

Jernbane

NR. 3 - 2009

magasinet

«Denne planen
skal gjennomføres
uansett ...»

LIV SIGNE NAVARSETE, samferdsleminister

SIDE 4-11



Jernbaneverket

En gledelig melding

Det ble som vi håpet. Fredag den 13. mars ble en god dag for jernbanen. Regjeringen har lagt fram en stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010-2019 som er historisk i sin vektlegging på jernbanen. Og i et intervju i dette Jernbanemagasinet lover samferdselsministeren at dette er planer som vil bli fulgt gjennom bevilgninger. Det er en utrolig god følelse for oss i Jernbaneverket å få en plan som er basert på tro på jernbanen.

Jeg blir også oppløftet av å høre på de politiske debattene som har vært etter at meldingen ble framlagt. Riktignok er det nyanser i hvilke prosjekter en synes er viktigst, men én konklusjon kan vi trekke - det er nå en tverrpolitisk enighet om å satse på jernbanen.

Jeg gleder meg spesielt over at det i planen legges opp til et skikkelig løft når det gjelder forebyggende vedlikehold og fornyelse. Det gjør det mulig for oss å få bukt med saktekjøringer, signalproblemer og de ulempene jernbanens kunder dessverre har blitt altfor sterkt belastet med.

Så blir det også anledning til å bygge mye nytt. Summerer vi opp, inneholder planen 116 kilometer nye dobbeltspor, 28 kilometer med nytt enkeltspor og 45 nye kryssingsspor. Intercity-området er spesielt vektlagt i planen, og regjeringen prioriterer dette området før en eventuell satsing på høyhastighetsbaner.

I denne sammenhengen har Jernbaneverket fått et viktig oppdrag. Vi skal vurdere hvordan mulige konsepter for utbygging og drift av høyhastighetsbaner kan tilpasses norske forhold. Det betyr også at en skal vurdere hvor og hvordan eventuelle høyhastighetsbaner kan kobles til Intercity-nettet for å oppnå raskere forbindelser mellom landsdelene. Her må det framkomme hvilke reisetider som er mulig å oppnå mellom de største byene i landet gjennom utvikling av de eksisterende baner, sammenliknet med ulike alternativer for etablering av separate høyhastighetsbaner.

Jeg er ydmyk for de store oppgavene som nå ligger foran oss. Det ligger en kjempeforpliktelse i det å skulle sørge for at samfunnet, med slik bruk av fellesskapets penger, får tilbake det som man forventer seg. Både våre politiske organer, og ikke minst media, har all mulig rett til å følge oss med argusøyne. Det må vi regne med at de kommer til å gjøre.

Jeg er ikke i tvil om at vi i Jernbaneverket skal få det til, men vi er avhengige av å legge den rette strategien for arbeidet vårt og å sikre oss hele tiden at vi har den rette kompetansen. Du verden så moro det nå blir å jobbe!



Elisabeth Enger
ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør

Innhold



11 Fornuftig?

Liv Signe Navarsete og regjeringen har lansert en jernbanesatsing, men hva mener opposisjonen?



16 Jobb for tog

De er med på å bygge ny jernbane gjennom Vestfold, og med det er det sikret arbeid for en lang periode framover.



26 Ny «bibel»

Fra 13. desember gjelder nye trafikkregler for Jernbaneverkets nett. Dette blir en ny «bibel» for alle med operativ tjeneste, som tpx Rolf Røskaft på Nordlandsbanen.



22 Dansk vinner

Toget er den store vinneren i dansk transportpolitikk. Vi har intervjuet en blå transportminister som fører en grønn politikk.



32 I ny ramme

Anita Skaug er Jernbaneverkets førstedame på plan og utredning. Nå kan hun endelig operere innenfor en større ramme.

