiarar. Så spurde eg dei: Har de kontroll på kva de skal gjere?. «Jau då», var svaret. Dei hadde full kontroll. Dei skulle berre vise folk til bussane. Det gjekk buss for alle tog, sa dei. Men det gjorde det ikkje, og det hadde ikkje dei fått beskjed om, fortel Henning, og legg til – drøymande:

– Eg ser for meg godt informerte

kunderettleiarar som står på plattformen på Stavanger og Sandnes i reine verneklede, serverer kaffi og viser at ein bryr seg når kundane møter problem som følgje av det me held på med. For kundane syner eigentleg eit enormt tålmod!

Alltid parat!

Tålmod har han mykje av sjølv også. Vanlegvis er han grytidleg oppe for å sjekke om toga går i rute. Viss ikkje, er han rask med å kome seg på jobb.

– Då fyk eg bort på trafikkstyringssentralen for å danne meg eit bilete av kva som skjer. Fyrst ringer eg NRK lokalt, så Radio 1 og Jærradioen slik at folk skal få greie på at noko er gale før dei går heimanfrå. Då er løysinga løfta over på kunden sjølv – om dei likevel vil vente på toget, bruke bilen eller bli heime.

Henning Lode sitt namn er uløysleg knytt til Jærbanen. Det har vore ei skikkeleg suksesshistorie. Året før dei starta opp, var det 600 000 som reiste lokalt på Jæren. Det første året med Jærbanen vart talet dobla. No er det 2,5 millionar. Dei har ikkje kome heilt av seg sjølve.

Men det har òg vore nokre harde tak. Dei har auka på dei siste åra. Først var det dei nye togsetta, type 72, som ikkje var særleg medgjerlege då dei kom. Sidan har det halde fram med bygginga av den nye godsterminalen på Ganddal og no med bygginga av nytt dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes. Det har heller ikkje gått heilt smertefritt for seg.

Snart går jærbuane ei tid i møte på fleire månadar der toget ikkje vil gå i det heile teke medan dobbeltsporet blir gjort ferdig. Korleis vil det gå?

– Folk tolererer at me driv med anlegg. Det som uroar meg, er at nesten alle togavgangane som lagar halvtimesruter mellom

Nærbø og Sandnes, «nærbølokalen», blir innstilte. Eg synest ikkje tilbodet til kundane blir godt nok, seier Henning, og legg til:

– Eit anna spørsmål er om me kan vere sikre på at folk kjem attende til toget når dei ikkje har nytta det på eit halvt år. Eg trur det er lurt allereie no å begynne arbeidet med å skape entusiasme rundt det store som skal kome.

Ein ny kvardag

Med dobbeltsporet vil toget som transportmiddel kunne få eit løft på Nord-Jæren. Dei nye stoppestadene er bygde der det verkeleg trengst kollektivtransport. Med tog kvart kvarter mellom Sandnes og Stavanger kan dessutan bilen parkerast for godt.

– Me får eit produkt som vil halde høg kvalitet. NSB nyttar dei nyaste toga dei har. Då må me klare å levere fine og reine stasjonar. Dessutan jobbar mange av kundane i oljeselskap, som set høge krav til kvalitet i alt dei gjer. Når dei kjem på stasjonen og toget, må dei kunne møte det same her. Om ikkje, blir toget eit annanrangs produkt. Kollektivtilbodet må vere slik at ein slepp å regulere folk inn på det, men at dei vel det sjølve. Då må me bidra med vårt og NSB, fylket og andre med sitt. Med god dialog blir det så mykje lettare å få til noko, seier Henning Lode entusiastisk.

Henning sin strategi

Henning trur det er tilhøvet vårt til kundane som til sjuande og sist vil avgjere om Jærbaneverket lukkast eller ikkje med å lage ein betre jernbane.

– Om kundane er nøgde med oss, trur eg det i neste omgang vil hjelpe på løyvingane til jernbane. Politikarane treng legitimitet for å løyve mykje pengar til jernbane. Viss me står fram som sidrompa og vanskelege, er det ikkje gilt å



PENDLARAR: Anbjørn Ueland (t.v.) og Odd Einarvoll frå styret i pendlarforeininga held ofte møte med Henning på toget. Dei vil ha betre tryggleik for korrespondanse frå toget til buss mot arbeidsplassane sine i Esso og Statoil på Forus.

løyve pengar. Om me derimot står fram som straumlineforma, har kundane i fokus og oppetidene er slik dei skal vere, ville det vore lettare, sjølv for FrP'arar, å seie at det er viktig å ha ein jernbane, meiner Lode, og trur det er den beste vaksine mot privatisering.

Gammal mann?

Henning Lode fylte 50 år i fjor. Det stod i avisene landet over – nemnt saman med tidlegare biskop Per Lønning og andre notabilitetar. Stavanger Aftenblad brukte ei heil side på å fortelje om åremålsdagen hans. Slikt er resultat av mange år med solid arbeid for kundane og eit proaktivt tilhøve til media – i storm så vel som i stilla.

Like før jul fekk han sertifikat på at han kan dykke. Men ein gong var han for gammal. Det var då det gjekk gale i alpinbakken på Tonstad. Det fremre korsbandet i

kneet rauk.

