


Jernbane

NR. 2 - 2009

magasinet



«Takket være toget kan jeg jobbe i Oslo og bo ved sjøen i Tønsberg»

SIGMUND KYDLAND, Konserndirektør, Edda Media

SIDE 4-11



Jernbanelinjen

Mens vi venter

Om kort tid regner vi med at regjeringen legger fram stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010-19. Det er store forventninger til denne meldingen, og ingen skal være i tvil om at jeg som jernbanedirektør håper på en omfattende jernbanesatsing.

Jernbanen i Norge står overfor flere store utfordringer. For det første er vi nødt til å få opp driftsstabiliteten på det jernbanenettet vi har i dag. Det betyr at det må satses stort på fornyelse og forebyggende vedlikehold.

For det andre ønsker vi å legge til rette for at betydelig mer av godstransporten her til lands kan gå på skinner. Det krever satsing på terminaler og utvidelse av strekningskapasiteten, særlig i form av flere og lengre kryssingsspor.

For det tredje må vi bygge ut for bedre kapasitet og kortere reisetider rundt de store byene. I tillegg må vi, i lys av den interessante debatten som nå føres om høyhastighetstog i Norge, avklare konseptet for hvordan jernbanen best kan binde landsdelene sammen.

Det er viktig at den store debatten om høyhastighet ikke tar bort all oppmerksomhet fra de utfordringene vi har med å bedre tilbudet for de som bruker toget daglig til og fra arbeid. I østlandsområdet ventes det at etterspørselen etter tog virkelig vil ta av. Befolkningen rundt Oslofjorden vil øke med over en halv million innbyggere de neste 20 årene (SSB), og for å kunne betjene dette markedet må det bygges et nytt jernbanenett i store deler av intercity-triangelen.

Stadig flere etterspør tog. I denne utgaven av Jernbanemagasinet er det intervju med en pendler fra Tønsberg som har «oppdaget» togets mange fordeler. Med kortere reisetid vil langt flere følge hans eksempel.

Da synes jeg utfordringen vår er enkel. Vi må bygge ut raskere forbindelser. Om det er etter en hastighetsstandard på 200 eller 250 kilometer i timen, må vurderes konkret i hvert tilfelle. Både utbyggingskostnader og framtidig stoppmønster må ses i en slik sammenheng.

Vi må forvente at stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan sier noe om hvordan spørsmålet om høyhastighetstog i Norge skal behandles videre. Jernbaneverket er klar til å delta med utredningskompetanse rundt de utfordringer og muligheter som ligger i slike konsepter.

Vi venter fortsatt på en stortingsmelding - med spenning.



Innhold



4

Mer tog!

Antall pendlere er blitt fordoblet på to tiår, og etterspørselen etter raske, hyppige og komfortable tog eksploderer.



22

Vil doble

De starter eget jernbaneselskap og har tro på at bilfrakten på bane vil bli fordoblet fra 30 prosent til 60 prosent.



38

Stoltheit

Denne stasjonen omgjort fra eit spøkeshus til «a peace of Art» - eit stykke kunst. No spreier han glede og stoltheit.



18

Mot ras

Trond Børsting i Jernbaneverkets rasutvalg konstaterer at innsatsen mot rassikring skal fordobles.



34

Trygg

Security-obersten Ivar Dervo (74) gjør jernbanen trygg og viser Agnes Therese vinterveien.

Den moderne pendleren	4
Stor kostnad til ingen nytte?	12
Han tenker nytt for flere land	14
Smånytt innenriks	16
Bedre beredskap mot snø- og steinras	18
Ny godsaktør satser friskt	22
Togselskapene på norske skinner	26
Min arbeidsdag: Rune Brandal	30

Smånytt innenriks	32
Møte med: Ivar Dervo	34
Månedens gjest: Hallgeir H. Langeland	36
Stasjonen som spreier glede	38
Den leikande arkitekten	43
Mitt jernbanebilde	44
Smånytt utenriks	46
Skrått bakfra	48

Jernbane

NR. 2 - 2009 *magasinet*

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland

REDAKTØR

Tore Holtet

FOTAJOURNALIST:

Øystein Grue

JOURNALIST:

Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Svein Erik Bakken

Reidar Skaug Høymork

Egil Nyhus

Marit Bendz

Jan Ludvig Hundvebakke

FORSIDE: Kyrre Lien

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 25. februar 2009.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.000

Layout: Cox, Oslo

Trykk: Stens trykkeri

Distribusjon: Grafisk Mailing

Den moderne pendleren

Takket være toget kan Sigmund Kydland (45) jobbe som konserndirektør i Oslo og bo ved sjøen i Tønsberg. Stadig flere vil bo hvor det passer best, jobbe der de mest interessante jobbene er og reise komfortabelt. ►



«Nå er jeg alltid à jour når jeg kommer på jobb ...»

SIGMUND KYDLAND
Togpendler

- Jeg var kjempekritisk til å bli togpendler. Jeg har jo jobbet i lokale medier, og det har vært mye styr rundt Vestfoldbanen. Men etter ti måneder som togpendler har jeg en nesten stikk motsatt erfaring. En utrolig positiv overraskelse!

Tekst: ARVID BÅRDSTU OG TORE HOLTET **Foto:** KYRRE LIEN

Han som stråler av begeistring for å få pendle mellom Tønsberg og Oslo, heter Sigmund Kydland og er konserndirektør i Edda Media. Før denne jobben har han hatt hele livet i Dagbladet, VG og

Orkla Media. Nå bor han på Tønsberg Brygge og bruker halvannen time til jobb – og halvannen time tilbake.

– Jeg er litt utålmodig av legning, så det tok en uke før jeg var

akklimatisert. Men nå ser jeg de helt åpenbare fordelene med å være togpendler, sier Kydland. Han innrømmer likevel at han ville slitt mer uten komfortvogna:

– Her blir jeg servert morgenkaffe med en liten frokost, og jeg har tilgang til dagens aviser. Dessuten er jeg alltid à jour når jeg kommer på jobb. Jobben min krever at jeg skal lese gjennom mange papirer, og det får jeg alltid god tid til på toget. Togturen er for meg en fin opplading til arbeidsdagen.

Vinn-vinn

– Mange ser fordelene med jobb i Oslo. Men de vil helst ikke bo der. For meg er det utenkelig å bo i Oslo. Takket være komforttilbudet til NSB er det mulig å jobbe i hovedstaden og bo ved sjøen i Tønsberg, sier Kydland.

Han er overbevist om at toget har stort potensial for å kapre flere bilister over til seg. Bedre pålitelighet, større kapasitet, raskere tog og høy kvalitet på selve toget, er stikkord for å få til det. Og det må til, mener han:

– Etter min oppfatning er det nesten umulig å pendle til Oslo med bil. Jeg er klar over at noen gjør det, men jeg synes det er en utrolig dårlig løsning!

I takt med tiden

Sigmund Kydland og hans mange medpendlere er i takt med tiden – og de blir stadig flere, i Norge som i Sverige. Plandirektør Katarina Norén i Banverket sier uten blygsel at kollektivtrafikken er svaret på den moderne livsstilen:

– Flere og flere vil reise kollek-

LADER OPP: Sigmund Kydland må alltid lese gjennom mange papirer i jobben sin, og det får han alltid god tid til på toget. Han ser togturen som en fin oppladning til arbeidsdagen.

tivt. Og flere og flere vil vurdere hva de skal bruke tida si på. Det kommer til å bli status «å ha sjåfør», slippe å kjøre selv. Så kan de heller konsentrere seg om PC'en med arbeid, dataspill eller chatting, følge med på mobilen og gjøre det de vil uten å måtte holde i et ratt. «Å, stakkar. Måsta du köra egen bil? Jag tar tåget. Jag blir körd. Jag kann sitta och jobba, jag kann slappa av», agerer Norén.

Fra alle de politiske partiene i regionene i Sverige kommer nå det samme budskapet: Vi vil ha jernbane! Årsaken er åpenbar:

– Jernbane er viktig for at folk skal kunne pendle langt på kort tid, og at man samtidig kan bruke reisetida til noe nyttig. Regionene vil ha vekst, de vil ha store regioner og de vil ha bærekraftig transport, sier Katarina Norén om bakgrunnen for ropet på mer jernbane.

Til å stole på

I Tønsberg har Sigmund Kydland gjort seg opp noen tanker om hva det er som er viktig for ham som pendler. På førsteplass kommer forutsigbarhet. At toget er punktlig og til å stole på. Deretter kommer nok kapasitet. Det holder ikke med ståplasser for folk som må reise langt mellom hjem og arbeidsplass!

På tredjeplass setter Kydland opp reisetid. I dag bruker toget en og en halv time mellom Tønsberg og Oslo.

– Det er en halv time for mye hver vei. Men komforttilbudet gjør at jeg lever godt med det. Med én time er jeg sikker på at mange flere ville foretrukket toget. Det går en ▶



«Vi skal kunne bygge mesteparten til hastigheter på 250 km/t. Det skal ikke stå på oss»

OLE KONTRORP
Utbyggingsjef Jernbanelaget

▶ psykisk sperre ved én time, mener Kydland.

Klar til innsats

I 2014 lover utbyggingsjef Ole Kontorp i Jernbanelaget at Kydland skal få oppfylt ønsket om én time til Oslo. Vel å merke hvis det kommer penger i store nok mengder og fort nok:

– Vi kan ha ferdig dobbeltspor Barkåker-Tønsberg, Holm-Holmestrand og Holmestrand-Nykirke i 2014. I tillegg vil vi kunne bygge ferdig Eidangerparsellen mellom Larvik og Porsgrunn til 2015. Og vi skal kunne bygge mesteparten til

hastigheter på 250 km/t. Det skal ikke stå på oss! lover utbyggingsjefen.

Den langsiktige planen Jernbanelaget arbeider etter, skal ende opp med dobbeltspor helt til Larvik. Eidangerparsellen er planlagt som enkeltspor med to kryssingsspor, men det kan godt hende at det blir dobbeltspor der også og kapasitet nok til å kjøre lokaltog mellom Grenland og Vestfoldbyene.

Norge i forandring

Siden 1980 er antall sysselsatte i Norge som pendler, blitt mer enn fordoblet. Det gir en helt annen

bosettingsstruktur enn vi har hatt.

Vinneren er Akershus. Av de ti kommunene med størst prosentvis vekst i folketallet de siste årene ligger fem i Akershus. Hordaland har tre og Rogaland to. Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) har en forklaring på hvorfor det er blitt slik:

– Det å skape arbeidsplasser lokalt er ikke lenger nok for å tiltrekke folk. Faktisk kan et av de mest effektive tiltakene være å legge bedre til rette for pendling ut av regionen, sier Petter Haas Brubakk, direktør for næringslivspolitik i NHO. I NHO har de også funnet en klar sammenheng mellom vekstregioner og «kaffelette»-tetthet. Folk søker i stadig større grad til byer/tettsteder med et sosialt uteliv. Men for å være vinner trengs det altså gode kommunikasjoner.

Hvor skal vi bo?

Innen 2030 vil det bli 1,1 millioner flere nordmenn, har Statistisk sentralbyrå beregnet. Vel å merke etter en moderat modell. Det kan bli flere. Halvparten av dem vil være bosatt rundt Oslofjorden – i Østfold, Akershus, Oslo, Vestfold og Buskerud.

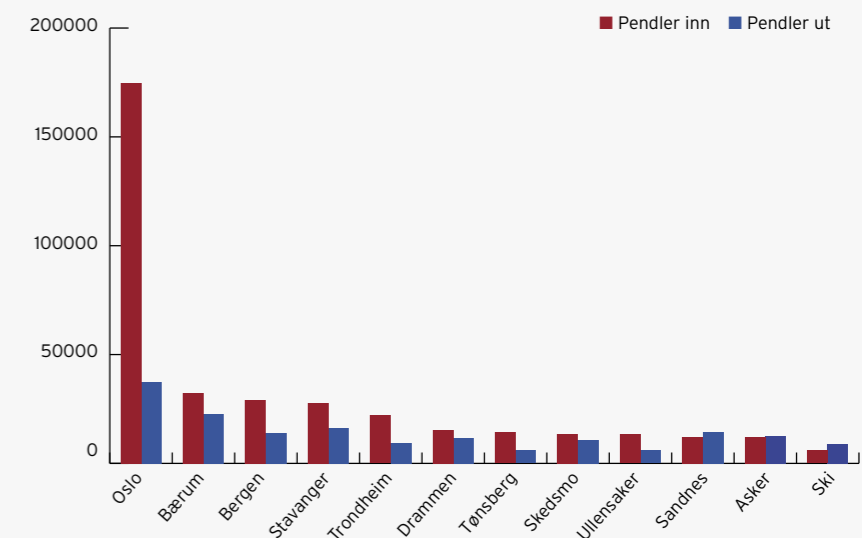
Men modellen gir ikke svar på hvor mer enn 200 000 nye innbyggere i Oslo skal bo hvis ikke markagrensen blir flyttet på. Svaret kan ligge i at folk heller kommer til å gjøre som Sigmund Kydland: bosette seg i randsonen til Oslo – og bli pendlere. Men da må de kunne komme raskt fram og tilbake mellom arbeid og hjem.

– Ved at man satser på de litt større byene på Østlandet og gode kommunikasjoner rundt de vekstaksene som er fornuftige, tjener alle på det, svarer Tor Selstad. Han er professor i geografi og samfunnsplanlegging ved Høgskolen i Lillehammer og anbefaler Norge bør utvikles med mange sentra. Det betyr ganske enkelt for Østlandet at Oslo blir avlastet for et trykk byen ikke ville tålt, samtidig som byene som allerede ligger der, blir vekstområder med egne omland.

– Min gjetning om framtida i Norge er at vi i mindre grad kommer til å snakke om sentrum og periferi som de to eneste kategoriene. Vi kommer til å snakke om et bysystem og om regioner rundt byene, om storbyregioner og småbyregioner. Og kanskje også om bygdebyregioner. I stedet for at man superurbaniserer alt inn til Stor-Oslo, kan det finnes et Moss, et Drammen, Lillestrøm, Sarpsborg/Fredrikstad, Hamar, Lillehammer, Jessheim, Kongsberg, Kongsvinger, Hønefoss, Gjøvik, Halden, Horten, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn/Skien og Tønsberg.