Et tidsskilje for jernbanen	4
For mye eller for lite ...?	11
34 milliardar meier til jernbane	12
Smånytt innenriks	14
Tid for tog - og jobb	16
Pakker flere tog gjennom Oslo	18
Min arbeidsdag	20
Tre ganger mer til bane enn vei	22
Ny "bibel" for jernbanefolk	26

Ny kurs for JBV	29
Smånytt innenriks	30
Møte med	32
Månedens gjest	36
Mitt jernbanebilde	38
Årets jernbanebilde 2008	40
Smånytt utenriks	42
Skrått bakfra	44

Jernbane magasinet

NR. 3 - 2009

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland

REDAKTØR

Tore Holtet

FOTOJOURNALIST:

Øystein Grue

JOURNALIST:

Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Svein Erik Bakken

Reidar Skaug Høymark

Egil Nyhus

Olav Nordli

FORSIDE: Øystein Grue (fotomontasje)

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbv.no

Redaksjonen avsluttet 25. mars 2009.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.000

Layout: Cox, Oslo

Trykk: Stens trykkeri

Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676



Eit tidsskilje for jernbanen

Etter å ha lagt fram Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019, blei Liv Signe Navarsete motteken som ein helt da ho kom til Ski stasjon. I eit intervju med Jernbanemagasinet slår ho fast at jernbanen går inn i ei ny tid og at NTP berre er starten. ▶

Foto: TORE HOLTET

«Når perioden er slutt, trur eg det vil liggje føre nye planar som berre vil forsterke det vi har starta med»

LIV SIGNE NAVARSETE, samferdsleminister

- Regjeringa har lagt fram ein Nasjonal transportplan som me er heilt samde om skal gjennomførast uansett korleis konjunkturane blir. Om det kjem ei anna regjering, trur eg òg det blir vanskeleg for dei ikkje å følgje opp.

Tekst: ARVID BÅRDSTU OG TORE HOLTET **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Det er ein energisk og nøgd, om enn sterkt forkjøla, samferdsleminister som lovar at gamle synder med NTP-lovnader som ikkje blir følgde opp gjennom årlege statsbudsjett, no er historie.

- Det kan bli skilje mellom eitt år og eitt anna der planen blir overoppfyllt eitt år og får litt mindre eit neste. Men ja, planen skal oppfyllest.

Ute på togstur frå Oslo til Ski er dei alle saman – statsministeren, finansministeren og samferdsleministeren – heilt samde om at planen naturlegvis skal oppfyllest.

Dessutan er det eit anna viktig moment som dreg i same lei, nemleg at samferdsle no er sett på dagsordenen i ein heilt annan grad enn tidlegare. Dei to siste samferdsleministrane frå Sogn og Fjordane, Kjell Opseth og Liv Signe Navarsete, har i så måte følgd den same oppskrifta: Få samferdsle opp på dagsordenen, så kjem pengane.

Ei ny tid

Kva er statsråden sjølv mest stolt av å ha fått til i den første transportplanen ho har lagt fram?

- Det er det breie, politiske gjennomslaget for å modernisere

jernbanen. Me har greidd å få på plass ei utbygging av ein ny jernbane austover, nordover og vestover frå Oslo samstundes som me får bygd ein betre jernbane inn til dei andre store byane og ei mengd kryssingsspor for betre kapasitet og lettare avvikling av trafikken på dei andre strekningane. Når perioden er slutt, trur eg òg det vil liggje føre nye planar som berre vil forsterke det vi har starta med, seier Navarsete, og legg til:

- Slik sett trur eg jernbanen går inn i ei ny tid, at vi har fått eit tidsskilje som det er veldig moro å få vere med på. Eg skal innrømme det.

Langt nede

Samferdsleministeren er opphavleg frå Sogndal, men bur no i Lærdal. Ingen av dei plassane har jernbane.

- Kva tenkte du om standarden på jernbanen da du starta opp som samferdsleminister hausten 2005?

- For å vere heilt ærleg trudde eg standarden var betre enn han viste seg å vere. Sett utanfrå gjekk det bra. Pilane peikte oppover både for passasjerar og gods. Men å oppdage kva standard det var på infrastrukturen, det var nok ei

aha-oppleving. Eg som ikkje hadde vore inne i faget, hadde ikkje inntrykk av at det sto så dårleg til. Difor har arbeidet med jernbanepolitikken vore noko av det mest spennande for min del. Det var der eg har hatt den brattaste lærekurva, innrømmer ho.