– Eg var då 46 år og måtte slåst for å bli operert. Eg var for gammal. Men eg måtte ha kneet i orden om eg skulle kunne stå i toget og snakke med ein kunde, eller om det skjedde noko slik at eg måtte gå i pukken. Til slutt fekk eg ja til operasjon på ein privatklinik i Haugesund.

Medan han låg på «slaktarbenken» der, passeleg døsen, kjem kirurgen.

– Eg kjem aldri til å gløyme kva det første han sa, var: «Kem f... er det som har tinga operasjon til denne gamle mannen?». Eg var litt vaken, men rimelig rusa av bedøving, så eg reiste meg opp av benken og svarte: «Kem f... var det som sa det?». Så datt eg ut. No køyrer Henning forsiktig i alpinbakken – og med hjelm.

«Misjonæren»

Henning Lode har heile sitt liv

hatt eit tilhøve til kundar. Først i eit trelastfirma, deretter med sal av frukt og grønt, transport av funksjonshemma og som bussjåfør. Han vart stasjonsbetjent i 1984, men ganske fort sett til innvendig stasjonsteneste. Han kom så langt som til å ta eksamen som togekspeditør (txp), men noka skjermplue med raude band vart det aldri.

Dei siste tjuve åra har dreidd seg om å få folk på toget – og fortelje om endringar som vil gjere livet til kundane betre, eller kvifor ikkje toget kom når det skulle.

– Alt me gjer, har konsekvensar for kundane. Det må gjennomsyre heile Jærbaneverket! Er det feil på spor, signalanlegg eller KL, vil nokre kundar li for det. Eg meiner heile organisasjonen må tenkje kundar, seier Henning Lode – som gjerne tek rolla som misjonær for kundane i Jærbaneverket.

Tøffe tak over Saltfjellet



SALTFJELLET: - Vinteren er mer lunefull, konstaterer robelfører Bjørn Pedersen mens sporrenser og vindusviskeren jobber tungt med våt snø. Det varsles ned mot 10 minusgrader og sterk vind ...

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE



BLY: Etter at sporrenser, slepeplog og den frontmonterte vekselkosten på Robelen har gjort sitt må sporvekselen håndmåkes og koster ren for snø for at man skal komme frem til dieselpumpa på Lønsdal. Det er nullføre og snøen er tung som bly ...

I samme øyeblikk som utkjørsignalet viser grønt på Mo stasjon, setter Bjørn Pedersen Snørydde-Robelen i bevegelse. Klokka er 20.30 søndag kveld. Vi har 17 mil og snøstorm over Saltfjellet foran oss. Kanskje er vi i Fauske til klokken 04.00.

Snøryddeturen starter 3,5 meter over havet. Den går over fjellet natt til mandag og retur mandag kveld etter noen timers søvn.

«Kan bli stengt»

Meteorologen melder sørlig stiv kuling, 15 meter i sekundet. Regnbyger, sludd og snøbyger over 400-600 meter.

Vinduspuserne skovler regnværet til side. For noen minutter siden var det opphold, og vi

«Vi merker at klimaet har endret seg»



SPORSKIFTING: Lærling Odd Martin Olsen fra Mo i Rana har 18 måneder igjen før han er ferdig fagarbeider, med sikker jobb i Jernbaneverket Drift. Skiløperen fra idrettslinja svinger loddet på sporvekselen med lett hånd mens regnet spruter på Ørtfjell.

► kunne skimte noen stjerner bak tunge skyer som farer mot nord-øst.
Det er midten av januar. Et kraftig lavtrykk vest for Finnmark har gitt rask temperaturøkning fra Bergen til Nordkapp. NRK Trafikk melder at Saltfjellet kan bli stengt på kort varsel på grunn av store snømengder. Beilhack'en (snøfreseren) ble sendt til fjells midt på dagen før vi skal overta utover kvelden.

Elg, ekstremvær og isslott

Lærling i banemontørfaget, Odd Martin Olsen, stirrer ut av vinduet etter at vi har tatt fatt på Dunderlandsdalen hvor fjellskjæringene langs sporet ser ut som isslott i lyskjeglen fra arbeidstoget. Vi leter etter tre elger som er påkjørt samme dag, ei ku og to kalver. Skrot-

tene må fjernes før snø og is skjuler tragediene.

– Her er det revespor! roper Odd Martin og titter nedover skråningen.

– Det skal stå en rød stake som markerer hvor elgen ligger, forteller Bjørn og ber assistenten starte den roterende kosten. For nå faller digre snøkjerringer tungt mot omgivelsene. Bjørn har senket sporrensere og slepepløgen som det gule arbeidstoget trekker etter oss.

To elgkalver blir lokalisert og kjørt til nærmeste container for oppsamling av påkjørt vilt. Deretter fortsetter turen til Ørtfjell hvor industrisporret til Rana Gruber over Ranaelva skal brøytes opp. Etter finanskrisen har all jernmalmtransport vært innstilt. Men nå står årets første malmtransport klar. ►



SLITEN ROBEL: – Neste år får vi ny, sterkere og større arbeidshest! Denne var aldri ment for snøbrøyting over 15–20 mil på Saltfjellet, sier robelfører Bjørn Pedersen.



► **JULEKORT:** 30 centimeter nysnø får Lønsdal stasjon til å fremstå som et julekort. Men den tunge snøen har forsinket nordgående Agenda til Bodø med 30 minutter, og kryssingen med sørgående blir ytterligere ti minutter forsinket.