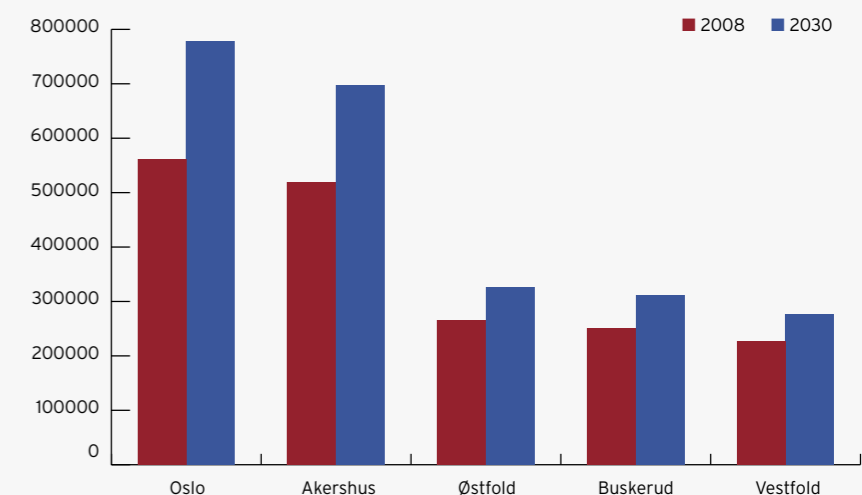
Det samme prinsippet gjelder også for de andre storbyregionene Bergen, Stavanger og Trondheim. For Trøndelag vil Steinkjer bli det samme i forhold til Trondheim som Fredrikstad for Oslo. Men da må Trønderbanen kjøre på «én time te by'n».

DE STØRSTE PENDLERKOMMUNENE



Kilde: SSB, Folke- og boligtellingsen 2001

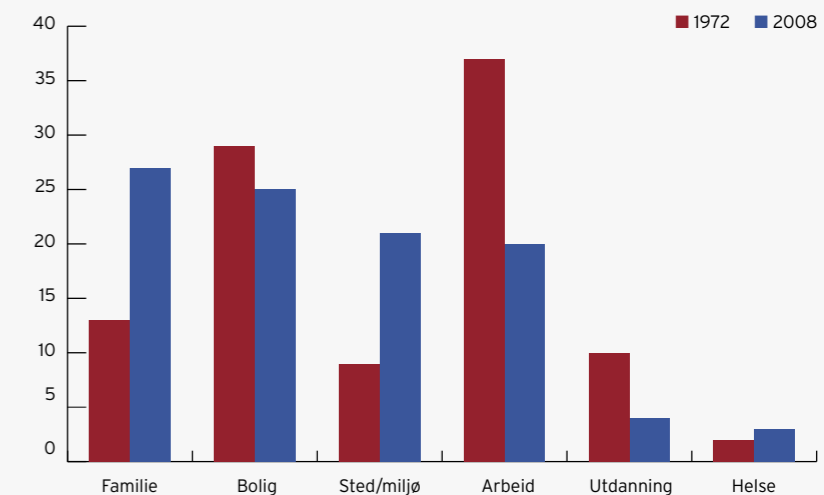
UTVIKLING I FOLKETALLET 2008-2030, MELLOMALTERNATIVET



Kilde: SSB

HVORFOR FLYTTE?

Endringer i begrunnelsen for å flytte i 2008 sammenliknet med 1972 viser at arbeid betyr mindre for hvor vi vil bo nå, mens familie og selve stedet betyr mer.



Kilde: SSB





FÅR VEKST: Stor-Oslo «flyter over», og det er stedene langs transportårene som får veksten. Her fra Tønsberg, som om noen få år får et langt bedre togtilbud.

► Styrt utvikling?

Der de regionalpolitiske satsingene ikke er helt bevisste, skjer veksten der infrastrukturen for samferdsel er, forklarer Selstad:

– Stor-Oslo «flyter over», og det er de stedene som ligger langs transportårene, som får veksten. Samtidig bidrar veksten i disse byene til at de blir styrket som selvstendige regionsentra, som er noe helt annet enn å være en soveby for Oslo, understreker Selstad. Derfor mener han at grunnstrukturen for jernbanen fortsatt bør være innenfor IC-trianglet samt «tarmene» som går til Stavanger, Bergen, Trondheim og Bodø.

– Så får en begynne å se på de tilleggs-sporene som finnes. Jeg mener det ville være katastrofalt om ikke Kongsberg var koblet på. Ringeriksbanen vil åpne opp for Hønefoss. Jeg tenker også på Østfoldbanen Østre linje. Det er en strategisk viktig bane. Om den ikke skal gå helt til Sarpsborg, så bør den i alle fall trekkes til Eidsvoll. En må være nøyeregnende

på ikke å legge ned småsporene, for de kan ha en strategisk betydning, formaner Tor Selstad.

Tenker offensivt

Etatsdirektør Anita Skauge i Jernbaneverket forsikrer på sin side at moderne dobbeltspor og høyere hastighet på togene innenfor IC-trianglet ligger inne i hennes planer.

– Det gjør vi for å kunne få opp et høyfrekvent tilbud på disse strekningene. På enkeltspor kan vi ikke kjøre så tette og hyppige ruter. Man får ikke systemet til å bli robust nok. Jeg har ingen tro på løsning med enkeltspor og kryssingsspor her. Hvis det er vilje til å satse på jernbane og utvikle den til et raskt og effektivt kommunikasjonstilbud gjennom byer og tettsteder der det bor mange folk, er det dobbeltspor som må til, slår Skauge fast.

I det spørsmålet får hun full støtte av persontogdirektør Stein Nilsen i NSB.

– Befolkningsvekst og økt mobilitet stiller krav til høyere trans-

portkapasitet hvis vi ikke skal måtte avvise kunder på grunn av plassmangel på togene, sier Nilsen.

Den nye togbrukeren

Ved sjøkanten i Tønsberg kan Sigmund Kydland bare ta inn over seg at han, 45 år gammel, er et moderne menneske. Han reiser inn til Oslo, men bruker pengene sine mest i Tønsberg. Slik kan byen og omlandet få styrket sitt næringsliv og sitt tilbud til innbyggerne. I neste omgang blir det enda mer attraktivt å bo der – særlig når man kan pendle derfra uten besvær. Men det kan man kanskje ikke?

– Jeg opplevde knapt nok forsinkelser de første månedene. Ikke før vinteren satte inn i slutten av januar og begynnelsen av februar. Disse ukene var det ikke noe særlig å være togpendler, nei, innrømmer Kydland.

Men blide, flinke og forekommende konduktører mildner en del reaksjoner når det går galt.

– De gjør en kjempejobb, mener Kydland.

Hans medpendlere i komfortvogna har nok et noe mer nyansert syn på pendlertilværelsen enn han. – Hos noen av dem har nok NSB et litt mer slitent renommé, ja, innrømmer Kydland og legger til: – Men er toget i rute i to uker igjen, er det meste glem!



Bane og vei samtidig

Regjeringen har slått fast at Dovrebanen og E6 skal bygges ut samtidig langs Mjøsa. Jernbaneverket har i stor grad fått gjennomslag for sitt opprinnelige traséforslag, med unntak av høy bro over Tangenbukta.

Tekst: ØYSTEIN GRUE OG TRUDE ISAKSEN
ILLUSTRASJON: RONALD HOLMSTRØM

– Det er nå arbeidet begynner, sier prosjektsjef Anne Kathrine Kalager i Jernbaneverket Utbygging etter regjeringens beslutning av trasé for firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane langs Mjøsa. – Samtidig utbygging av vei og jernbane vil være positivt for trafikanter og beboere, sier hun.

- Fullt trykk

– Vi er fornøyd med at det har kommet en avklaring i plansaken, slik at vi kan sette fart i den videre prosjekteringen av jernbanen på den 17 km lange strekningen nord for Minnesund, fremholder Anne Kathrine Kalager.

Forutsatt midler til planlegging kan Jernbaneverket fra neste år sette fullt trykk på detalj- og reguleringsplanarbeidet for de resterende parsellene mellom Hamar og Eidsvoll.

Høy bro

– Løsningen regjeringen nå har valgt, gir en kort tunnel ved Espå og høy bro over Tangenbukta, forklarer Kalager. Dette gir en merkostnad på 540 millioner kroner sammenlignet med Jernbaneverkets forslag. Regjeringens løsning vil friggi mer strandsone enn forslaget om dagsone og lav bro, og ordførerne i de berørte kommunene er rimelig fornøyd. Mellom Eidsvoll og Minnesund har det ikke vært strid om traseen. Her følger dobbeltsporet i hovedsak dagens trasé, med ny bro over Minnesund.

Se også: www.e6-dovrebanen.no



«Hvis det er vilje til å satse på jernbane mellom byer og tettsteder, er det dobbeltspor som må til»

ANITA SKAUGE
Etatsdirektør i Jernbaneverket

Stor kostnad til ingen nytte?

– Man kunne jo prøve å stenge Oslo-tunnelen og se om det stemmer at den ikke lenger har noen nytte! utbryter en NSB-direktør. En direktør i det svenske Banverket betegner spriket i kost-nyttberegninger av norske høyhastighetsbaner som en parodi.

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



«Det er godt at jernbaneprosjekter ikke bare er et spørsmål om regnestykker, men også politikk»

JOHAN SELMER
Assisterende plandirektør i NSB

Assisterende plandirektør i NSB, Johan Selmer, har som mange andre undret seg over nytte-kostnadsvurderingene som ligger til grunn for utbygginger av veier og jernbane. Disse regnestykkene har en tendens til å gå i minus for jernbanen, men i pluss for veiene.

NSB har inngått samarbeid med en student som skal ta mastergraden på å trenge inn i denne materien – ikke minst i hvordan og hvorfor det regnes så vidt forskjellig i ulike land.

Ny svensk modell

Så langt har Johan Selmer funnet

ut at særlig den store forskjellen i nytteperiode og kalkulasjonsrente mellom Norge og andre land bidrar til at jernbaneprosjekter i Norge kommer svært dårlig ut.

Det samme skjeve forholdet mellom vei og jernbane har det også vært i Sverige. Nå har Banverket og Vägverket gått sammen om en utredning for å komme fram til en mer riktig modell. De har hyret inn Jonas Eliasson til å lede arbeidet. Han er forsker ved Kungliga Tekniska Högskolan og har en doktorgrad i matematisk logikk. Dessuten vil de benytte noen av elementene som Eliassons kollega, professor Bo-Lennart Nelldal, har i sin modell til å regne på høyhastighetsbaner i Sverige.

Uansett hvor avansert den matematiske formelen blir, vil den sannsynligvis ikke kunne fange opp alt. Ikke minst fordi det alltid vil være vanskelig å spå om fram-

tida. Slike vurderinger skal fortsatt formuleres med ord som besluttsende myndigheter må vurdere.

– En parodi

Når vi ber plandirektør Katarina Norén i Banverket om å kommentere resultatene for nytte-kostnadsanalysen fra VWI-gruppen og Econ Pöyry – der VWI-gruppen konkluderte med positiv nytteverdi mens Econ fant ut at det ville være totalt bortkastede penger å bygge en høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim, kommer svaret kontant – etterfulgt av lattermild hoderysting:

– Det er en parodi! Vi har sammenlignet statsmodellen i Tyskland med den vi selv bruker, og fant ikke så store forskjeller på dem. Men bygging av høyhastighetsbaner er så spesiell at det ikke er mulig å bruke standardmodel-

ler. Det er fordi du med en moderne jernbane bygger om hele samfunnet, endrer hele livsmønsteret, sier Norén, og legger til:

– Livsmønsteret kan vi ikke fange inn med en modell.

– Jättebra

Derimot synes hun nytte-kostnadsanalyse brukt på marginale prosjekt fungerer «jättebra».

– En mindre omlegging av en vei eller jernbane går det kjempefint å sammenlikne. Men å sammenlikne investeringer i en stasjon og en motorvei går for eksempel ikke med disse kalkulasjonene, forklarer Katarina Norén.

Nytte-kostnadsanalyse blir brukt for å kunne prioritere bruken av offentlige midler til investeringer. Og kommer investeringer i vei mye bedre ut enn investeringer i jernbane, blir pengene brukt på veien.

INGEN NYTTE?:

Oslo-tunnelen fornyes og fungerer som navet i Jernbane-Norge, men ifølge økonomiske beregningsmodeller er det til ingen nytte.

Johan Selmer kan peke på flere faktorer som bidrar til det. En av de mer spesielle er at spart tid med bil blir vurdert som mer verdifullt enn spart tid for en som tar toget.

– Det blir gjort fordi de går ut fra at de som kjører bil, har høyere lønn og mer verdifull tid enn de som tar toget, forteller Selmer.

Selmer forklarer de ulike modellene for beregningene med å vise til nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski som eksempel:

– Etter norsk beregningsmåte er samfunnsnyttan av denne utbyggingen negativ med mer enn fire milliarder kroner. Hvis vi bruker samme nedskrivningstid som Sverige og England, vil prosjektet derimot gå i pluss. Om vi i tillegg bruker noen av de samme faktorene som tillegges vekt i England, vil prosjektet bli meget lønnsomt, understreker Johan Selmer.

Skral bane?

Hvor lenge varer en jernbane?

Tja, Bergensbanen fyller 100 år i år – stort sett i samme trasé som i 1909. Hovedbanen er fra 1854, Drammenbanen fra 1872, Rørosbanen fra 1877, og alle de andre banestrekningene det kjøres tog på den dag i dag, er, med unntak av Gardermobanen, mer enn 40 år gamle. Men etter beregningsmodellen som benyttes, varer en jernbaneinvestering i Norge bare i 25 år!

– Da skulle man tro at Oslo-tunnelen ikke lenger er til nytte. Den er jo over 25 år. Egentlig har den større nytte i dag enn da den sto ferdig i 1980, mener Johan Selmer.

«... en moderne jernbane bygger om hele samfunnet»

KATARINA NORÉN
Plandirektør i Banverket



Han tenker nytt for flere land

Den norske transportøkonomen Lars Rognlien har vært med på å utarbeide metoder som gjør at en moderne jernbane blir mer samfunnsøkonomisk lønnsom enn det økonome hittil har regnet seg fram til. Han jobber nå på oppdrag for en rekke land.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** NINA E. RANGØY/SCANPIX

– En nyttekostnadsanalyse må ta med flere faktorer enn det som er vanlig i dag, sier transportøkonom Lars Rognlien. Han var med på å innarbeide en ny metodeveiledning i det engelske samferdselsdepartementet og jobber nå for land over hele verden.

Faktorer som slår positivt ut for jernbanen, er økt tilgang på kompetent arbeidskraft og råvarer, økt produktivitet i næringslivet gjennom redusert transporttid og flere i arbeid gjennom et tilbud om kortere reisetid.

– Fornuften seirer

I fem år hadde Lars Rognlien Departementet for Transport i Storbritannia som arbeidsgiver før han for et par år siden begynte som konsulent i det verdensomspennende rådgivingselskapet Steer Davies Gleave. Nå har han kontor i Madrid og har i oppdrag å lage nye veiledninger for nytte-kostnadsanalyser i Portugal, Australia, New Zealand, Canada og USA.

Han innrømmer at det fortsatt er litt diskusjon i fagmiljøet rundt

dette. – Men nå ser det imidlertid ut som at fornuften seirer, og at metoden formelt blir tatt i bruk av Departementet for Transport, sier Oslo-gutten, som både har mastergrad i samfunnsøkonomi og påbyggingsstudier i konkurransepolitikk fra universiteter i England.