Kunnskapen om korleis det verkeleg står til, blir no lagd tungt inn i dei årlege løyvingane i form av pengar til vedlikehald og fornying.

- Vi er nøydde til å ta det basale som utskifting av gamle sviller, signalanlegg og slikt på det eksisterande jernbanenettet først. Det hjelper ikkje med nye strekningar om vi ikkje får skikk på det basale, er den nøkterne oppsummeringa frå statsråden.

Demokrati tek tid

Mange vil at ting skal skje fortare. Særleg blir det nemnt at utbygginga av dobbeltsporet mellom Oslo og Ski burde kunne stå ferdig tidlegare enn 2018. Det kunne skjedd med ein statleg reguleringsplan.

- Eg synest det vil vere ei fallitterklæring om ein ikkje evnar å bli samde lokalt. I Noreg har vi heller ikkje tradisjon for å bruke statleg ▶



«Vi starta med å ta over eit jernbaneverk der det nesten ikkje var pengar til nye prosjekt i det heile»

LIV SIGNE NAVARSETE, samferdsleminister

► regulering da dette vert oppfatta som å vere i strid med lokaldemokratiet. Men finst ikkje den løysinga, ligg statleg reguleringsplan der som eit ris bak spegelen, seier Navarsete.

Dessutan skal ei slik utbygging, den største i heile NTP-perioden 2010-2019 med ein prislapp på nærare 12 milliardar kroner, detaljplanleggjast.

– Hugs at vi starta med å ta over eit jernbaneverk der det nesten ikkje var pengar til nye prosjekt i det heile. No er vi i full gang med å bemanne opp med nye stillingar. Det kunne ikkje Jernbaneverket ha gjort utan meir pengar. No har dei sett at dei får pengar og enda meir pengar. No kan dei setje i gang fordi dei veit at pengane kjem, seier Navarsete.

Fagleg plan

NTP er eigentleg ei stortingsmelding, altså eit politisk framlegg frå regjeringa til Stortinget. Heile meldinga er på meir enn tre hundre sider – spekka med vurderingar og tal. Arbeidet med ein slik transportplan, som blir ajourført kvart fjerde år, tek nesten fire år.

– Kor nøgd er statsråden med denne prosessen?

– Det er alltid mogleg å gjere ting annleis. Men eg er oppteken av at dei som sit med planlegginga ute i etatene også er ein del av eit operativt system. Slik får vi overføring mellom dei som driv med utvikling, og dei som set det ut i livet. Viss ein kuttar dei trådane, tenkjer eg at ein missar noko på vegen.

– Ettersom NTP er ein politisk plan, burde prosessen ha vore sterkare politisk styrt frå starten av?

– Han er politisk styrt. Heile

målstrukturen er vedteken i regjeringa. Men det er vanskeleg å få ein godt fundert fagleg plan om ein ikkje skal bruke etatane som sit med fagkompetansen innan samferdsle. Eg er oppteken av at det vi skal gjere, er fagleg forsvarleg og godt forankra. Dei faglege innspelane frå etatane er heilt avgjerande for at me skal kunne prioritere, seier Navarsete.

Høgfart på vent

Mange i Noreg er utålmodige etter å kome i gang med bygging av høgfartsbanar. På det området er ikkje NTP-en særleg konkret. Betyr det at SP-leiar og samferdsleminister Liv Signe Navarsete ikkje synest noko godt om høgfartsbanar i Noreg?

– Slett ikkje. Eg ser på høgfartsbanar som ei særleg spennande framtid. Eg har reist med høgfartstog i andre land og synest det er ein framifrå måte å reise på. Men eg har funne det riktig i denne planen å ta det viktigaste først. Folk vil ikkje forstå det om mesatsar tungt på nye strekningar utan å ha fått den jernbanen vi har i dag, til å fungere først.

Når det er sagt, er ho snar med å vise til at dei utbyggingane som no skal skje ut frå Oslo innanfor IC-trianglet, kan vere starten på høgfartsbanar. Men det er mange tilhøve som må diskutert gjennom før ein kan gjere vedtak om å starte bygginga vidare.