Fallende temperatur

Det snør tungt. Lyden av vindussussere som strever med snøen, bryter den monotone motorlyden fra arbeidsmaskinen som stamper seg nordover i stigningene fra Dunderland mot Bolna. Bjørkeskogen bøyer seg mot sporet under vekten av snøfallet.

Mens Bjørn regnvær og varmegrader hadde tæret på snøen i lavlandet, kan vi verken se skinner eller sviller i lyskjeglen gjennom det tette snødrevet foran oss nå. Bak oss virvler stadig lettere snø opp fra et nybrøytet spor.

Mens Bjørn forteller om brøyte-turer som har vært verre enn dette, øker brøytekanterne etter hvert som vi kommer høyere til fjells. Temperaturen er i ferd med å synke. Men under den florlette nysnøen som virvler rundt arbeidstoget, har tung og våt snø fra noen milde timer tidligere på dagen pakket seg rundt sviller og spor, sporveksler

og bevegelige deler som må holdes frie for snø og is for at passasjertog og godstog skal kunne holde rutetiden – uavhengig av årstid og vær.

Klimaendringer

– Vi merker at klimaet har endret seg, slår Bjørn fast. – Vinteren kommer senere enn for 20 år siden, og snøgrensen ligger høyere enn før. Temperatur-, nedbør- og vindstyrke skifter raskere, med høyere intensitet. Dette stiller høyere krav til beredskap og innsats. Bjørn begynte som sesongarbeider i 1983 og ble senere fagarbeider med maskinførersertifikat og sikkerhetstjeneste. I oktober sist høst ble han anleggsleder med stasjonering på Mo.

Bjørn og Odd Martin gleder seg til at de om ett år får en ny, større og sterkere arbeidsmaskin, med bedre utstyr for å rydde snø og is gjennom den barskeste perioden av året på Saltfjellet.

De klager ikke, selv om turnusarbeid kan være slitsomt i mørketida.

– Vi trenger flere unge, spreke karer som deg, Odd Martin!, kommenterer Bjørn.

Odd Martin gikk rett fra idrettslinja på Rana videregående til lærlingeplass i Jernbaneverket Drift. Han deltar på et 140 timers intensivkurs i Anlegg og bergverk for Jernbaneverkets banemontører. Her får han teoretisk kunnskap om vann- og frostsprengning i fjellskjæringer og tunneler. Når han har brøytevakt, møter han virkeligheten fra orkesterplass foran på Robelen.

– Jeg rekker så vidt hjemom for å hente bag og bøker i morgen kveld før nattoget går sørover, sier Odd Martin.

Gjenstridige sporveksler

Det blir lang natts ferd mot Fauske med hektisk brøyting av hovedspor

og sidespor over fjellet, med håndkosting av gjenstridige sporveksler hver gang arbeidstoget skal skifte spor. Kraftig snøvær rundt null med fallende temperatur er fysisk krevende. Den frontmonterte vekselkosten kommer ikke til mellom de bevegelige delene i tunge sporveksler, og hver eneste sporomlegging tar lengre tid under slike forhold.

Neste kveld er Agendatogene mer enn en halv time forsinket til kryssing på Lønsdal. Nye 30 centimeter snø skjuler jernbanespetet, og Bjørn og Odd Martin jobber på spreng. Sporvekselvarmen klarer ikke å holde vekslelene rene for snø, og spade og kost må til før togekspeditor Pål Furnes kommer med ruteordren, orienterer om siste værvarsel og gir avgangssignal.

Reinsdyr forut!

Tre kvarter etter ruta presser Bjørn snøbrøytetoget opp i maksfart. Snøføyka bak sporransen



ÅPEN: Vakhavende togekspeditor på Lønsdal stasjon, Pål Furnes, tar imot melding fra lokførere som sliter med tung snø i stigningene både sør- og nord for Saltfjellet denne kvelden. E6 er stengt, men Nordlandsbanen er åpen.

RAPPORT: Togekspeditor Pål Furnes orienterer slitne karer på brøytetoget om siste værmelding og rapporter fra lokførere som sliter med sporveksler og tung snø mellom Rognan og Ørtfjell. Det blir forsinkelser med tid til å koste samtlige sporveksler på toppen av Saltfjellet før avgangssignal.



► **RASUTSATT:** Et parti med flatberg i bratt skråning ned mot sporet mellom Lønsdal og Kjermåga er spesielt utsatt etter kraftig snøfall og lagdelt snø. Sørgående natttog sporet av her for to år siden, og banesjefen har bedt om penger til rasikring.

og slepepløgen står som et tvinnet tau. Karene begynner å bli signe etter snart 30 mil med fysisk hardt arbeid og intens konsentrasjon når farten økes for at vi skal holde ruta.

Odd Martin skriker til og snur seg i et hundredels sekund:

– Reinsdyr i sporet !!!

Bjørn reagerer instinktivt. Løst inventar er i bevegelse når bremse- ne tar tak. Tre mann holder pusten og ser hvordan den lille reinsdyr- flokken trykker seg sammen idet lyskjeglen når dem. Fra 80 km/t til det gule arbeidstoget står stille, går det 200 meter. Vi stanser ti meter fra åtte reinsdyr som setter seg i bevegelse og forsvinner ut i den mørke natten.