Økonomiske virkninger

Også i det norske fagmiljøet har det vært diskutert om den nyttekostnadsanalysen som utføres, godt nok fanger opp de økonomiske virkningene av investeringer i for eksempel en ny jernbane. I England er det tre faktorer som nå vil komme i betraktning. Alle vil vektes på nivå med det «tidsbesparinger» gjør i Norge i dag.

– For det første stimulerer effektive transporter til tettsteds- og byutvikling og nye miljøer for bedrifter med omtrent samme virksomhetsområde, såkalte «cluster». Bedriftene sikres tilgang på både kompetent arbeidskraft og råvarer, og det gir igjen økt produktivitet, forklarer Rognlien.

Høyhastighetsbane mellom Oslo-Trondheim kan brukes som eksempel: Hvis den førte avstanden blir redusert, kan byene i større grad dra nytte av hverandre med hensyn til økonomiske forbindelser, delt arbeidsmarked etc.

Avhengig av type investering og område kan denne effekten bety en økt nytte på 10-40 prosent.

– Ved å beregne inn slike nye faktorer viser vi den reelle samfunnsøkonomiske avkastningen på transportinvesteringer, og prioriteringen av prosjekter blir gjort på grunnlag av så fullstendig informasjon som mulig.

Ufullkommen konkurranse

Økonomisk teori sier at prisen på en vare i et konkurranseutsatt marked er på nivå med hva det vil koste å produsere én enhet til. Men slik er det ikke «i det virkelige liv», mener Rognlien. Dette er den andre faktoren som nå kommer i tillegg i nyttekostnadsanalysen.

– Prisen på en vare ligger på det nivået samfunnet er villig til å betale. Om produsentene, om det er av varer eller tjenester, får en produktivitetsevinst ved at transporttiden går ned, får samfunnet en ekstra nytte av det. Denne effekten tilsvarer ti prosent av den effekten som kommer fram ved «tidsbesparelser».

Flere i arbeid

Den tredje nye faktoren Rognlien vil ha med, er at kortere reisetid kan være med på å få flere i arbeid. Med flere i arbeid blir det også mer igjen til samfunnet i



REISENDE I TRANSPORTØKONOMI: Lars Rognlien, opprinnelig fra Oslo, er blitt reisende i nytte-kostnadsanalyser etter at han deltok i utviklingen av og førte i pennen den nye metodehåndboka som det britiske samferdselsdepartementet nå skal ta i bruk.

form av skatt og sparte sosiale utgifter.

– Enkel og rimelig transport til et arbeidsmarked betyr at flere vil arbeide fordi de netto får mer å rutte med. Ettersom reisekostnader utgjør en liten del av lønna, er denne effekten beskjeden. Men alle disse tre effektene er nå på vei inn i den offentlige manualen for nytte-kostnadsanalyse og er fra i år obligatoriske for prosjekter over en viss størrelse, sier Rognlien og poengterer at disse faktorene har

god dekning i økonomisk teori.

En investering er samfunnsøkonomisk fornuftig hvis de økonomiske fordelene er høyere enn kostnadene, men det er altså mange måter å regne på:

I Norge gis investeringer i jernbane en praktisk levetid på 25 år (nedskrivningstid), og det kreves at investeringene vil gi en avkastning (rente) på 4,5 prosent.

I Storbritannia er nedskrivningstida 60 år og internrenten 3,5 prosent.

AIRTRACK FORUM

AirTrack Forum skal bygge et nytt, 15 km langt spor fra Staines til Terminal 5 på Heathrow. Ved at man benytter det nye sporet sammen med eksisterende spor vil de sør-østlige delene av England få en tettere og enklere tilknytning til flyplassen.

En tidlig analyse av dette prosjektet viste en nytte på 2,7 ganger kostnaden. Ved å legge til de nye faktorene oppnådde man at nytten ble 3,5 ganger investeringene. Størst utslag gjorde «cluster-effekten». Den totale samfunnsnytt er beregnet til 7,5 milliarder kroner over ti år!

« ... nå ser det imidlertid ut som at fornuften seirer, og at metoden formelt blir tatt i bruk»

I god tid

Ingen veit når framtida kjem, men i Gjerstad kommune vil dei liggje i framkant. No har dei laga ei prosjektgruppe for å planleggje kvar det nye sporet som skal binde saman Vestfoldbanen og Sørlandsbanen skal gå frå Telemark grense og til det nye knutepunktet på Brokelandsheia i Gjerstad. Dessutan har dei allereie starta på diskusjonen om kvar stasjonen bør liggje. På Brokelandsheia vil jernbanen og E18 danne eit knutepunkt for samferdsle i området. I prosjektgruppa sit det grunneigarar, representantar frå kommunane Gjerstad og Kragerø, frå fylkeskommunen, Jernbaneforum Sør og Jernbaneverket. Dei vil ha ei tilråding klår om eitt år. Men når jernbanen kjem dit, er det ingen som førebels veit.

Pris til JBV

Jernbaneverket Banedivisjon Region Nord har fått Sør-Trøndelag fylkeskommune sin opplæringspris for 2008. Prisen vart første gong delt ut i 1984. Når banedivisjonen i Trondheim no har fått han, kan dei slå seg på brystet med at «dei har ei god forståing for kva ei god yrkesopplæring har å seie for nærings- og yrkeslivet». Det som ligg bak dei gode resultatane innan Region Nord, er ein god opplæringsplan, tett oppfølging og tydelege krav til lærlingane.

Fleire tog til Narvik

SJ Norrlandstog AB tok over nattoga frå Stockholm til Narvik i fjor. I sommar går dei ut med tilbod om nattog både frå Gøteborg og Malmö. Samstundes har Veolia (tidlegare Connex) starta med å marknadsføre Lapplandståget, som skal gå frå Malmö til Narvik - ei strekning på 2147 km, på fredagar med retur på onsdagar, og like eins frå Gøteborg til Narvik på måndagar med retur på søndagar. Prisane deira startar på 899 svenske kroner for sitjeplass heile vegen. Men for familiar og mindre grupper er det mogleg å leige eigen liggjekupe med plass til seks personar for SEK 3999. Både Veolia og SJ set opp toga i skuleferien, det vil seie frå slutten av juni og i to månader.



Bygger ut på Gardermoen

- Vi vil forlengje innsjekkingshallen over jernbanestasjonen slik at den blir liggende midt i bygget. Når passasjerene kommer opp fra toget, vil det være like langt å gå til hver side for innsjekkning, forklarer arkitekt Gudmund Stokke.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Illustrasjon:** OSLO LUFTHAVN AS

Det er Narud Stokke Wiig Arkitekter og Planleggere AS som sammen med COWI, Norconsult og flere vant konkurransen om å tegne den nye terminalen på Gardermoen. Mens de tidligere utkastene til en ny terminal

viste en helt ny, frittliggende terminal, har Narud Stokke Wiig tenkt å bygge ut kapasiteten bare ved å forstørre den bygningen som ligger der i dag, og som de fleste er kjent med. - Utbyggingen vil bety at deler av jern-

SENTRALT: Ved utbyggingen av terminalen på Gardermoen vil togpassasjerene komme rett inn i innsjekkingsområdet. Den buede stålbjelken til venstre på bildet er over dagens rulletrapp opp fra perrongen.

banestasjonen som ligger ute i dag, blir liggende inne. Ombyggingen skal skje uten at trafikken blir forstyrret, beroliger Gudmund Stokke.

Forventer større trafikk

I fjor var Oslo Lufthavn AS i ferd med å nå taket for hvor mange flypassasjerer Gardermoen klarer å håndtere.

- Terminal 1 er planlagt for 17 millioner passasjerer. Nå er vi oppe i nesten tjue millioner. Når utbyggingen av terminalen står

ferdig, vil den ta unna 10-15 millioner til, forklarer adm. dir. Nic. Nilsen. Akkurat nå foregår det dessuten en utbygging østover som vil avhjelpe innsjekkning og bagasjehåndtering for en god del ekstra passasjerer.

Styret i Avinor vil eventuelt kunne fatte et byggevedtak mot slutten av året. Innen den tid må utbygger også avklare en del forhold med Jernbaneverket. Det er nemlig Jernbaneverket som eier stasjonen inklusive arealene innendørs der billettsalg og automater står i dag.

Med spade ut i sporet

Kontoransatte på Drammen- og Vestfoldbanen ble sendt ut i sporet for å måke snø. Kontoransatte med sikkerhetsgodkjenning tok utfordringen med et smil.

Tekst: TORE HOLTET **Foto:** NJÅL SVINGHEIM

- Det kom mer snø enn vi hadde dimensjonert for. Vi har rett og slett ikke beredskap for de snømengdene som kom i år, erkjenner

banesjef Bjørn Ståle Varnes. - Våre folk i Drift jobbet som noen helter for å holde sporet åpent, men denne gangen var det ikke tilstrekkelig. Det snødde samtidig som det var veldig kaldt, og dermed pakker snøen seg og danner is på utsatte steder, påpeker han.

- Vi har forståelse for at det blir gjort slike prioriteringer under de forholdene som vi opplevde midt i februar, sier en av de 10-15 «dugnadsarbeiderne», el-ingeniør Atle Berg Sørensen. - Vi fjernet snø i den bevegelige delen av sporvekslene, slik at de kunne tåle

nye snøfall. Vi gjorde en jobb der våre snøryddingsmaskiner ikke kom til, og forhåpentligvis hadde det en effekt.

- Kan du garantere færre problemer på Vestfoldbanen neste vinter, Varnes?

- Ja, det mener jeg å kunne si allerede nå, svarer banesjefen.

- Vi må erkjenne at vår vinterberedskap ikke har vært god nok i år, sier Jernbaneverkets markeds- og kommunikasjonsdirektør Svein Horrisland. - Vi går nå grundig gjennom beredskapen sammen med togselekskapene for å kunne takle tilsvarende snøfall bedre i framtida, opplyser han.



UT I SPORET: Banesjefens stab ble sendt ut i sporet for å måke snø i Drammen. Fra venstre Morten Slåttsveen, Atle Berg Sørensen, Roar Sollie, Trond Killingdalen og Terje Apenes.

Meiner alvor

Jernbaneforum Sør, med tidlegare fylkesordfører Oddvar Skaiaa frå Aust-Agder i spissen, vil leggje meir trykk i arbeidet med å få modernisert jernbanen frå Vestfold til Rogaland. No har dei tilsett Reidar Braathen som prosjektleiar. Han skal vere sekretær for forumet, der Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland fylkeskommunar er medlemmer. Braathen skal òg leie utgreiingar, drive med lobbyverksemd og stå på for å vinne styrke i opinjonen for jernbanen sørvestover.

Akselteljarar

Ein viktig del av fjernstyringa på Nordlandsbanen, er akselteljarar. Sist haust monterte Baneservice akselteljarar frå Mosjøen til Lønsdal. Men slik akselteljarane blir monterte, kloss inntil skjenene og litt opp frå bakken, ligg dei òg lagleg til for å få skade av snøryddingsutstyr. Difor har driftsavdelinga på strekinga både før jul og no på etterjulsvinteren reist rundt og fått monter skilt for løftevisarar og oppkøyrplanar. Til saman er det om lag 50 akselteljarar som har vorte skilta på denne måten i vinter - for å hindre at dei blir øydelagde av sporreinskarar.

Nye malmvogner

SSAB Tunnpå AB har fått prisen «Swedish Steel prize 2008» for sine nye malmvogner til malmtrafikken til Narvik. Dei har klart å bygge malmvogner som er så lette at LKAB kan laste 20 prosent meir malm i dei utan at det går ut over akselvekta på 30 tonn. Chassisa til dei nye vognene er laga av 4 mm tjukt, høgfast stål og slik utforma at dei blir fullstendig tømde for malm, og at vatn ikkje kan leggje seg i lommer eller hjørne på vognar når dei blir vaska eller avisa. Vognene vil betre produktiviteten og lønsemda til LKAB i og med at dei er meir effektive i sjølve transporten, men òg ved at vedlikehaldet skal bli enklare. Skifte av bremseskiver skal mellom anna kunne bli gjort på eit par minutt utan at vognar er innom verkstad.

Bedre beredskap mot snø- og steinras

BERGENSBANEN: Ansvar for å sikre jernbanen mot snø- og steinras er fra nyttår plassert hos banesjefene. Regiondirektør Lars Chr. Stendal er tilfreds, og han ønsker å videreutvikle et lokalt fagmiljø i nært samarbeid med geologene i Jernbaneverkets eget rasutvalg.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Det er andre uke i februar, og snøfonnene i fjellpartiene langs den mest rasutsatte delen av Bergensbanen, fra Finse til Voss, vokser. Jernbaneverket rasutvalg, geologer og ekspertise på rasproblematikk fra Ofotbanen i nord til Sørlandsbanen i sør, er samlet på Finse. En lang dag er satt av til befaring av syv problemområder. De skal studere vanninntrengning i Finsetunnelen, befare snøskredområder og vurdere ulike vintersikringstiltak som sikring av fjellskjæringer hvor både steinsprang og is utfordrer sikkerheten for togpassasjerer, lokfører og banearbeidere.

Regjeringen har doblet bevilgningene til rassikring fra i fjor til i år. 20 av 56 millioner kroner skal i år brukes på Bergensbanen og den utsatte Flåmsbana.

Engasjement

– Det er gjort et meget godt arbeid i Jernbaneverkets rasutvalg med de faglige utfordringene vi står overfor med å sikre jernbanen i de mest utsatte områdene. Men vi må komme lenger med å utvikle verktøy og vurdere risikoen for driftsvakta som til enhver tid skal avgjøre om det er trygt å sende et tog inn i et område med økende eller høy snøskredfare, sier Lars Chr. Stendal. Under befaringen utfordret han rasutvalgets medlemmer til ytterligere innsats for bedre sikkerhet, samtidig som han understreket at geologene og rasutvalget ikke må bli en unnskyldning for miljøet hos den enkelte banesjef.

Flere verktøy

– Det er et paradoks at en diodelyspære i et sikringsanlegg som

skal vise rødt eller grønt signal, må tilfredsstillende 106 krav før den kan kjøpes, når vi ser hvilke vurderingskriterier og verktøy driftsvakta har til rådighet når det skal avgjøres om Bergensbanen er trygg eller må stenges, sier regiondirektøren. Han har ansvar for Europas mest utfordrende jernbanestrekning, fra Bergen til Hønefoss.

– Sannsynligheten for at to tog skal kjøre i hverandre på samme blokkstrekning er så nær null som det går an å komme. Et helt annet spørsmål er om hvor langt vi er kommet i å forebygge at et tog kjører inn i et snøras eller steinras. Her er verktøyet «trinnsvis beredskap» et stort og viktig skritt, understreker Stendal. Men han ønsker seg flere tilsvarende verktøy. ▶



« ... vi må komme lenger med å utvikle verktøy og vurdere risikoen »

LARS CHR. STENDAL
Regiondirektør i JBV Vest

UBÅTNETT: Geolog Knut Karlsen (i midten) diskuterer effekten av ubåtnett for å stanse stein- og snøskred i Rustedals-egga mellom Myrdal og Voss med regiondirektør Lars Chr. Stendal (t.v) og avdelingsingeniør Erling Monrad Nesbø (t.h).