– Slik eg kjenner Jernbanenoreg vil desse diskusjonane ta litt tid før me kan konkludere. Skal me byggje på dei eksisterande banene? Skal me byggje nytt med dobbeltspor? Kva skal vi gjere med dei banene vi har i dag? Det er mange slike spørsmål vi må få avklara.



– Dessutan blir vel utbygging av eit høgfartsnett vanskeleg å innpasse på eit ordinært statsbudsjett?

– Ja, det er ei så stor oppgåve at det ikkje kan realiserast innanfor eit ordinært budsjett. Eg har sagt fleire gonger at viss me skal byggje eit høgfartsnett, må det bli eit eige prosjekt med eigen prioritet utanfor ordinære løyvingar til jernbanen.

Bane i nord?

Satsing på jernbane i ein norsk, nasjonal transportplan handlar for det meste om det sørlege Noreg. Kva med Nord-Noreg og jernbane nord for Narvik?

– Der har vi no fått ein mykje meir mogen debatt. Det som driv diskusjonen, er fokus på gods. Vi må sjå på kva som er volum og effektar for vi gjer noko meir. Det har vore ein veldig vekst på fisk ut og ferdigvarer som skal inn til Nord-Noreg. Vi har varsla om at vi skal ha ein overordna studie klår frå 2010.

I og med at det er så lange avstandar i nord, forstår samferdsleministeren at ein jernbane vil bli sett på som eit stort framskritt.

– Det er stor interesse på begge sider av riksgrensa for ein bane. Dessutan er det mange i næringslivet som har behov for ein slik bane. Det er derfor eg meiner det

er riktig å sjå på kva for moglegheiter som ligg der. Vi får starte med det.

Stasjonsmeister

Regjeringa gjer i transportplanen framlegg om at der det offentlege skal bruke store beløp på opprusting av terminalane, skal Jernbaneverket bli eigar.

– Me trur ikkje at private eigarar vil bruke milliardbeløp på å ruste opp ein terminal. Dessutan bør ein godsterminal sjåast på som ei eining. Det er ikkje noko smart med fleire eigarar på ein og same terminal. Derfor er det naturleg å samle desse på staten si hand.

Da er det litt annleis med sta-

sjonane, meiner statsråden. – Dei nye stasjonane som blir bygde, blir eigde av Jernbaneverket. Dei andre har ROM Eigedom og NSB hand om. Eg synest det er greitt at ROM har ei rolle på dei mest attraktive stasjonane.

Etter hennar syn kan dei gjerne gjere meir:

– Jo meir attraktive stasjonane blir, di meir attraktivt blir det å reise med tog. Eg er veldig oppteken av å utvikle desse stasjonane og knutepunkta mykje meir enn det som er gjort i dag. Eg synest rett og slett det er eit forsømt område.

Når det gjeld stasjonane, er SP-leiaren urbanist. – Eg tykkjer

BREIE SMIL:

Med den nye nasjonale transportplanen fekk samferdsleministeren fram breie jernbanesmil. F.v.: jernbanedirektor Elisabeth Enger, NSB-sjef Einar Enger og Jernbaneforbundet sin leiar Kjell-Atle Brunborg. FOTO: TORE HOLTET

« ...viss me skal byggje eit høgfartsnett, må det bli eit eige prosjekt med eigen prioritet utanfor ordinære løyvingar til jernbanen»

LIV SIGNE NAVARSETE, samferdsleminister

kommunane skal planleggje slik at det blir tettbygd kring stasjonen slik at folk kan gå eller sykle når dei skal ta toget. Jo enklare det blir å ta toget, di fleire vil reise kollektivt.

PÅ SAME LAG:

Regjeringa sitt indre kabinett var på denne togturen mellom Oslo og Ski samde om at NTP skal gjennomførast.

FOTO: TORE HOLTET

Mykje ugjort

– Er det noko samferdsleministeren gjerne skulle hatt med i NTP, men som det ikkje vart plass til?

– Ja, Ringeriksbanen! Heile Vestlandet og halve Austlandet ventar på at han blir bygd. Men Ringeriksbanen har ikkje kome så

langt at det er mogleg å tenke oppstart på mange, mange år. Ein er jo ikkje ein gong samd om kvar traséen skal gå!