– Puhh! Det var nære på, utbryter Odd Martin.

I løpet av fem kilometer rundt Semska kan vi telle mer enn ti spor etter reinsdyr som har krysset jernbanen siden togpasseringen en knapp time før oss. Tamreinen sliter med å ta seg frem i nysnøen og legger seg til på verst tenkelig sted for natten.

Kongeørn-felle

Bjørn Pedersen har ikke noe svar på hva som skal til for å redusere påkjørsler av tamrein på Saltfjellet. Men han synes det er positivt at Direktoratet for Naturforvaltning har åpnet for vinterjakt på elg i de mest utsatte områdene. Han opplever det meningsløst at så mange hjortedyr ender sine dager med pine etter påkjørsel av tog eller bil og må samles opp i containere før ådseldyr som rev,

jerv, gaupe og ørn ender i den samme fella.

– I går måtte en kollega avlive en kongeørn som ikke klarte å lette for den ble truffet og skadet av toget etter å ha spist av en påkjørt tamrein, forteller Bjørn.

Mange av karene på Jernbaneløstets arbeidsmaskiner er jegere og kan fortelle om fascinerende situasjoner med mange av viltartene i Nordland på jobb og i fritid. Dyrepåkjørsler på jernbanen engasjerer: – Skogrydding, brøyting langs sporet og foring av hjortedyrene ville hjelpe godt. Men da trengs det ressurser som Jernbaneløstet så langt har manglet, slår Bjørn fast – 14 dager før det store vedlikeholdsloftet ble presentert og 170 «krisemillioner» ble tildelt nettopp Nordlandsbanen.

27 nye værstasjoner

Sju nye værstasjoner ble bygget og tatt i bruk langs jernbanenettet i løpet av 2007-2008, og ytterligere 20 er under planlegging. I desember sto den fjerde vær- stasjonen langs Nordlandsbanen klar på Hjartåsen ved foten av Saltfjellet.

Illustrasjon: PER ANTON FEVANG

Jernbaneløstet har siden 2002 innført et trinnvist beredskapssystem ved store nedbørsmengder. Rutinene er innført over hele jern- banenettet og innebærer hyppigere visitasjon av strekningene ved mer nedbør og at baner også kan bli stengt ved ekstreme nedbørsmeng- der. En rekke nye værstasjoner langs jernbanenettet fanger opp vær- situasjonen i områder som ofte får store nedbørsmengder. Sammen med systematisk kartleg- ging av rasfare vil værstasjonene bidra til å gjøre jernbanen tryggere både for lokfører, passasjerer og banearbeidere.



NYESTE VÆRSTASJON: Tekniker Willy Kvandal justerer instrumentene på Jernbaneløstets nyeste vær- stasjon på Hjartåsen. Temperatur, vindstyrke, vindretning, nedbør og snødybde kan leses av over internett.



PAF 19.1.2009
Kilder: ESRI
BaneData
Rasutvalget
met.no
Jernbaneløstet



SNØFONNER: Snøfokk fra nordøst bygger opp farlige snøfonner i fjellpartiet høyt over Bergensbanen ved Ristesund mellom Myrdal og Finse. Kraftige rasoverbygg er dimensjonert for å ta imot både stein- og snoras på utsatte partier.

Stille før stormen

BERGENSBANEN: Tidligere hadde lokførerne med parafinovn for å kunne holde varmen om det skulle bli full stans på fjellet. Nå er varmedresser og jordingsutstyr obligatorisk utrustning på Nord-Europas mest værharde jernbanestrekning ...

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Med til sammen 59 års fartstid har lokfører Leon Trovåg og makker Idar Eikeland i Cargonet mange barske vinteropplevelser bak seg.

– En gang ble vekten av snø som frøs til is på strømvatageren, så stor at jeg mistet kontakten med kjøreledningen. Både fremdrift og varme om bord forsvant. Det er et sikkerhetskrav at det er to mann på loket når vi må opp på taket og banke løs is, forklarer den erfarne lokføreren fra Åsane.

– I dag er jordingsutstyret vårt viktigste verktøy for å få strøm på loket om vi får problemer med strømvatageren, forteller Idar Eikeland om bord på godstog

«5504» – underveis fra Bergen til Oslo en vakker, vindstille og uproblematisk januardag. – Når det er skikkelig klabbete snøføre og lokomotivet kommer sterkt nedkjølt inn i kraftig snøvær, oppstår det nemlig lett problemer.

Dobbel bemanning

– Du skal ikke stå lenge i snøføyke på fjellet før toget fyker fast og problemene tårner seg opp, skildrer Leon Trovåg. – Det er avgjørende å kunne håndtere en uforutsett stans raskt og riktig med de hjelpemidlene vi har, slik at vi unngår å måtte spa løs et fastkjørt tog med snøskuffe, fortsetter Trovåg. Han opplevde nett-

opp en slik situasjon mellom Myrdal og Hallingskeid sist vinter.

Karene er på vei til Ål, hvor de skal overta hvert sitt tog og kjøre hjem igjen over fjellet. Denne formiddagen er det blendende vakkert. Men værmeldingen forteller at det blir en annen dans mot kvelden når vinden snur og øker på med kraftig snøfall mot natten.