► **Barrierer**

– I mitt driftsmiljø sitter vi med løpende risikovurderinger for opp til 500 passasjerer i hvert tog. Vi har 70 dager i året hvor snøskredfaren vurderes til å være høy – hvor togene går så lenge vi vurderer at risikoen er akseptabel. Da et togsett av typen 73 (tidligere Signatur) kjørte ut i et snøskred i Kleven 21. februar 2007, var rasfaren vurdert til faregrad to stigende til tre på en skala til fem.

– For å ha barrierer i risikovurderingen i driftsmiljøet på Bergensbanen kan driftsvakta, banesjef og regiondirektør på selvstendig grunnlag og uavhengig av hverandre stanse trafikken, forklarer Lars Chr. Stendal. Han ønsker seg et systematisert barri-

eresystem for risikovurdering på Bergensbanen basert på ytterligere forbedrede værdata, skredvarslingsanlegg og prognoser.

Vått hele året

Mens gigantiske isutspring vekker oppmerksomhet og diskusjon når arbeidstoget tar en kort stopp ved fjellskjæringer og noen korte tunneler og i snøoverbygg mellom Voss og Finse, er det vannspruten fra tunneltaket som er tema på første stopp i Finsetunnelen.

Det er ikke bare i Romeriksporten det renner i strie strømmer.

Arbeidet med å lede vann utenom sårbare tekniske installasjoner og ut av tunnelene pågår kontinuerlig. Brannfarlige, frostsikre

materialer erstattes nå med godkjente plater så langt budsjøttene og tilgjengeligheten til trafikkert spor tillater.

Nytt sikkerhetsregime

– Jeg har tatt initiativ til en beskrivelse av en sikkerhetsstruktur og et sikkerhetsregime for bedre varslings- og en beskrivelse av hvilke data/informasjoner vi trenger og hvordan disse kan skaffes tilveie. I nært samarbeid med rasutvalget arbeider vi med å konkretisere resultatmål og effekt-mål for å gjøre jernbanen trygget, for å utnytte kapasiteten bedre, kjøre flere tog – men også for å kunne stanse trafikken når våre vurderinger tilsier det, forklarer Lars Chr. Stendal. – I dag opp-

«STOPP» ELLER «GO»: – Jeg ønsker meg tydeligere kriterier for å stanse trafikken på Bergensbanen de 70 dagene i året da risikoen for snø eller steinras er høy, sier regiondirektør Lars Chr. Stendal (nr. to fra venstre) til leder for Rasutvalget i JBV, Trond Børsting (t.h) Til venstre faglig leder signal, Bjørn Skauge.

lever vi at det i syv av ti tilfeller når vi sier stopp trafikken, så inn-treffer ingen påviselig risiko, ingen snøskred, eller skade på linjen. Jeg ønsker meg tydeligere kriterier for å si «go» eller «stopp», avslutter fjellklatreren som ikke legger skjul på sin lidenskap for fjellet – i kontrollerte former.

VURDERER: Regiondirektør Lars Chr. Stendal i Finsetunnelen vurderer, sammen med rasutvalget i JBV, tiltak for å redusere faren for at lekkasje i tunnelen skal skade skinner og elektriske installasjoner.

NASJONAL SKREDKOMPETANSE

NVE (Norges Vassdrags- og Energidirektorat) er fra årsskiftet utpekt som en nasjonal skredetat i tillegg til å ha ansvaret for flomvarslings. NVE skal kartlegge og informere om fareområde, rettlege og følge opp arealplanlegging og arealdisponering, planlegge og gjennomføre sikringstiltak mot skred, overvåke og varsle om skredfare og gi skredfaglige råd i beredskaps- og krisesituasjoner. NGI (Norges Geotekniske Institutt) arbeider med et prosjekt «Nærnebo» for å forbedre vurdering og varslings av ras i utsatte områder ved å koble alle kjente data om tidligere skred til dagens værvarsel. Statens vegvesen har etablert en testportal «Føre var» - et verktøy for trinnvis beredskap og analyse - og samarbeider med Jernbaneverket. Meteorologisk institutt og Jernbaneverket samarbeider om bygging og drift av 27 nye værstasjoner som leverer værdata som ligger til grunn for «trinnvis beredskap».



Ny godsaktør sats er friskt

DRAMMEN: – Vårt mål er å bli en betydelig aktør i godsmarkedet i Norge, sier konsernsjef Lars Olsen i Autolink Group AS, og det på tross av at bilsalget stuper i kjølvannet av den internasjonale finanskrisen.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN **Foto:** KYRRE LIEN

Det er nettopp frakt og håndtering av biler som gjennom mer enn 40 år har vært hovedproduktet til Autolink Group AS som nå også innbefatter det nye jernbanelogistikkselskapet Cargolink AS.

Mer dramatisk

– Biler er et konjunkturfølsomt produkt. Så dere er vel vant med at det svinger, men kanskje ikke så kraftig som nå?

– Vi var forbredt på at salget av biler ville komme til å gå ned, men nedgangen er blitt mye mer dra-

OGSÅ CONTAINERE: – Ved siden av å satse på biltransport går vi nå også inn på containermarkedet, og det betyr flere og hyppigere tog, forteller administrerende direktør Terje Bulling i Cargolink AS (til venstre) og konsernsjef Lars Olsen i eieren Autolink Group AS.

matisk enn vi forestilte oss bare for noen måneder tilbake, fortsetter Olsen.

Autolink-gruppen regnet med en nedgang på frakt av biler på ti prosent i fjor i forhold til toppåret i 2007. Den ble på om lag 18 prosent. ▶



LØFTE SEG: ► Cargolink skal bygges opp fra bunnen av og etter hvert løfte seg opp til å bli en betydelig godsaktør.

Langsiktighet

Ifølge ligningen for 2007 hadde de to hovedeierne til det familieeide morselskapet godt og vel 800 millioner kroner «på bok». Med andre ord er den finansielle tyngden på plass.

– Er eierne fortsatt villige til å bygge opp et nytt jernbaneselskap og satse på godstransport også i en tid der framtidsutsikten er heller dystre?

– Ja, vi gjennomfører strategien uavhengig av nedgangen i biltransporten. Våre eiere har lange tradisjoner i å jobbe langsiktig, og det er ikke mulig å bygge opp og drive et jernbaneselskap uten langsiktige eiere. De står derfor fortsatt hundre prosent bak den strategien som er lagt for selskapet.

– Ikke minst som en følge av at vi har eiere som tenker langsiktig, har omsetningen i logistikk i konsernet økt fra om lag 100 millioner kroner for fem år siden til om lag en halv milliard kroner i 2007.

Hovedbegrunnelsen

– Hvorfor oppretter Autolink et eget jernbaneselskap?

– For det første kunne vi økt bilfraktandelen på jernbane med 30 prosent dersom CargoNet hadde kunnet tilby oss større kapasitet. Vi opplevde at vi ikke ble prioritert, og det førte til for få avganger og for lite fleksibilitet på grunn av manglende kapasitet. Samtidig ønsket europeiske bilprodusenter at vi skulle få flere biler over på jernbanen fram til forhandlerne der det er mulig. Vi må nå rapportere miljøregnskapene til produsentene, og bruk av jernbane slår her meget positivt ut. Det å ligge i forkant med å utvikle miljøvennlige løsninger er derfor veldig viktig for oss.

– Disse forholdene var i sin tid hovedbegrunnelsen for i første

omgang å gå inn i Ofofbanen AS og i neste omgang etablere et eget jernbaneselskap da Ofofbanen ikke ble det transportverktøyet som vi trengte.

Fordobling

– Hovedmålet vårt er å tilfredsstille kundene våre i forhold til miljø, pålitelighet og fleksibilitet i å håndtere varierende kvanta. Da måtte vi bygge opp et selskap som minimum klarte å opprettholde frekvensen med blant annet to tog i uka til Narvik og øke frekvensen om det blir påkrevet i framtiden, sier Olsen.

Administrerende direktør Terje Bulling i det nye jernbaneselskapet Cargolink følger opp: – Vi bruker nå den økte kapasiteten til å tilby en bedre tjeneste på bilsiden. Ved også å gå inn på containermarke-

«Vi har tunge, håndplukka jernbanefolk med på laget»

TERJE BULLING
Adm. dir. i Cargolink AS

det kan vi nå sette sammen togene med både containere og biler, slik at vi kan øke frekvensen ytterligere. Dermed blir begge de to kundegruppene fornøyd. Det vil bety flere og hyppigere tog, som igjen kan bety at kundene som i dag får biler to ganger i uka, i neste omgang kan få biler fem dager i uka, opplyser Bulling.

I dag går 30 prosent av Autolink-gruppens bilfrakt på bane. Sytti prosent går på vei.

– Hvordan ser dere for dere fordelingen om for eksempel fem år?

– Vi kjører i dag biler på trailere der vi kunne kjørt dem på tog om kapasitet og ønsket fleksibilitet var på plass. Når vi nå får økt kapasitet gjennom vårt eget jernbaneselskap, tror vi at vi vil kunne doble jernbanens andel i løpet av de neste fem årene.

«Helt konge»

Selv om Cargolink er et rykende ferskt jernbaneselskap, er det ikke en gjeng «førstereisgutter» som er klare for å kjempe om godsmarkedet i Norge og deretter på markeder utenfor landets grenser. Sjefen sjøl, Lars Olsen, har blant annet vært kommersiell direktør i Flytoget AS, der han en kort tid satt sammen med Terje Bulling rundt lederbordet.

Bulling begynte «å skru på tog», som han sier det, alt som 17-åring. Han kan se tilbake på en rekke jernbanejobber: sjef for det tidlige jernbaneverkstedet på Sundland i Drammen, sjef for lokaltrafikken i NSB, administrerende direktør i

Timetoget og teknisk direktør i Flytoget.

Før han ble sjef for Cargolink, var han sjef på to skipsverft på Vestlandet tilhørende Aker Yards. Ikke rart at han føler seg som en «konge» når han fra sitt kontor i hovedkvarteret på Holmen i Drammen ser både skinner og sjø. Videre jobber tidligere assisterende markedsdirektør i CargoNet, Kjell Owerhagen, også i ledelsen for Autolink Group AS.

Mye jernbanekompetanse

Det er heller ikke bare de to sjefene som har lang fartstid på jernbanen. Gjennomsnittet for ansienniteten på jernbane er 20 år i staben til Cargolink.

– Vi har tunge, håndplukka jernbanefolk med på laget, sier Bulling og er tydelig stolt av medarbeiderne sine.

Bulling er nesten like stolt når han kan fortelle at de har skaffet seg tre kraftige arbeidshester, de for mange jernbanekjente Di6 diesellok. Til sammen har de investert om lag 40 millioner norske kroner i oppbyggingen av det nye godsselskapet.

– Med eiere med så mye penger «på bok», er det da aktuelt for dere å fusjonere eller kjøpe opp andre jernbaneselskaper?

– I utgangspunktet ikke. Vår erfaring er at det å bygge stein på stein fra bunnen av gir et mye bedre selskap på lengre sikt, avslutter konsernsjef Lars Olsen i Autolink Group.

«... vi vil kunne doble jernbanens andel i frakt av biler i løpet av de neste fem årene»

LARS OLSEN
Adm. dir. i Autolink Group AS

Togselskapene på norske skinner

GODSTRAFIKK



FOTO: KYRRE LIEN

CARGOLINK AS

Ansatte: 32.
Eier: Autolink Group AS.
Togmateriell: tre D16 diesellokomotiv, to RC3 ellok, 6 Z71 skiftmaskiner, 45 containervogner og 165 bilvogner.
Transportvolum: Om lag én milliard brutto tonnkilometer.
Omsetning/resultat: Ble etablert og kom i drift høsten 2008.
Finanskrisen: Den har kraftig forsterket en ventet nedgang i bilsalg og frakt av biler.
Utsiktene: Nedgangen i salg av biler og bilfrakt vil fortsette i 2009, men selskapets planlagte strategi ligger fast.

Kilde: Konsernsjef Lars Olsen

CARGONET AS

Ansatte: Om lag 1.000.
Eiere: NSB (55%) Green Cargo AB (45 %).
Togmateriell: 47 elektriske lokomotiver og 25 dieseldrevne. I tillegg en rekke mindre lok (skiftmaskiner) til bruk på terminalene.
Transportvolum: Om lag 800.000 TEU.
Omsetning 2007: 1.596 millioner norske kroner
Resultat før skatt 2007: 58,1 millioner norske kroner (morselskapet) og 28,6 millioner norske kroner (konsernet).
2008: Selskapet hadde en bra start på året med god vekst, men har merket en lavere aktivitet hos kundene, noe som igjen betyr at vekst og resultatambisjonene justeres ned.
Finanskrisen: Den medfører noe lavere aktivitet i markedet, og kapasiteten vurderes derfor fortløpende. Fokus vil fortsatt være et høyfrekvent tilbud på de viktigste relasjonene i Norge og Sverige.
Utsiktene: Planlegges for en tøffere situasjon i markedet, med fokus på å legge til rette for tiltak om det kreves.

Kilde: Informasjonssjef Bjarne Ivar Wist



FOTO: ØYSTEIN GRUE



FOTO: GREEN CARGO

GREEN CARGO AB

Ansatte: 3.050.
Eier: 100 prosent eid av den svenske staten.
Togmateriell: 433 lokomotiver, 6.805 jernbanevogner og 160 lastebiler.
Transportvolum: 31,7 milliarder brutto tonnkilometer.
Omsetning 2007: 6,1 milliarder svenske kroner.
Resultat før skatt 2007: 246 millioner svenske kroner.
2008: Gir ingen prognoser for hele året, men signaliserer et lavere resultat.
Finanskrisen: Lavkonjunkturen i kombinasjon med den internasjonale finanskrisen gjør at transportvolumene har sunket kraftig fra midten av oktober.
Utsiktene: 2009 blir et vanskelig år for verdensøkonomien, Sverige og for Green Cargo.

Kilde: Kommunikasjonssjef Mats Hollander



MALMTRAFIKK AB

Ansatte: 156.
Eiere: LKAB.
Togmateriell: 23 linjelokomotiv, seks terminallok og om lag tusen malmvogner.
Transportvolum: 24,7 millioner tonn malm til havner.
Omsetning 2007: 485 millioner svenske kroner.
Resultat før skatt 2007: Minus 111 millioner svenske kroner.
2008: Om lag som i 2007.
Finanskrisen: Transporterer kun LKAB sine produkter, og etterspørselen etter disse er som forventet minkende.
Utsiktene: Markedet er usikkert. Venter fortsatt nedgang en periode framover.