Varmedress

– Når det er kraftig snøvær og snøen pakker seg på loket slik at vi ikke kan se ut, må vi være to mann for å klare å holde utkikk. Det tar tid å banke løs snø og is, og det er bra vi har «innendørs»

kryssingsspor i Finsetunnelen og på Gråskallen/Tunga, sier Idar.

Snømengden over høyfjellet øker som oftest betydelig gjennom januar og frem til april. Når det blåser opp etter en periode med kraftig snøfall, fylles et nybrøytet spor utrolig raskt.

Prospektkort

Lokførerkollegene i Cargonet nyter denne formiddagen på Vossebanen og stigningene opp til høyfjellet med vindstille, skyfri himmel og litt nysnø som ligger badet i sol.

El 14-lokomotivet jobber seg

frem med 410 meter togvogn og 700 tonn på slep.

Leon Trovåg peker ut og forklarer hvordan raske værskifter utfordrer både infrastrukturen og togmateriellet.

– Etter en mildværsperiode med rask overgang til kaldt vær kan skinnegangen bli så glatt at det kan være utfordrende både å komme opp stigninger og beholde bremsegenskapene nedover med et fulllastet tog, skildrer Idar.

Bedre før

Lokførerne er samstemt i at vinterberedskapen på Bergensbanen var

bedre for noen år siden, da brøytemannskapene holdt til på Finse.

Etter at snøryddetog ble flyttet til Myrdal og Geilo, går det lengre tid når været barsker seg til og både spor og sporveksler føyker igjen.

– Brøytemannskapene gjør vel sitt beste. De har en tøff jobb når vinteren virkelig drar seg til her oppe, konstaterer Idar. Uten banemannskapenes hyppige inspeksjon og kamp mot is og snø blir lokførernes arbeidsplass mer utsatt.

For det er ennå stille før stormen. Den virkelige vinteren har bare så vidt begynt på Bergensbanen.

ALLTID TO:

Lokførerkollegene Leon Trovåg (t.v.) og Idar Eikeland i Cargonet over Europas mest værharde jernbanestrekning: fra Bergen til Ål. Fra januar til mai er de alltid to mann over fjellet.



«Du skal ikke stå lenge i snøføyke på fjellet før toget fyker fast ...»

Ulønnsomt med høyhastighetsbaner?

«Beslutningen om hastighetsstandard og utbyggingsstrategi for jernbanen er ikke bare en beslutning for de neste ti år, men for de neste 100 år,» skriver stortingsrepresentant Irene Johansen som månedens gjesteskribent:

Utredere engasjert av Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket la før jul fram sine konklusjoner om potensialet for høyhastighetsbaner i Norge. Den som venta entydige svar, ble skuffet. Utredningene spriker mildt sagt i synet på om det er samfunnsøkonomisk lønnsomt og gir positive klimaeffekter å bygge ut høyhastighetsbaner i Norge, og hvis man skal bygge høyhastighetsbaner – om man bør satse på enkeltsporet høyhastighetsbane eller dobbeltsporet bane med blandet trafikk. Ikke rart statssekretæren i SD oppfordret til en debatt der alle er «ekstremt edruelige». Det kan bli en utfordring!

Glødende – for og mot

I februar skal Regjeringen legge fram ny Nasjonal transportplan. Det er mange forventninger til denne både i forhold til de øko-

nomiske rammene, hvilke prosjekter som blir prioritert og eventuelle nye grep i den generelle transportpolitikken. Og ett nytt grep som har vært livlig diskutert i lang tid, er nettopp om vi skal bygge ut høyhastighetsbaner i Norge. Meningene går langs hele skalaen, fra glødende engasjement for til glødende engasjement mot. Så hva gjør vi?

Minst 250 km/t

Samferdselsdepartementet og flertallet i Transportkomiteen er enige om at vi trenger mer kunnskap om potensialet for høyhastighetsbaner før vi kan vurdere dette i forbindelse med NTP. Flertallet i transportkomiteen har i budsjettinnstillingene for 2008 og 2009 understreket betydningen av en utredning som omfatter mer enn en tradisjonell transportøkonomisk analyse etter norsk modell og med et bredere samfunnsperspektiv lagt til grunn. Vi må vite betydningen høyhastighetsbaner vil kunne få for klimautfordringene, for reisemonster, reisetider og mulig samfunnsutvikling i de berørte regioner, effekter knyttet til frigjort kapasitet for godstransport og i forhold til andre transportbærere.

Vi har også understreket viktigheten av at nye jernbaneprosjekter, der det er mulig og på strekninger hvor høyhastighetsbane vurderes som aktuelt i framtida, vurderes for høyhastighetstog etter europeisk høyhastighetsstandard på minst 250 km/t.

Ny analysemodell

Utrederne har gitt svar på en del av spørsmålene, men ikke alle, og det er mange innvendinger mot enkelte av konklusjonene som krever nye svar:

Kostnytteanalysen som er gjort, har ifølge professor i trafikk og logistikk ved KTH i Sverige, Bo-Lennart Nelldal, klare begrensninger i forhold til de nyttefaktorene som er lagt inn. De vanlige analysemodellene kan ifølge ham ikke brukes på jernbane- og kollektivprosjekter fordi de ikke fanger opp effektene av høyhastighetstog godt nok. Vi bør ut fra de internasjonale erfaringer som er gjort, få en ny analysemodell for slike prosjekter i Norge.