Kilde: Kommunikasjonssjef Lotta Fogde

RAILCARE TÅG AB (BANTÅG)

Ansatte: 15.
Eiere: Railcare Group AB.
Togmateriell: sju diesellokomotiver, ett ellok og 90 vogner i hovedsak for tømmertransport.
Transportvolum: 150.000 tonn gods i 2007, i hovedsak tømmer.
Omsetning april 2007-april 2008: 34,7 millioner svenske kroner.
Resultat før skatt i perioden: 3 millioner svenske kroner.
Utsiktene: Det ser meget positivt ut med en kraftig vekst for virksomheten.
Finanskrisen: Har ikke gitt noen negative effekter.
Utsiktene: Ser lyst på utsiktene for 2009/2010.



Kilde: Adm. dir. Dan Magnusson

PETERSON RAIL AB

Ansatte: 16 heltidsansatte, pluss en del deltidsansatte.
Eier: Peterson AS i Moss.
Togmateriell: Om lag 100 fire-akslede vogner beregnet for transport av tømmer og flis.
Transportvolum: Om lag 300.000 tonn.
Omsetning/resultat: Fikk lisens først i desember 2007 og derfor ingen tall for 2007.
2008: Et oppstartsår. Omsatte for rundt 30 millioner norske kroner og gikk i pluss/minus null i resultat via tilførsler fra søsterselskapet Peterson Linerboard AS
Finanskrisen: Usikkert hva finanskrisen vil si for 2009. Selskapets søsterselskap, som er de største kundene, har fra desember merket at etterspørselen er redusert. Samtidig er det tegnet avtaler med andre kunder som gjør at transportvolumet minst vil doble seg i 2009.
Utsiktene: Merker at det er vanskeligere å skaffe kapital til investeringer. Det positive er at det er mer balanse i forhold til å kunne skaffe materiell og personale. Det har vært selgers marked tidligere på dette.

Kilde: Direktør Jørn Lindberget



FOTO: TÅGAKERIET

TÅGAKERIET I BERGSLAGEN AB

Ansatte: Om lag 90, derav om lag 30 på deres verksted.
Eiere: 80 prosent eies av fem ansatte i ledergruppen, ti prosent av Ovako Steel og ti prosent av Wasabröd AB.
Togmateriell: 20 lokomotiv, derav seks ellok, ti diesellok og ni skiftelok, samt om lag 130 godsvogner.
Transportvolum: Om lag 712.000 tonn netto, derav om lag 136.000 tonn netto i Norge.
Omsetning i 2007: 127 millioner svenske kroner.
Resultat før skatt i 2007: To millioner svenske kroner.
2008: Om lag 150 millioner svenske kroner i omsetning og et resultat på om lag 7,5 millioner svenske kroner.
Finanskrisen: Ingen konsekvenser hittil
Utsiktene: Forholdsvis gode. Uendret volum og resultat. Energi, klima, miljø og bedre infrastruktur er positive faktorer som på kort sikt motvirkes av en svakere konjunktur.

Kilde: Adm. dir. Lars Yngström



FOTO: ØYSTEIN GRUE



HECTOR RAIL AB

Ansatte: Om lag 100.
Eiere: Familien Höegh om lag 80 prosent, Mats Nyblom og Ole Kjørrefjord om lag åtte prosent hver og de ansatte om lag én prosent.
Togmateriell: 27 lokomotiver og om lag 185 innleide godsvogner.
Transportvolum: 2,4 millioner togkilometer.
Omsetning 2007: 181,6 millioner svenske kroner.
Resultat før skatt 2007: 8,8 millioner svenske kroner.
2008: Gir ikke ut noen prognoser for 2008.
Finanskrisen: Ingen umiddelbar virkning på resultatet, men markedet er blitt tregere, og det er vanskeligere å finansiere.
Utsiktene: Usikkert, men selskapet regner med fortsatt vekst.

Kilde: Direktør Mats Nyblom



FOTO: JØRN OLE STEINA

OFOTBANEN DRIFT AS

Ansatte: 27.
Eiere: Rail Management AS.
Togmateriell: Fem lokomotiv, 20 personvogner og 15 godsvogner.
Transportvolum: Null
Omsetning/resultat 2007: Null da selskapet er nyetablert etter konkursen i Ofotbanen AS fjor høst og først på nyåret 2009 fikk de nødvendige godkjenninger av Statens jernbanetilsyn og sportilgangs-avtale med Jernbaneverket.
Finanskrisen: Det har ført til at det har vært vanskelig å skaffe seg fremmedkapital ved oppstarten av det nye selskapet.
Utsiktene: Det ser bra ut.

Kilde: Adm. dir. Terje Østensen

PERSONTRAFIKK



FOTO: ØYSTEIN GRUE

NSB AS

Ansatte: 2.564.
Eiere: Staten ved Samferdselsdepartementet.
Togmateriell: 76 elektriske lokomotiv, 27 diesellok, 152 elektriske motorvogner, 32 dieseldrevne motorvogner og 204 personvogner.
Transportvolum: 50,4 millioner (inklusive NSB Gjøvikbanen AS)
Omsetning 2007: 4.054,7 millioner norske kroner.
Resultat før skatt 2007: 327,7 millioner norske kroner.
2008: Flere reiser med tog enn før og godsmengden øker, men høyere kostnader ved lønnsoppgjøret og økte dieselutgifter bidrar til redusert resultat i forhold til 2007.
Finanskrisen: Vanskelig å si noe om effekten ennå
Utsiktene: Stadig flere ønsker å reise med tog. Vanskelige økonomiske tider kan gi ulike resultater for NSB.

Kilde: kommunikasjonssjef Anne Rygg

FOTO: RUNE FOSSUM



NSB GJØVIKBANEN AS

Ansatte: 77.
Eier: NSB AS.
Togmateriell: Ingen egne tall.
Transportvolum: Ingen egne tall.
 Viser for øvrig til kommentarer fra NSB.
Omsetning 2007: 132,9 millioner norske kroner.
Resultat før skatt 2007: 9,6 millioner norske kroner.

Kilde: kommunikasjonssjef Anne Rygg

FOTO: ØYSTEIN GRUE



FLYTOGET AS

Ansatte: 285.
Eier: Staten ved Nærings- og handelsdepartementet.
Togmateriell: 16 tre-vognssett av type 73 (blir fire-vognssett i løpet av 2009).
Transportvolum: 5,4 millioner passasjerer.
Omsetning 2007: 689 millioner norske kroner.
Resultat før skatt 2007: 182 millioner norske kroner.
2008: Resultatet går litt ned ettersom betalingen av 16 nye mellomvogner starter i år. Omsetningen øker med om lag fem-seks prosent, selv om veksten har stanset opp de siste månedene.
Finanskrisen: Lavere etterspørsel etter reiser vil trolig gi en lavere vekst.
Utsiktene: Usikre, legger opp til en marginal tilbakegang etter tre-fire år med rekordvekst.

Kilde: kommunikasjonssjef Lena A. NESTEBY

SJ AB

Ansatte: 4.053.
Eier: Heleid statlig datterselskap.
Togmateriell: 40 X2000-tog, 43 X40-tog, 102 intercitylok og 447 personvogner.
Transportvolum: 38,4 millioner passasjerer.
Omsetning 2007: 8, 257 milliarder svenske kroner.
Resultat 2007: 507 millioner svenske kroner (etter skatt).
2008: Omsetningen økte til 9,029 milliarder svenske kroner og resultatet til 543 millioner kroner (etter skatt).
Finanskrisen: Ingen nedgang i passasjerer hittil, men SJ regner med at konsekvensene for svensk næringsliv vil påvirke selskapet.
Utsiktene: Regner med en viss nedgang i passasjerer som følge av finanskrisen, men ser lyst på framtiden. SJ håper på å ta markedsandeler fra fly, buss og bil under lavkonjunkturen.

Kilde: Pressesjef Ulf Wallin

FOTO: SJ



Ryddegutten Rune

- Det som var tillatt og vanlig praksis for 20 år siden, kan du i dag havne i fengsel for, advarer Rune Brandal. Han har bakgrunn fra Økokrim. Nå leder han en administrativ ryddesjau i Jernbaneverket - og blir godt mottatt.

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

Denne arbeidsdagen starter med at Rune Brandal møter signalmonterere i Jernbaneverket (JBV) for å snakke om etterlevelse av lover og regler.

Mange saker står på dagsordenen når sjefen litt senere setter seg sammen med sine to medarbeidere: De skal bringe orden i avtaler og regelverk for leie av boliger til ansatte, behandle en dobbeltfakturerings fra en leverandør, svare på spørsmål knyttet til styringssystemet, ta tak i en personalkonflikt, planlegge oppstart og framdrift på en ekstern revidering av Merkuranskaffelsen (signalsystemet Merkur) ...

- Jeg må også forberede meg til et foredrag om varsling, sier Rune, som ser på klokka. Han skal ta toget til Røros for å holde et innlegg på et grunnkurs i arbeidsmiljøarbeid.

Forebygger

- For litt over et år siden ble du tilsatt som granskingsleder. Det høres litt spesielt ut ...

- Det syntes jeg også, etter hvert som jeg fikk mer kunnskap om Jernbaneverket. Jeg oppdaget raskt at det her er viktigere å forebygge enn å forfølge. En av våre oppgaver er å planlegge og gjennomføre intern revisjon av økonomiske og administrative forhold. I dag stilles det store krav til hvordan en offentlig virksomhet som JBV drives. Vi er helt avhengige av tillit.

- Kan saker som dere kommer over, bli oversendt din tidligere arbeidsplass Økokrim?

- Ja.

- Har dere kommet over slike forhold?

- Nei. Det er ikke avdekket forhold av et slikt omfang og en slik karakter at det er naturlig, og jeg forventer heller ikke det. Mitt hovedinntrykk er at den faglige stoltheten overgår hensynet til å tilegne

«Vi har nok vekket opp noen fra tornerosesøvn»

seg personlige fordeler. På den annen side er også de ansatte i JBV et tverrsnitt av befolkningen, og vi er en stor aktør på mange områder.

Rydder opp

Brandal har merket seg jernbanens sterke historiske tradisjoner, men også at «gamle vaner er vonde å vende».

- Som nyansatt fant jeg en organisasjon med mange entusiastiske, hyggelige, åpne og flinke mennesker, men også en organisasjon med tunge prosesser og en uklar ansvars- og beslutningskultur. Hvem bestemmer? Hvem har ansvar for hva? Her må det ryddes opp. Jeg opplever at vi er på god vei. Vi har nok vekket opp noen fra tornerosesøvn. Folk må finne seg i å måtte forklare og redegjøre for forhold som det reageres på.

- Det er viktig å ha klart for seg at vi i dag har et helt annet regelverk - for eksempel ved anskaffelser - enn for få år siden. Ved blant annet korrupsjon, skatteovertridelser og brudd på miljølovgivning kan man i dag risikere fengselsstraff.

- Får du mange henvendelser?

- Ja, både direkte og gjennom mail og telefoner.

- Og de handler om ...?

- ... forhold som bekymrer folk, forhold som de ikke mener er i samsvar med regelverket eller forhold som de mener vi bør se nærmere på. Mange føler at de ikke har noe annet sted å gå. Det er ikke alltid like lett å ta opp alle saker med en leder eller en tillitsvalgt som det vi kanskje tror.

Betaler dyrt

Den en gang så aktive konservative ungdomspolitikeren fra Handelshøyskolen i Bergen har gjort en



annen oppdagelse: - Jernbaneverket må i dag betale dyrt for et politisk eksperiment som neppe var vellykket i forhold til virkeligheten: Vedlikeholdsoppgavene ble konkurranseutsatt uten at det fantes eller ble etablert et fungerende marked for disse tjenestene. Verken oppgavene eller ansvaret forsvant ved at 400 ansatte ble sagt opp, og i dag må vi leie tilbake mange av de samme menneskene til en langt høyere pris fra virksomheter som nærmest har fått privat monopol. Etter mitt syn må eksperimentelle effektiviseringstiltak avstemmes med en respekt for etablerte arbeidsforhold.

- Hva er din største utfordring nå?

- Det er å bidra til likebehandling internt og at lover og regler følges, svarer direktør Rune Brandal.

RAPPORTERING AV KRITIKKVERDIGE FORHOLD

skal normalt skje til nærmeste leder, som har ansvar for hvordan saken håndteres videre. Hvis det er vanskelig å gå til nærmeste leder eller annen linjeleder, er det opprettet:

Varslingstelefon: 22 45 55 55 (internt 55 555)

Mail: varsling@jbv.no

Verneombud eller tillitsvalgte kan også kontaktes.

SAGT OM JERNBANEN



«Byrådsleiar Monica Mæland bør heller gle seg over dobbeltsporet som no kjem, enn å sutra over at det ikkje blir lagd til rette for 20.000 nye bilar inne i navet på Nygårds-tangen. Der er det bilar nok frå før»

LEIARARTIKKEL, Bergens Tidende

«Det er en miljøkatastrofe at man ikke bygger tunnel for biltrafikk i stedet for det doble jernbanesporet gjennom Ulriken»

GUTTORM ALVSAKER, Bydelsstyreleder (FrP) i Arna

«For Larviks regionale posisjon vil en utbygging av Vestfoldbanen ha uvurderlig betydning. Larviks visjoner om å være et attraktivt bo- og arbeidssted for mennesker i en befolkningsrik region, vil bli langt mer realistisk. Og hele jernbanesatsingen på Østlandet vil styrke vekstkraften for hele landsdelen»

LEDERARTIKKEL, Østlands-Posten

«De fleste godtar at buss kan bli satt opp som erstatning for et tog som ikke går, men det er vanskelig å forstå hvorfor togbussen ikke venter på toget»

LARS KISE, Ansvarlig redaktør i Varden

«Det kunne synes som jernbanen var avhengig av snefrie vintre og solfrie somre for at togene skulle gå»

TORE LINDHOLT, Fra boka "Avsporing. Kampen om NSB" fra 1990

«Det er ikkje tvil om at tog har mykje høgare energiforbruk enn ekspressbussar»

IDAR MO, Spesialrådgjevar Sogn og Fjordane fylkeskommune

«Bankerna är de största gangstrarna som finns»

KURT LUNDAHL, Adm. dir. Unionsexpressen

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Rune Brandal (51)

TITTEL: Leder for intern revisjon og granskning i JBV

STARTET SOM: Granskingsleder i 2007/2008

ARBEIDSTED: Stortorvet

BAKGRUNN: Revisjonsfirmaet Arthur Andersen & Co (fire år) og Økokrim (19 år)

BOR: Moss

Ferietilbud

Norsk Jernbanepersonales Turistorganisasjon (NJT) har ferdig programmet for 2009. Nytt av året er en satsing på Costa Blanca, som er «den norske» delen av Spania, kystlinjen på begge sider av Alicante. Der har NJT valgt ut fire leiligheter som medlemmene i NJT kan søke på. Nytt av året er også Norsk lokomotivmannsforbunds nydelige hytte i Stolhølen i Søgne. For øvrig står NSBs hytter fortsatt på programmet og naturligvis NJTs populære hytter på Ustaoset. Medlemskontingenten i NJT er på skarve 180 kroner i året. Med den betalt gis medlemmene også tilgang på rabatter på Hurtigruten, Scandorama og Kalinka Tours.

Les mer på www.NJT.no.

Tog på nett

NSB har brukt 30 millioner kroner på å utvikle en egen internettportal for folk som tar med PC'en på toget. Gjennom denne portalen kan hvem som helst kjøpe seg tilgang til internett og underholdningspakker på togturen. Portalen vil også gi informasjon om hvor toget til enhver tid befinner seg, fortelle om stedene som passerer og om de ulike tilbudene som gis på akkurat det toget. I første omgang er internett tilgjengelig på 11 togsett av type 70 og på ett type 7, som et pilotprosjekt. Hvis betalingsviljen for å få tilgang til internett er stor nok, er planen å tilby løsningen i alle regiontog.

Stagnasjon

Trønderbanen ser ut til å ha nådd sitt potensial for passasjerer med dagens driftsform. Etter jevn økning gjennom mange år vil passasjertallet for 2008 vise en liten nedgang. Lokaltoget i Trøndelag snekler seg fram med en snittfart på 60 km/t mellom Trondheim og Steinkjer, mens Statens vegvesen bygger stadig flere kilometer med motorveg parallelt med sporet. Ifølge NSB er løsningen å få elektrifisert strekningen og få bygd lengre kryssingsspor for å få opp farten. Da vil passasjertallet raskt stige fra i underkant av 1,7 millioner i dag til 2,4 millioner, mener NSB.

- Ikke tid til hvileskjær!

- Vi har lavere vekst enn før, men dette må ikke bli brukt som unnskyldning for å ta hvileskjær i utbyggingen av kryssingsspor og terminaler, sier direktør for informasjon og strategi Bjarne Ivar Wist i CargoNet.

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

Finanskrisa har gjort Ola Nordmann mer forsiktig med bruk av penger. Det betyr at det blir færre flatskjermer, kjøleskap og andre konsumvarer å kjøre med tog. Og mindre til og fra industrien.

De som frakter gods, er gjerne de første til å merke ei økonomisk krise. For CargoNet har det betydning at de har tatt bort én pendel på Dovrebanen, én på Nordlandsbanen og ellers redusert litt her og der.

- Vi har gjort som alle andre bedrifter ville gjort i samme situasjon: tilpasset kapasiteten i forhold til etterspørselen på de enkelte strekningene, forteller Bjarne Wist.

Står på

Men stillere tider til tross, i CargoNet står de fast på den langsiktige trenden med å få en så god ressursutnyttning som mulig. En

krise innebærer som kjent også muligheter:

- Vi jobber nå med kundene for å sikre oss enda mer av godset. Så langt ser det ikke ut som at vi har mistet markedsandeler, sier Wist.

I løpet av ti år har CargoNet opparbeidet seg en unik posisjon i Europa på kombinerte transporter. Det finnes ingen relasjoner utenfor Norge med større markedsandeler for tog enn det CargoNet har oppnådd i Norge!

- Verdensøkonomien er nede i en bølgedal nå, men vil komme opp igjen. Da gjelder det at vi i Norge har brukt tiden godt og fått gjort de utbedringene i infrastrukturen som trengs. Det er først og fremst flere og lengre kryssingsspor og en ny terminal i Trondheim. For oss har en ny terminal i Trøndelag prioritet foran en ny i Bergen - og den bør komme fort, sier Wist.



I ARBEID: Godstogene på Bergensbanen kjører utrettelig store mengder gods over fjellet, selv om trykket nå er mindre enn for finanskrisa.



BRUK FORNUFT: Fagleg leiar signal/tele Bjørn Skauge syner fram skiltet som skal setjast opp på innsida av eit bomanlegg på Flåmsbana. Om nokon blir ståande fast mellom bommane, får dei klår melding om berre å køyre på.

Sikring av planovergangar

- Det beste må vere godt nok. Det perfekte er å sanere planovergangane. Men då må me nytte uendeleg tid før me er i mål, seier Tore Fagervold. Han er prosjektleder for eit prosjekt knytt til planovergangar.

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

I prosjektgruppa har dei gjennom idéudgaver og ved å hente inspirasjon frå kva dei gjer i andre land, kome fram til mange framlegg som kan utviklast og prøvast ut for å gjere det tryggare å passere på ein planovergang til ein rimelegare penge enn det kostar å sanere planovergangen.

I dag skjer dei fleste ulykkene knytte til norsk jernbane på ein planovergang. Men så lenge det framleis er nærare 4000 planovergangar på det norske jernbanenettet, seier det seg sjølv at det gjeld å finne på glupe tiltak for å sikre dei som nyttar planovergangane best mogleg.

- Me held no på med ein samla plan for trygging av planovergangane som skal med i handlingsprogrammet for Jernbaneverket for 2010-2019. Da er målet å få mest mogleg

trygging for pengane. Da må me få opp verkty som me kan stole på, seier Fagervold.

Køyr på!

Eit av framlegga, som no er i ferd med å bli testa ut, er eit skilt som skal festast på innsida av heilbomanlegg. Der står det «Ved fare - køyr ned bommen».

Bjørn Skauge er fagleg leiar signal/tele på Bergensbanen, Flåmsbana og Randsfjordbanen og medlem av prosjektgruppa. Han har no fått skilt på bokmål og nynorsk til oppsetjing på to planovergangar:

- Me skal prøve desse skilta på to overgangar med mykje trafikk. Skiltet på bokmål vil bli skrudd på eit bomanlegg i Vikersund medan det på nynorsk blir sett opp på Flåmsbana.

Business-tog

Flytoget AS kunne notere mer enn 5,6 millioner reisende i fjor. Slikt blir det penger av. Etter å ha telt opp 719 millioner inntektskroner og trukket fra kostnadene satt Flytoget igjen med 195 millioner før skatt. Det er 13 millioner kroner mer enn året før. Pengene kommer sikkert godt med nå når Flytoget forlenger alle togene sine med en ekstra vogn for å kunne stå parat til å ta imot en forventet økning i trafikken - så snart finanskrisa er over. Flytoget gir det viktigste bidraget til at Oslo lufthavn Gardermoen har en kollektivandel på reiser til og fra på over 60 prosent. Det er det bare en flyplass i Tokio og en på Jamaica som gjør bedre i verden.

Færre bomkjøringer

Fjellinjen, som har i oppgave å drifte bomringer i Oslo og Akershus, kan melde om en kraftig nedgang i passeringsene de siste månedene. Hvis denne tendensen holder seg, vil det for 2009 bli 3,2 millioner færre bompasseringer enn i fjor. Årsakene kan være en kombinasjon mellom økning i prisen for bompassering fra 20 til 25 kroner samtidig som finanskrisa slo til. Dessuten har Ruter AS, selskapet som drifter busser og skinnegående kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, foretatt et kraftig kutt i prisen på månedskort. Og vips så er det mange flere som bruker buss, trikk og T-bane. Merkelig?

Som far, så sønn

Morten Bredholt (32), lokfører i NSB og sønn av den kjente tvilling Arild, deltok i februar på USIC-mesterskapet i friidrett i India. Der var det indiske eller russiske jernbanefolk som tok med alle gullmedaljene hjem - alle unntatt den i diskos. Den har nå kommet til Østfold! Morten Bredholt stilte både i diskos og kule, men måtte nøye seg med fjerde plass i kule. Far Arild ble som kjent norgesmester flere ganger i 10-kamp. Han har fortsatt kretsrekorden i lengde fra 1974 og kretsrekorden i 10-kamp fra 1968! Broren Ivar, som døde i en tragisk ulykke på Østfoldbanen for noen år siden, er med på kretsrekorden på 4x200 meter fra 1972. Det er spreke folk, disse Bredholtene.

Obersten i Kongens klasse

HOLTER: Ivar Dervo gikk egentlig av som pensjonist fra Forsvaret i 1995. Siden har han jobbet som spesialrådgiver for jernbanens transportberedskap. Den ungdommelige obersten fra Tana har mange kontakter. En av dem er kong Harald ...

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Som fersk pensjonist fikk Ivar Dervo ansvar for å utarbeide jernbanens nye beredskapsplan, som en del av en revisjon av det nasjonale beredskapssystemet. Året etter at dette oppdraget var påbegynt, i desember 1996, overtok han ansvaret for Transportberedskapskontoret – et enmannskontor underlagt Banedirektøren i Jernbaneverket.

Større åpenhet

– Kontorskiltet «Ivar Dervo – Forvaltning» er ikke til å bli videre klok av. Er alt du holder på med gradert?

Ivar Dervo smiler avvæpnende. Han er kjent med at det for erfarne jernbanefolk er knyttet atskillig mystikk til «Militærkontoret» som ble nedlagt tidlig på 1960-tallet.

– Utviklingen fra til den kalde krigens tider til i dag tilsier at det nå er større åpenhet om planarbeidet, enn for eksempel i 60-åra, erklærer han. Ikke dermed sagt at han åpner den store, grønne safen med graderte beredskapsplaner som beslaglegger mye av plassen på hans beskjedne kryppinn i åttende etasje på Stortorvet 7, hvor Jernbaneverkets ledelse holder til.

– Stortinget har gitt Jernbaneverket ansvar for å samordne beredskap og security for infrastruktur, trafikkstyring og trafikkvirksomhet. Til daglig er jeg banedirektørens sekretær i jernbanens sentrale beredskapsutvalg (SBU), forklarer han. – I dette utvalget deltar direktørene for de store jernbaneforetak, NSB, CargoNet, Flytoget, ROM

Eiendom og Bane Tele. Her trekker de opp felles retningslinjer for beredskaps- og securityarbeidet i fred og møtes for korte samordninger under store hendinger, opplyser Dervo og minner om at det er opprettet regionale utvalg for operativ og taktisk ledelse og koordinering.

Avverget 30 aksjoner

Med en uformell grå, stripete dressjakke og jeans er det lett å bomme på alderen til obersten som trives så godt i Jernbaneverket at det både synes og høres. Denne aldrende ungdommen er jernbanedirektørens forlengede arm overfor jernbanselskapene og regiondirektørene i nasjonale beredskaps- og security-spørsmål.

– Vi skal ivareta samfunnets behov ved uhell, ulykker og lignende, presiserer han.

– «Security» inngår i dag i nasjonal beredskapsplanlegging og omfatter håndtering av gradert informasjon og planer mot «villede hendinger», poengterer han: – Etter Murens fall i 1989 erklærte NATO at alliansen måtte være forberedt på å bekjempe såkalte ikke-statlige krigere, uten at vidtfavnende tiltak ble iverksatt. Angrepene mot New York og Washington i 2001 ble en bekreftelse på den nye virkeligheten som var omtalt i militær etterretning 10-15 år i forveien.

– Disse hendinger endret trusselbildet i verden. Det sivile samfunn var på en helt annen måte truet enn det vi var vant til fra den kalde krigens tid, og vi har verken glemt 11. september, Madrid- eller London-aksjonene, understreker Dervo. Han avslører at det er avverget ikke mindre enn et 30-talls liknende aksjoner i løpet av de siste år – bare i Europa.

Ekstreme islamister i Norge

Ifølge vurderinger gjort av Politiets sikkerhetstjeneste (PST) eksisterer det trusler fra små, muslimske ytterliggående Jihad-tenkende grupper som kan ha avgrensninger også i

Norge. Etter den siste åpne trusselvurderingen fra PST fra februar i år er det imidlertid ikke avdekket konkrete planer om terrorangrep mot Norge det siste året.

– Trusselnivået ansees fortsatt som lavt, oppsummerer Jernbaneverkets sikkerhetsspesialist. – Men situasjonen kan raskt endres. Ekstreme islamister oppfatter Norge og norske interesser som legitime mål. Det foregår ekstrem islamistisk virksomhet i små miljøer i Norge.

Skreddersydd

Ivar Dervo har en lang offiserskarriere i Forsvaret bak seg. Han startet under den kalde krigen, og i 1963 var han logistikkansvarlig for FN-styrker i Gaza. Han har arbeidet for NATO, vært elev og lærer ved Forsvarets Høyskole og militærattache i Finland. Han kjenner det norske forsvaret fra oppbygging til nedbygging. Han stod selv for nedleggelse av eget regiment i Trøndelag i 1995 og har sterke meninger om Norges forsvarsevne i dag – men Ivar lar politikk være politikk.

– Hvorfor er det offiserer som får ansvar for transportberedskap på jernbanen?

– Offiserer arbeider ofte med nasjonal beredskap som både har en sivil og en militær side, med mange overlappinger. Forsvarets høyskole er jo også – på øverste nasjonale nivå – en skole for trening i nasjonal og internasjonal sikkerhets- og beredskapstenkning.

Med bakgrunn fra høyere stabso- og organisasjonsarbeid, teknisk tjeneste nasjonalt og internasjonalt og logistikkjeneste i Hæren er tjenesten ved jernbanen nesten skreddersydd.

Den store klassefesten

Obersten har på ingen måte mistet kontakten med Forsvaret: I august er det dags for 50-årsjubileum. Krigsskoleklassen fra 1957-59 med Hans Majestet kong Harald som

en av medelevene skal feire i tre dager.

– Vi har tradisjon for å møtes over tre dager, fredag til søndag, hvert femte år, med et faglig program og en stilfull og hyggelig markering med våre fruer til gallamiddag lørdag kveld, for vi avrunder med lunsj søndag. Klassen møtes også årlig i Oslo Militære Samfunn og til felles juledrink, forteller Dervo. Men Se og Hør ville aldri kommet ut om de skulle basert seg på Ivar Dervo som kilde. Han er kongelig korrekt og umulig å friste til å fortelle den minste pikante historie.

Kvenene ble glemt

Ivar Dervo har og har hatt mange jern i ilden, som leder innenfor idretten, som folkevalgt i styre og stell, som sentralstyremedlem av en arbeidstakerorganisasjon og som aktiv i Lions-bevegelsen. Om ikke det er nok, har han vært styremedlem og rådgiver i en mindre bedrift som blant annet utviklet en metode for destruksjon av klasevåpen. Obersten fra Tana, som bruker mye av fritida på å jakte og lese historie, er dessuten stolt av sin minoritetsbakgrunn: Han er kven og er med på å kjempe for kvenenes sak.

– Mens samene fikk status som urfolk, med et sterkere vern av språk og kultur, er kvenene behandlet på linje med jøder, tater og sigøynere, sier Dervo. – Anerkjennelsen av kvenene som en nasjonal minoritet i 1998 var en viktig seier for oss, likeledes anerkjennelsen av kvensk språk så sent som i 2005.

– Ble kvenenes sak glemt da Stortinget i 1986 opprettet Sameland i kjølvannet av Alta-aksjonen?