Ringvirkninger

Effekter for mulig samfunnsutvikling er ikke berørt. I det videre arbeidet med NTP må vi derfor få

svar på hvilke ringvirkninger høyhastighetsbaner vil kunne gi for bosetting, arbeidsmarked, nærings- og regionutvikling og ikke minst reiseliv. Vi må få svar på om et slikt transportsystem kan gi effekter i forhold til eventuelt endret behov for utbygging av annen infrastruktur, og hva de forskjellige hastighetsstandardene har å si for utbyggingskostnader, reisetid og marked mellom underveis- og endepunktene, ikke minst i intercitytriangelet som de fleste nye prosjekter ligger i.

Norsk Bane utfordrer

Norsk Bane utfordrer gjeldende utbyggingsstrategi for jernbanen i Norge i den utredningen de holder på med. Deres foreløpige konklusjoner er at utbygging av høyhastighetsbaner i Norge lønner seg og kan bygges ut billigere i Norge enn flere steder i Europa, og at for flere av prosjektene vil billett- og frakt-

inntekter dekke drift- og vedlikeholdskostnader og minst 50 prosent av utbyggingskostnadene. I motsetning til dagens utbyggingsstrategi vil Norsk Bane bygge nye dobbeltspor på alle strekninger for hastigheter opp mot 270–300 km/t og med blandet trafikk på banene slik at de gamle banene kan legges ned. Disse utfordringene må Jernbaneverket svare på!

For de neste 100 år

Beslutningen om hastighetsstandard og utbyggingsstrategi for jernbanen er ikke bare en beslutning for de neste ti år, men for de neste 100 år. Skal vi legge dagens jernbane til grunn, som stort sett ble bygget for 100–150 år siden? Beslutningen er så grunnleggende,

og omfattet av så stor interesse og engasjement, at den må være kunnskapsbasert og velfundert for å skape forståelse og enighet om framtidige prioriteringer i samferdsel.

Vi må ikke ende opp med en hastighetsstandard på 200 km/t fordi dette er godt nok de neste ti år, og dermed risikere å måtte gjøre om på dette om få år slik vi har gjort med utbygging av firefelts vei i Østfold og Vestfold, fordi vi ikke maktet å se behovene langt nok fram. Vi har i dag ikke godt nok grunnlag til å avvise høyhastighetsbaner, slik Econ Poyry hevder. Vi har for mange spørsmål som vi må ha svar på! Det forutsetter jeg at vi får i NTP.

«Skal vi legge dagens jernbane til grunn, som stort sett ble bygget for 100–150 år siden?»



MER ENN HØYHASTIGHET. – Vi må vite betydningen høyhastighetsbaner vil kunne få for klimautfordringene, for reisemonster, reisetider og mulig samfunnsutvikling i de berørte regioner, effekter knyttet til frigjort kapasitet for godstransport og i forhold til andre transportbærere, skriver Irene Johansen.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Irene Johansen
TITTEL: Stortingsrepresentant og jernbanepolitisk talskvinne (Ap).





På nattjobb

Bildet er tatt i Vestfold på Barkåker stasjon som kun blir brukt til kryssing av tog.

Stian benyttet en pause i arbeidet med å bytte en sporvekseldrivmaskin til å forske litt i nattfotografering og bruk av lang lukkertid. Lukkertiden er på ca. 30 sek.

MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE

NAVN: Stian Olafsen
TITTEL: Signalmontørlærling
KAMERA: Nikon D70
BOR: Stathelle, Telemark



Aukar investeringane

Den britiske regjeringa har vedteke å bruke ein milliard pund ekstra på jernbane neste år for å bidra til å setje fart på økonomien i landet. Pengane skal nyttast til å auke kapasiteten på toga så vel som i sporet. Mellom anna blir det kjøpt 200 passasjervogner som skal nyttast i Themsen-dalen, rundt Bristol og i regiontrafikken i Nord-England. Vidare skal dei nytte pengar på å auke godskapasiteten gjennom London. Tiltaka som regjeringa no set i gang, skjer på grunnlag av dei strategiane som tidlegare er lagde for ei berekraftig utvikling innan transportsektoren.

Kina satsar vidare

Kina vil auke investeringane i jernbane i år for å motverke finanskrisa. Medan dei i fjor investerte for 350 milliardar kroner, aukar dei i år til formidable 636 milliardar. Då reknar dei med å kunne bygge 5148 km med nye spor - eller meir enn det samla norske jernbanenettet. I fjor reiste 1,46 milliardar med kinesiske tog, ein framgang på nesten 11 prosent. Auken i godstrafikken var på 4,9 prosent.

For konkurranse

Organisasjonen Sveriges Kommuner och Landsting (tilsvarande KS her i landet) synest det er bra at jernbanenettet i Sverige blir opna for konkurranse, og at SJ sin eksklusive rett til å køyre tog i kommersiell trafikk, tek slut. Organisasjonen understrekar i eit høyringsbrev at dei kommersielle selskapa ikkje berre får «plocka russinen ur kakan», men òg må sikre at det blir eit samanhengande transportnett og eit samordna billett- og bookingsystem.