– Ja, svarer han kontant. – Det har vært en konsekvent uvilje mot å se at tre folk har hevd og rett til land og vann på Nordkalotten: samer, nordmenn og kvener. Begrepet kven, som har vært et skjellsord i sosialdarwinistisk



KVEN: Ivar Dervo gleder seg over at kvenene er anerkjent som en nasjonal minoritet med eget språk, men minner om at det ennå er mange kvener som ikke har våget å komme ut av skapet.

vulgærtid, er brukt av nordmenn – fra før norsk statsdannelse, i sagalitteraturen, i middelalderen og opp til våre dager – for å beskrive etterkommere av «finsk»-talende som har bodd i eller er kommet til Nord-Norge. Gjennom en helseundersøkelse i Finnmark i 1978 opplyste 25 prosent av innbyggerne at de regnet seg som kvener. 24 prosent svarte samer. Dessverre er det imidlertid frem-

deles mange kvener som ikke har våget å komme ut av skapet.

Ivar Dervo har sine meningers mot, og han har ingen planer om å forlate sporet med det første – verken jernbanesporet eller skiløypa. Den tidligere ski- og vinter-tjenesteinstruktøren for britenes Rhinarmee bidrar nå til at syv barnebarn får noen av de samme ferdighetene som han tilegnet seg i Tana for 60 år siden.

Grønn togrevolu sjon

Veien ut av finans- og klimakrisen bør gå på raske dobbeltspor av stål.

Den rødgrønne regjeringa har vekket toget fra en langvarig blå dvale. På tre år har vi mer enn doblet investeringene i ny jernbane til 3,7 milliarder kroner i 2009. Også tiltakspakken fikk grønn farge. Vi kan nå framskynde to viktige togprosjekter. Dobbeltsporet mot Tønsberg får anleggsstart i mars, og Gevingåsen tunnel i Trøndelag settes i gang litt seinere i år.

Regjeringen har også satt inn milliardbeløp i ekstra vedlikehold av et jernbanenett som sliter under påkjenningen av flere års trafikkvekst. Det er krevende å rette opp lang tids forsømt vedlikehold. Men tålmodige togpendlere har all grunn til å kreve resultater raskt. Vi skal ha høye forventninger. De ansatte i Jernbaneverket, NSB-konsernet og resten av togbransjen utfører en av de viktigste oppgavene for landet. Det handler både om å få et godt togtilbud på skinnene raskt og om å bygge ut jernbanen for de neste hundre år.

Dristig jernbaneplan

Snart legges en ny transportplan fram. SV i regjering vil fortsatt være en garantist for å følge opp planene med penger – og vi vil mer: SVs landsstyre har vedtatt en ambisiøs jernbaneplan. SV vil ha en formidabel satsing der målet er å tredoble kapasiteten for personer og gods på sporet i løpet av noen år. Vi vil bygge ut Inter-City-trian-

gelet på Østlandet med dobbeltspor og høyere fart. Vi vil halvere reisetidene mellom Oslo og Grenland, Lillehammer og Halden. Vi vil koble Vestfoldbanen på Sørlandsbanen. Vi vil bygge Ringeriksbanen og modernisere Vossebanen, Trønderbanen og Kongsvingerbanen. Vi vil fornye Nordlandsbanen, og særlig styrke innfarten mot Bodø. Vi vil utrede en bane mellom Narvik og Tromsø med sikte på å bygge ut tog til nordområdene. Vi vil også sette i gang med å bygge ut høyhastighetsbaner mellom de største byene i Norge og Skandinavia.

Det er en dristig jernbaneplan SVs landsstyre har vedtatt. Å få fart på en slik utbygging vil kreve at Norge trapper opp investeringene i jernbanen til ti milliarder kroner i året. Det er vårt mål.

Dramatisk

Den viktigste grunnen til å gjennomføre en grønn togrevolusjon er den dramatiske klimakrisen. Isen smelter allerede på Grønland. Også vi blir rammet av mer ekstremvær, og havnivået vil stige langs vår kyst. I Afrika og Australia skaper tørke både matmangel og livsfarlige branner. Den siste hovedrapporten fra FNs klimapanel viser at dersom vi fortsetter å pøse ut fossile gasser så kan klimaet løpe løpsk med uhyggelige konsekvenser.

Norge må gå foran i klimapolitikken. Vi har tjent oss søkkrike på eksport av olje og gass og enorme klimautslipp. Vi kan umulig kreve at U-land med en brøkdel av våre utslipp skal lede an.

Nye tall fra Statistisk sentralbyrå viser at klimautslipp fra veitrafikk og luftfart fortsetter å skyte i været. Utslippene fra våre personbiler og lastebiler er økt med 33 prosent fra 1990 til 2007. Ifølge en studie av 15 vesteuropeiske land fra Cranfield University (på oppdrag fra Avinor) flyr nordmenn suverent mest innenriks i Europa (per inn-

bygger). Vi flyr nesten tre ganger så mye som svenskene og fire ganger så mye som finnene. Nordmenns samla flyreiser har om lag like høye klimautslipp som våre personbiler. Det er dramatisk og et viktig argument for å satse på høyhastighetsbaner.

Neglisjerer

Likevel neglisjerer en del politikere, transportøkonomer og forkjempere for privatbilisme togets rolle i klimapolitikken. De tenker kort-siktig og mangler alternativer, for å

si det forsiktig. Heldigvis har vi klimaeksperter med et mer langsiktig perspektiv på kampen mot global oppvarming. Få betviler at Lester Brown er en autoritet i klimapolitikken. Grunnleggeren av World Watch Institute skriver i sin siste bok «Plan B – Hvordan redde vår jord» følgende: «I plan B-økonomien vil CO2-utslipp fra tog nærme seg null, for togene blir drevet med grønn elektrisitet. I tillegg til at reisemåten er bekvem og fleksibel, reduserer togforbindelsene luftforurensning, trafikkopp-

hoping, støy og ulykker. Og de gjør at trafikantene kan unngå trafikkøer og tidkrevende sikkerhets sjekker på flyplasser.»

Lester Brown er også overbevist om at lyntog er framtidsretta klimapolitikk: «Skulle vi velge ut sju underverk fra den moderne verden, ville høyhastighetstoget uten tvil være blant dem.», konkluderer han.

Bygge landet på nytt

Verden står foran en grønn togrevolusjon, og Norge bør ta del i

«Skulle vi velge ut sju underverk fra den moderne verden, ville høyhastighetstoget uten tvil være blant dem.»

LESTER BROWN
Grunnleggeren av World Watch Institute

den. Det er en forutsetning for å gjennomføre en offensiv klimapolitikk. Det handler også om å skape titusener av grønne arbeidsplasser på ruinene av finanskapitalens herjinger, der vi bygger landet på nytt med hjelp av raske og miljøvennlige tog som knytter regioner og lokalsamfunn sammen.

Jeg var nylig i Sverige. Der har lyntogsatsinga starta, og de inviterer oss til samarbeid. SV er klar til å koble Norge på svensk og europeisk høyfartsnett, men vi trenger drahjelp.

«DRISTIG»: Månedens gjesteskribent argumenterer for å trappe opp investeringene i jernbanen til ti milliarder kroner i året.

FOTO: DB



MÅNEDENS GJEST

NAVN: Hallgeir H. Langeland
TITTEL: Stortingsrepresentant (SV) og medlem av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité.



Stasjonen som spreier glede



Handverkarane som renoverte det gamle stasjonsbygget i Uelzen, brukte ikkje vater. Det vert dei reisande både glade og kreative av i dag.

Tekst og foto: JAN LUDVIG HUNDVEBAKKE OG MARIT BENDZ

«Hundertwasser-stasjonen» i den tyske byen Uelzen er vorten eit landemerke for Hannover-provinsen, eit førebilete på fornybar energi og draghjelp for reiselivs-næringa i delstaten Niedersachsen.

Ein vert glad av å gå av toget i Uelzen. Stasjonen har noko mjukt, leikande og barnslig over seg. Litt orientalsk. Litt Kardemommeby. Det gjer noko med folk, iallfall er alle her vennlege og smilande ein sein laurdagskveld.

– Eg liker å ete middag her, det er god mat og god atmosfære, seier ei eldre dame som ofte nyt middagen sin på stasjonsrestauranten Arte. Her er par og venninnegjen-gar, her er einslege med eit glas vin, fordjupa i ein roman. ▶



LITT ANARKI: – Mykje var opp til handverkarane som jobba her, fortel guiden Stacy Macaulay.



AVSKJED: ► **Skjenekryss**

Buskar og tre er viktige i Hundertwasser-arkitekturen. Kanskje gjer dei eit farvel litt lettare?

Uelzen vart grunnlagt tidleg på 1200-talet og er historisk eit knutepunkt, der reisande overnatta på Stadt Hamburg Hotel for å vente på neste tog til Hamburg, Hannover, Bremen eller Stendal. For mange amerikafararar var Uelzen siste natta på tysk jord før dei tok toget vidare til hamna i Bremen for å prøve lykken på andre sida av havet. Hovudlina mellom Hamburg og Hannover kryssar «Amerikalina» frå Berlin til Bremen i Uelzen.

– Ein gong, før det første toget kom til Uelzen i 1847, var dette ein liten landsby med 5 000 innbyggjarar, fortel Stacy Macaulay, ein ung kanadiar som fann kjærleiken i Uelzen og no jobbar som guide på stasjonen. Det er ingen faste tider for omvisningar, vi bad om å få ein rundtur ein søndag klokka 12, og det var ikkje noko problem.

– No møtest seks ulike spor i den gamle Hansabyen, som i dag har 35 000 innbyggjarar. Dessutan kjem det 35 000 menneske hit kvart år som deltek på arrangerte turar. Heile 400 000 passasjerar skifter tog her på eitt år, fortel han.

Gamal stasjon i ny drakt

Store delar av stasjonsbygningen vart øydelagde under krigen og vart seinare ståande og forfalle. Ideen om å sleppe Hundertwasser laus på det ærverdige, men akk så forfalne gamle stasjonsbygget frå Tudor-tida, vart realisert som ein del av Verdsutstillinga i Hannover i 2000.

– Tudor-tida var fæl, men arkitekturen var bra, gliser Macaulay, medan han peikar på søylene som er tekne vare på frå den eldste delen av bygget frå 1886, den som arkitekten Hubert Stier har ansvaret for.

Midt på 1990-talet fekk nokre lokale entusiastar ideen, ikkje minst på grunn av ein sjokkert journalist frå Frankfurt på reportasjetur. Møtet med Uelzen og ruinen av den ein gong så flotte stasjonen resulterte i overskrifta; «Spøkelse, svolt, skodde og tørst». Ikkje nett noko slagord å freiste turistar med.

På same tid var planlegginga av verdsutstillinga i gang.

– Pådrivarane bak ein Hundertwasser-stasjon fekk ja frå Expo 2000, men ingen pengar, fortel Macaulay. Men entusiastane gav ikkje opp. Uelzen kommune fekk ►



INSPIRER-ANDE: *Ollie sit gjerne ei stund på stasjonen sjølv om han ikkje skal ut å reise.*



SPREIER GLEDE: *Alle som går av toget i Uelzen, smiler.*

FARGAR OG FORMER: *Heller ikkje damedoen er fri for overraskande innslag.*

**HAUPTBAHN-
HOF BERLIN:**

Solceller er også ein integrert del av taket på sentralstasjonen i den tyske hovudstaden.



► med seg Deutsche Bahn, det lokale næringslivet og andre sponsorar. Sjølsagt var det også nokon som protesterte mot planane, skulle ein øydeleggje den gamle stilen med slike nymotens greier? Protestane har stilna i dag. Gjennom lokalt engasjement vart stasjonen omgjort frå eit spøkelseshus til «a peace of Art» – eit stykke kunst, og reopna 25. november 2000.

Former endrar folk

Hundertwasser var kanskje den første hippien i Europa og hadde ein anarkistisk måte å organisere prosjekta sine på.

– Han var visjonær. Det var mykje improvisasjon under bygginga, arkitekten stod jo ikkje her og peika at den flisa skal vere her, eller teikna hårfine detaljar. Mykje var opp til handverkarane som jobba her, fortel Macaulay.

Hundertwasser var inspirert av egyptisk, arabisk, japansk arkitektur, men også av den gamle kinesiske filosofien Feng Shui, som går ut på å utforme og arrangere rom og interiør for å oppnå harmoni med miljøet. Har Hundertwasser rett i at dei rette linene vi stort sett omgjev oss med, gjer noko med oss, at dei gjer oss tomme, uniforme og lite kreative?

Dei mjuke fargerike formene på Uelzen stasjon gjer iallfall meg glad. Det gjer liksom ikkje så mykje om ein må vente på toget når det er så mange gode plassar å kvile auga på. Eg får lyst til å vere her, sitte lenge på restauranten og nyte eit betre måltid med ei flaske vin til. Det er mange som har lyst til det.

Ved lunsjtid er kafeen full, innbyggjarane i Uelzen er ikkje berre stolte av stasjonen sin – dei bruker han også. Det er kultur for å gå ut

til lunsj med vener og kollegaer i Tyskland, og Arte Bar, Restaurant og Café er ein naturleg samlingsstad, kjend for god mat og god atmosfære.

Økologisk funksjonalitet

I tillegg til billettsal og turistinformasjon inneheld stasjonen også ei utstilling av historia til byen og stasjonen, ein rikhaldig bok- og aviskiosk og galleri og festlokale i andre etasje. Ei tavle på vegg i hallen syner kor mykje energi solcellepanela produserer til ei kvar tid. All energi i Uelzen er i følge Macaulay fornybar.

– Vindkraft og solenergi produserer vi sjølv. Solcellepanela på taket på stasjonen og i plattformsonene produserer i snitt 350 000 kW/h i året, nok straum til 17 husholdningar. I tillegg har mange offentlege bygg installert solceller, både politistasjonen og symjehallen

Solenergi er vel å merke ikkje lenger særige for Uelzen stasjon, som faktisk er vorten eit forebilde for andre tyske stasjonar. Reiser du med tog gjennom Tyskland, ser du solceller på annakvart tak. Den nye hovudbanestasjonen i Berlin produserer 160 000 KW/h kvart år, noko som tilsvarer nærare to prosent av energibruken på Berlin Hauptbahnhof.

Dette i eit land med meir sol enn Noreg, men likevel er det slåande kor langt Tyskland har kome i utviklinga av alternativ energi i høve til oljelandet Noreg. Ein vert rett og slett imponert, og litt flau.

Hjartet i byen

Medan vi ventar på toget vidare sørover, møter vi Ollie. Han sit på ein benk og nyt den kalde januar-sola og ein sigarillo. Ollie bur rett i nærleiken og er like fargerik som stasjonen. Kanskje den grøne hanekammen, som han nok har brukt eit par morgontimar på, rett og slett er inspirert av stasjonsområdet?

– Det er vakkert. Vi som bur her, er stolte av stasjonen vår, seier Ollie. Det same seier alle andre vi møter. For innbyggjarane i Uelzen har Hundertwasserstasjonen gjeve nytt liv til byen, og eit særpreg som har smitta innover i gatene. I Uelzen er stasjonen eit bankande hjarte, eit samlingspunkt og ei kjelde til kreativitet og glede.

produserer energi. Ti bønder i området har gått saman om eit metangassanlegg. Dessutan importerer vi vasskraft frå Austerrike.