Lange tog

DB har i det siste testa ut køyring med lengre godstog enn dei vanlege på 750 meter. Først testa dei ut eit tog på 835 meter mellom Hamburg og Ringsted i Danmark. No har dei prøvekøyrte godstog på godsbanen Betuwelij mellom Rotterdam i Nederland og Oberhausen i Ruhr-området. Det toget var ein kilometer langt. Grunngevinga for å prøvekøyre lange tog er at lengre tog vil styrke godstoga i konkurransen med mindre miljøvenlege transportformer, og at dei vil gje betre kapasitet på sporet.

Dejlige lyntog i Danmark

Regjeringen i Danmark vil satse tungt på infrastrukturtiltak fram mot 2020. Ett av tiltakene er baner for lyntog som skal kjøre i 200 km/t.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** DSB

Mens andre krangler om lyntog er tog som går i 250 km/t eller 300 km/t, går danskene inn for å bygge ut høyhastighetsbaner der togene skal suse av gårde i 200 km/t. Men er landet lite nok (88 prosent av landarealet i Finnmark!) og byene ligger tett nok, gir det likevel en utrolig effekt. København-Odense (ca. 17 mil) skal kjøres på én time. Odense-Århus og Århus-Ålborg, det samme. For hele strekningen Ålborg-København betyr nye, dobbelsporede baner en reduksjon i reisetiden på halvannen time. Totalt vil togpassasjerene spare 3,5 millioner timer på toget med nye baner.

Effekten vil også slå ut i biltrafikken, da Transportministeriet anslår at 3,8 millioner bilister heller vil ta toget og dermed spare Danmark og verden for en halv million tonn i CO2-utslipp.

Infrastrukturfond

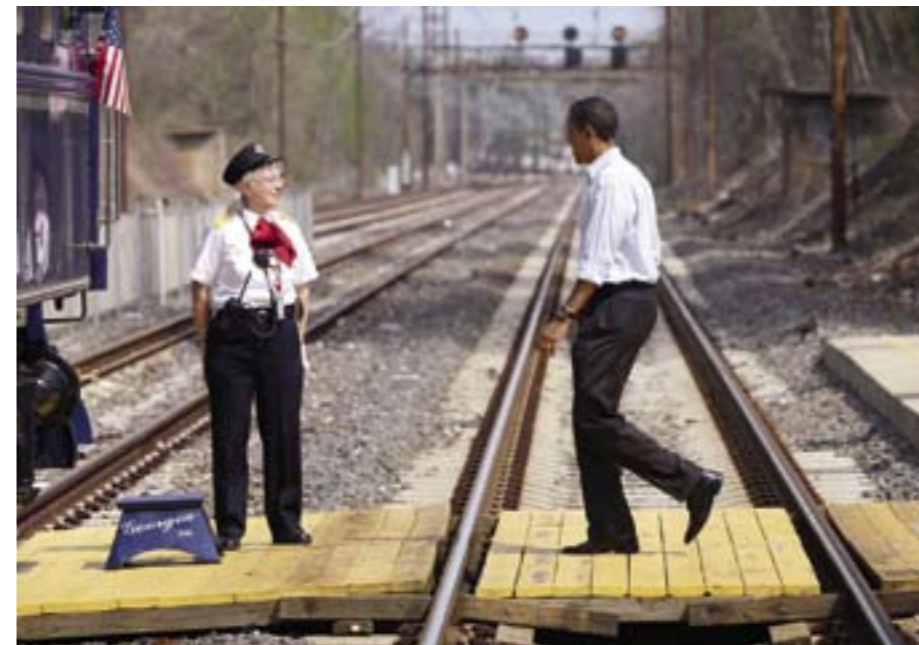
Regjeringen har bestemt seg for å bruke 150 milliarder danske kroner på infrastrukturtiltak fram mot 2020. De to største, pengekrevede prosjektene er Femern-brua og en metroring rundt København. Bare disse to vil koste 60 milliarder kroner.

Dessuten vil de opprette et infrastrukturfond på 90 milliarder kroner til bygging av veier og jernbane. Fondet skal også kunne tilføres midler løpende, blant annet fra avgiftene som utenlandske kjøretøy må betale for å kjøre gjennom Danmark.

Ifølge Transportplanen som regjeringen har lagt fram, vil Danmark gjennomføre elektrifisering av alle hovedbanene og innføre moderne signalsystem innen 2021. Da kan kanskje ni av elleve flyplasser i Danmark legges ned.



FORT NOK: IC4-togene som nå er satt delvis i trafikk i Danmark, er godkjent for 200 km/t. Da er det per dansk definisjon et lyntog.



MEIR TOG MED OBAMA? President Barack Obama synte under valkampen at han ikkje har noko imot tog. No er spørsmålet om han vil vere mindre gjerrig enn forgjengarane i å bruke pengar på å betre kollektivtrafikken i billandet «over there». Som det går fram av biletet, er ikkje standarden i USA så mykje annleis enn vår.

Tilbod til Obama

Når president Barack Obama skal leggje ein slagplan for sysselsetjing og ny vekst i USA, kan han velje å sette 350 000 i arbeid over natta, eller 1,2 millionar i arbeid innan to år. Det er tilbudet han får frå American Public Transportation Association (APTA).

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** AFP/SCANPIX

Ei av dei første oppgåvene til Barack Obama som ny president blir å få fart på amerikansk økonomi att. Organisasjonen til 1500 selskap som driv med kollektivtrafikk i USA, har i brev til Obama fortalt kva dei kan gjere på kort og mellomlang tid.

APTA har liggjande klare 700 tiltak som kan startast opp innan tre månader. Om Obama blir opp 85 milliardar kroner, vil han få 350 000 arbeidslause i arbeid kjøpt.

Om han vil ha meir, kan han bla opp 335 milliardar. Då vil APTA sine medlemmer sette 1,3 millionar amerikanarar i arbeid, lover William Millar, som er styreleiar i APTA. Det beste av alt, dette vil vere «grøne» arbeidsplassar, seier Millar.

Sterk auke - stort forfall

Stadig fleire amerikanarar reiser kollektivt med buss og tog. I 2007 tok dei 10,3 milli-

ardar reiser, som er det høgste passasjer-talet på femti år. I 2008 heldt auken fram og kulminerte i tredje kvartal med ein auke på 6,5 prosent.

I tillegg til dei mange nye arbeidsplassane lokkar Millar med at pengane vil gjere USA mindre avhengig av olje frå utlandet og samtidig gje ein sterk reduksjon av CO₂-utslepp. Det arbeidet kollektivtrafikken i dag står for, sparar USA for oljeimport tilsvarende tre gonger det dei i dag importerer frå Kuwait, eller oljen frå 102 supertankarar. Målet i utslepp sparar dei verda for 37 millionar tonn CO₂ årleg!

Om Obama kjem med pengane, skal dei nyttast til innkjøp av nye, energieffektive bussar og tog, fornying og vidare utbygging av jernbaneliner og rehabilitering av stasjonsbygg.

**Jernbaneverket****Sentralt**

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

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

Info Utbygging

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

Info Øst

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

Info Vest

Informasjonssjef
Inge Hjertaas
Tlf: 59 96 60 50/916 50 176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

Informasjonssjef
Henning Lode
Tlf: 51 56 96 50/916 69 650
e-post: holde@jbv.no



A
RETURADRESSE:
Jernbanelverket Felles tjenester
v/ Ivar Marstein, Lønn/Personal
Postboks 4350
2308 Hamar

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Et lite jubileum

Så har vi tatt fatt på et nytt og spennende år i jernbanehistorien. Ikke bare skal Nasjonal transportplan for en periode på ti nye år legges fram for og behandles av Stortinget. Vi går i tillegg inn i det nye år med betydelig økonomisk usikkerhet både internasjonalt og i fedrelandet, og i september venter et stortingsvalg som kan endre svært meget.

Årets store jubileum er selvsagt viet Bergensbanen, for det er i år 100 år siden kong Haakon med de bevingede ord om «vårt slektledds storverk» markerte åpningen av banen som det hadde kostet et helt statsbudsjett å bygge. Det er likevel et annet og langt mindre jubileum jeg har lyst til å bringe i erindring ved inngangen til året 2009. Det er nemlig i år 60 år siden NSB som en av de første institusjoner i landet opprettet en egen, profesjonell avdeling til å ta seg av bedriftens informasjonsoppgaver. Og i 1949 kom også første utgave av bedriftsbladet «Vårt Yrke» ut – forløperen til Jernbanemagasinet og Vingehjulet.

Det spilte selvsagt en avgjørende rolle at generaldirektør Egil Sundt var kommet til NSB fra stillingen som kringkastingsdirektør og derfor var godt kjent med mediens betydning. Fra NRK hentet han også Trygve Strøm som ble den første redaktør i Vårt Yrke.

Som en liten markering og stille inngang til et spennende jernbaneår har jeg lyst til å dele med dere en liten skildring som redaktør Strøm skrev i 1953 i anledning elektrifiseringen av strekningen Lillestrøm – Hamar. Redaktør Trygve Strøm i NSB var med ekstrasetoget som markerte åpningen og la merke til en spesiell tilskuer:

«Det står en gammel og sliten småbruker ute på jordet sitt en solblank formiddag. Det er en varm og fin søndag, nærmere betegnet 14. juni 1953. Han har et lite norsk flagg i neven og vifter og vifter.

Hvorfor? Jo, han hilser åpningstoget på den elektrifiserte strekningen Lillestrøm – Hamar der det farer forbi plassen hans.

Det er rent så vi blir rørt, vi som er med ekstrasetoget. Riktignok har vi opplevd gamle musikkorps og jublende mennesker på hver stasjon, men nettopp det forte glimt av denne mannen som står der alene, virker så sterkt. Han må jo selv ha regnet ut sånn omtrent når ekstrasetoget ville kjøre forbi hans hjem og arbeidsplass, han har funnet fram flagget og gått ut på jordet og stått og ventet, klar til å vifte de få sekundene toget farer forbi ham. [...] Vi fikk jo ingen sjanse til å spørre ham hvorfor han sto der og var glad, kanskje kunne han ikke ha svart på det heller, men vi er så ubeskjedne å tro at det kanskje skyldtes en følelse av at jernbanen har betydd mye for bygda hans og for ham selv. I sytti år har «trainet» dampet framom plassen hans, og i dag ser han framsteget, det grønne lakerte skinnende lokomotivet som ledig og lett suser forbi.»

Godt år!

REIDAR S. H.