STASJONSHALLEN: Rette liner gjer oss apatiske og lite kreative, meinte Hundertwasser.

Den leikande arkitekten

Kunstnaren, arkitekten og filosofen Hundertwasser meinte at den rette linan var naturstridig; – Arkitekturen skal gjenskape naturen. Den rette linan er umoralsk og ugudeleg.

Kontroversiell, sjokkerande og noko heilt for seg sjølv – Friedensreich Regentag Dunkelbunt Hundertwasser vart etter kvart den mest kjende kunstnaren i Austerrike. Den einaste formelle kunstutdanninga hans var eit tre månaders



kurs ved Akademiet for bildande kunst i Wien, og han var ikkje særleg oppteken av kunstteori. Det vart murra i arkitektkrinsar då kunstnaren byrja å teikne ein heilt ny type hus, som braut med alle vedtekne reglar og raskt vart verdsberømte. Wien er Hundertwasserbyen framfor nokon, med ei rekke iaugefallande hus teikna av autodidakten.

Multikunstnaren hadde ein visjon om å lage vakker kunst og vakre hus. Han vert rekna som kolorist på grunn av sin utstrakte bruk av sterke fargar.

– Den rette linan er skapt av teknokratar i ein overdriven rasjonalisme. Rette liner er framandgjerande fordi dei sjeldan finst i naturen, sa Hundertwasser. For han var også den fysiske opplevinga av bygningar og byrom viktig. Mellom anna meinte han at plane, vassrette golv ikkje gjev føtene nok variasjon.

Han utvikla ein frodig stil der tre og plantar er integrerte i sjølve bygningane. Overraskingar og spontanitet får fritt spelrom, og antroposofane har trykt han til sitt bryst.

Han vart fødd 15. desember 1928 i Wien som Friedrich Stowasser, og døydde om bord på sin eigen, sjølvdesigna båt «Regentag» 19. februar 2000 i Stillehavet. Då var han på veg heim til Europa frå New Zealand, der han budde. Mannen hata å fly. Dermed fekk han aldri sjå Uelzen stasjon ferdig. Han opna i november same året.



Ny holdeplass

Bildet er tatt under inspeksjon av fyllinger i sjø for arbeidet med det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger. Stedet er Mariero, og støpearbeider med betongpumpebil på nye Mariero holdeplass pågår. Mariero ligger ved Gandsfjorden hvor de store oljeplattformene ble slept ut etter produksjon på Jåttå.

Som det fremgår av bildet var været denne novemberdagen stadig skiftende slik det pleier å være i regionen. Gullgryta fant vi dessverre ikke denne gangen heller.

MITT JERNBANEKAMERABILDE

NAVN: Terje Walle

TITTEL: Byggeleder, Jernbaneverket

KAMERA: Nikon D40 m/Tamron 18-200 objektiv

BOR: Larvik



Betre omdøme

Banedanmark har målt omdømet sitt sidan 1. kvartal 2006. Då var det berre 35,7 prosent som tykte godt om Banedanmark. Men verre skulle det bli. I 3. kvartal same år var omdømet nede på stakkarslege 29,6 prosent. Etter at Banedanmark fekk nokre milliardar til fornying og vedlikehald etter den tid, nådde omdømet på slutten av fjoråret 50,3! Betre infrastruktur har fått toga i rute. Til dømes var heile 96,8 prosent av fjern- og regiontoga i rute i desember. Eit betre omdøme blant folk flest gir seg òg utslag i media. Medan meir enn kvart tredje medieoppslag i 2006 var negativt, er det no berre åtte prosent av oppslaga som er det.

Høg fartstog

Frankrike vil byggje vidare på høg fartslina som går austover frå Paris og gjere ho ferdig heilt til Strasbourg. No manglar ti mil. Planen er at lina skal halde fram austover til Bratislava og Budapest. Når det blir mogleg å køyre heile denne distansen med høg fartstog, er førebels i det blå, men mindre parti av lina er allereie bygde ut til høg fart. Lina vil gå innom byane Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München, Salzburg, Linz og Wien på vegen austover. Når heile strekninga Paris-Strasbourg på mellom 40 og 50 mil står ferdig, vil toget bruke i underkant av to timar, som er meir enn ei halvering av reisetida frå før juni 2007.

Svensk fellesskap

Generaldirektørane for Banverket og Vägverket i Sverige har vedteke å slå saman funksjonane for personal- og økonomiadministrasjon på same vis som for IT-drift og telefoni. Det skal skje frå 1. januar 2010. Personal- og økonomi blir liggjande i Vägverket medan Banverket skal ta hand om IT-drift og telefoni. Grunngjevinga for å gjere dette er at det vil bli meir pengar att til å byggje og drifte vegar og jernbane. Til saman vil dei to verka, som begge har hovudkontor i den vesle byen Borlänge, kunne spare 100 millionar kroner i året på samarbeidet.

Løsning for fred i heimen

Den engelske, pensjonerte elektriker og modelljernbaneentusiast Keith Beadle (73) har skapt seg husfred med å montere modelljernbanen i stuetaket.

Tekst: ARVID BÅRDSTU/THE TIMES

Keith hadde et ganske vanlig problem: Det var ikke spesielt populært hver gang han ryddet stuegolvet for å montere opp modelljernbanen sin. Men løsningen kom da han så seg rundt etter et alternativ og kikket i taket - det eneste stedet hvor det var romslig nok.

I tre år har han strevd med å utvikle og perfektionere systemet med å balansere magneter som holder lokomotiv, motorvogner og øvrig rullende materiell på plass oppned.

- Når folk ser dette, kommer det som en stor overraskelse på dem. Men de blir fort vant til det, beroliger Keith til The Times. Nå har han tatt patent på ordningen og ser for seg et stort salg, ikke minst til trange barneværelser.

Dyr hobby

Modelljernbane er i utgangspunktet en nokså



dyr hobby. Verre blir det når livsoppgaven er å utvikle en for montering i taket. Så langt har Keith Beadle brukt over 50 000 kroner på utviklingen av ideen sin. Men ettersom nok plass er en utfordring i mange tusen hjem, håper han

å tjene inn igjen pengene.

Hvis det attpåtil viser seg at modelljernbane i taket på barnerommet har en søvndyssende effekt, kan det kanskje tenkes at mange slår til?

LURING: Keith Beadle (73) med beviset på at det går an å ha modelljernbanen i taket. Tre år senere og mange tusen kroner fattigere har han funnet løsningen. Nå vil han selge patentet sitt.

Storprosjekt i Kiruna

Setningsskader som følge av gruvedrift tvinger fram en flytting av jernbanen forbi Kiruna. Nå er Banverket og LKAB enige om en avtale som skal gi 18 km ny jernbane for tre milliarder svenske kroner. LKAB betaler.

Tekst: ARVID BÅRDSTU/BANVERKET **Illustrasjon:** LANTMÅTERIET/BANVERKET

Fortsatt ligger det store mengder drivverdig jernmalm i området rundt og under Kiruna. Så store er disse verdiene at LKAB vil flytte hele byen for å få tak i dem. Men først må de flytte på jernbanen.

Etter planen skal den nye jernbanestrekningen kunne tas i bruk i oktober 2012. Da skal de store, tunge godstogene kjøre på fast grunn på baksiden av fjellet Kiirunavaara, det som ligger midt i glaningen når man ser

sørvestover fra sentrum av Kiruna.

Allerede til våren starter de forberedende arbeidene. Deretter vil et sted mellom 70 og 150 personer ha sysselsetting med jernbanebygging i fire år framover.

Penger å ta av

Ifølge avtalen mellom Banverket og LKAB skal gruveselskapet betale for den nye jernbanen opp til samme nivå som dagens jern-

bane holder. Oppgraderinger skal Banverket betale for.

Kostnadene for LKAB vil beløpe seg til tre milliarder svenske kroner. De kommer på toppen av investeringene som selskapet gjør i Narvik, til nesten samme sum.

I fjor fikk LKAB tidenes overskudd på over 10 milliarder svenske kroner. Av det får staten som eier 2,8 milliarder i utbytte. Selv om finanskrisa har gitt et midlertidig tilbakeslag i etterspørselen etter jernmalm, er det ingen ting som tyder på at svensk jernmalm ikke vil bli etterspurt også i framtida.

Den som lurte på hvordan det blir å ta toget til Kiruna i framtida, må fortsatt lure. Det er ikke bestemt ennå. Inntil videre blir stasjonen liggende der den er.

STORINDUSTRI: LKAB har planer om å ta ut mer malm under byen og der jernbanen går ved Kiruna i dag. Derfor må jernbanen legges om - og hele byen flyttes.

**Jernbaneverket****Sentralt**

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

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

Info Utbygging

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

Info Øst

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

Info Vest

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

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

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



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

PÅ SKRÅTT BAKFRA

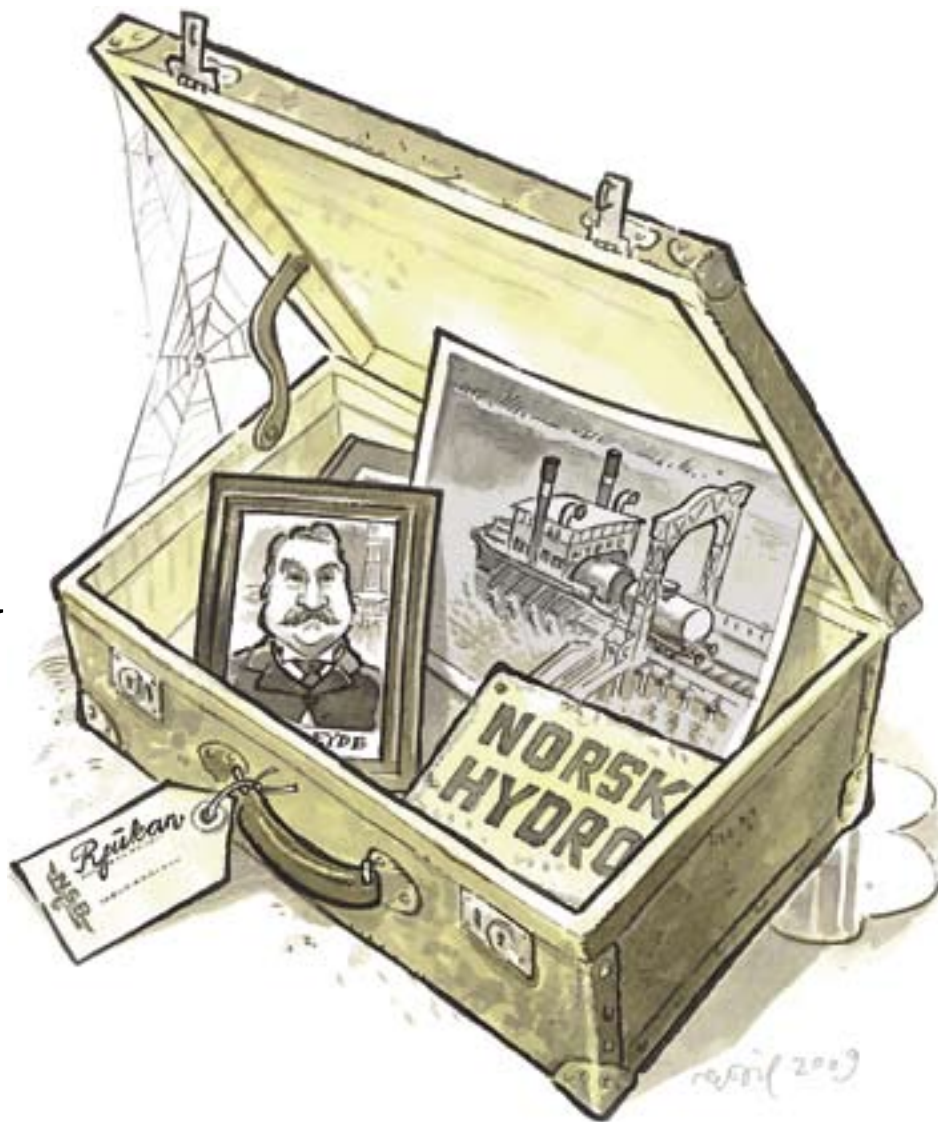


I krig og fred

Det ligger mye krigshistorie i luften for tiden. På kino herjer Max Manus på lerretet og utløser store billettinntekter fra publikum og heftig debatt blant historikere og skribenter. På fjernsyn har «Heroes of Telemark» fra 1965 gått i reprise, og på skjermen står ikke Kirk Douglas noe tilbake for filmens Max når det gjelder dristig senking av fiendeskip. Max og Oslogjengen sendte troppe- og fangetransportskipet «Donau» til bunns i Drøbaksundet i januar 1945. Og et snaut år tidligere, i februar 1944, gikk damp- og jernbanefergen D/F «Hydro» til bunns i Tinnsjøen som ledd i den viktigste sabotasjeaksjonen overhodet i Norge under krigen. Lasten besto nemlig bl.a. av tungtvann som skulle til Tyskland.

Og hva har så dette med jernbanehistorie å gjøre? Jo, i begge ender av D/F «Hydro»s seilingsled befant det seg nemlig jernbaneskiner og det på baner som i år feirer 100 år. Og i likhet med Thams-havnbanen som fylte hundre i fjor og hadde industrigründeren Christian Thams som suveren drivkraft, var det også en enestående energibunt som drev gjennom Rjukanbanen: Norsk Hydros grunnlegger og generaldirektør Sam Eyde.

Det var en transportlengde på 130 kilometer mellom salpeterfabrikken ved Rjukanfossen og Hydros utskipingshavn ved Menstad i Frierfjorden. Rjukanbanen



er egentlig bare de 16 kilometerne mellom Rjukan og Mæl der jernbanefergen overtok fram til Tinnoset. Her kunne igjen jernbanevognene settes på sporet og trekkes som tog fram til Notodden. Mellom Notodden og Menstad var det de første årene vannbårne lektere som stod for den videre transporten.

Som Thamshavnbanen var også Rjukanbanen og banen mellom Tinnoset og Notodden privatbaner, og Eyde skrøt i sin tale under åpningen uhemmet av at transportlinjen var skapt uten ett øres tilskudd fra stat eller kommune. Det var kong Haakon VII som foretok den høytidelige åpningen av Rjukanbanen mellom Rjukan og Mæl den 10. juli 1909 og en måned senere strekningen mellom Tinn-

oset og Notodden (Tinnosbanen). Begge baner ble elektrifisert allerede to år senere og ble ved dette de første elektrifiserte jernbanestrekningene i landet det med normal sporvidde. Rjukanbanen ble en ren statsbane under NSB i 1954.

Persontrafikken på Rjukanbanen ble innstilt i 1970. I 1991 ble både fergedriften og godstrafikken på Rjukanbanen innstilt. Også godstrafikken på Tinnosbanen ble på det nærmeste fullstendig avviklet. Stiftelsen Rjukanbanen har arbeidet for å bevare både ferger og jernbane, og begge banestrekninger er foreslått vurdert fredet i Nasjonal verneplan for kulturminner i jernbanen.