Er det noko anna ho saknar i planen?

– Eg gler meg til den dagen Sørlandsbanen og Vestfoldbanen blir knytte saman og vi får eit skikkeleg samanhengande tilbod heile vegen. Men det er noko som heiter planlegging som vi må ha respekt for. Oslo-Ski er eit gigantprosjekt til 11,6 milliardar. Vi skal ha ei komplisert utbygging av veg og

bane langs Mjøsa. Vi har starta arbeidet på Barkåker-Tønsberg og med planlegginga av Holm-Holmestrand-Nykirke og Farris-eidet-Porsgrunn. Vi har 45 kryssingsspor som skal byggjast, vi har Arnatunnelen, Trønderbanen skal ha ein milliard, vi har eit heilt nytt signalanlegg, ERTMS, som blir ei svær satsing ... Eg håpar denne regjeringa blir sitjande så får vi gjennomført dette. Så kan dei andre prosjekta kome fram i tide etter kvart, avsluttar statsråd Navarsete.



For mye eller for lite ...?

Vi har stilt lederne av opposisjonspartiene to spørsmål:

- 1) Synes du at regjeringens forslag til bruk av penger på jernbane er fornuftig, for lite eller for mye?
- 2) Hva er deres viktigste innvending mot forslaget til NTP når det gjelder jernbane?

FOTO: ØYSTEIN GRUE



Siv Jensen, Fremskrittspartiet:

1) Hadde forventet en betydelig mer offensiv satsning. Bare på investeringsviden er det et behov på 120 milliarder, regjeringens svar er 25 milliarder de neste ti år. Med betydelig økt trafikk vil sannsynligvis problemene øke i neste planperiode også, dessverre.

2) FrP har lagt frem hovedrammene i sitt forslag til NTP. Her vil jernbanen få forutsigbarhet som sikrer finansiering ut fra de behov som eksisterer på eksisterende jernbane. Vi vil omdanne JBV til forvaltningsselskap med muligheter for låneoptak, tilgang på kapital fra infrastrukturfond og konkurranse på enkelte strekninger. FrP foreslår et investeringsbudsjett på 120 mrd. for jernbanen.



Dagfinn Høybråten, Kristelig folkeparti:

1) Regjeringen øker rammene for jernbane, i tråd med intensjonen i klimaforliket mellom regjeringen, KrF, Venstre og Høyre. Vi ønsket i utgangspunktet et nivå på rammen som lå høyere enn det regjeringen har foreslått.

2) KrF ønsker en raskere forsering av jernbane-prosjekter, herunder dobbeltsporet Oslo-Ski. Vi er skuffet over at regjeringen fremdeles viser stor skepsis til alternative finansieringsformer og prosjektfinansiering. KrF har foreslått å omorganisere JBV til et statlig foretak. Det mener vi vil gi JBV større handlefrihet til å løse sine oppgaver. Samtidig har vi foreslått at det etableres en ordning der staten stiller lånemidler til disposisjon for samferdselsprosjekter.



Lars Sponheim, Venstre:

1) Venstre støtter satsingen på intercity-triangelen på Østlandet, men vi vil lete etter muligheter til å forsere Ringerikstunnelen for å få raskere tog på Bergensbanen. Venstres nye program går inn for firetimers togreiser mellom Oslo og Bergen, Trondheim og Kristiansand innen 2020. For å få det til er det avgjørende med en offensiv satsing i denne NTP-perioden.

2) Det ligger i svaret over. Vi mener også det er feil av regjeringen ikke å videreføre nødvendig modernisering av jernbanen gjennom økt bruk av anbud. Dette er en av grunnene til at toget kan bli akterutseilt i forhold til andre tilbud, hvor fokuset på kundens behov er sterkere.



Erna Solberg, Høyre:

1) Høyre mener at satsingen på jernbane er riktig, det er bra at man satser på intercitytriangelet og utbygging rundt de andre store byene.

2) Skuffelsen er at Ringeriksbanen nok en gang blir utsatt. Det begynner å bli lenge siden Opseths hestehandel med SV (1992). Regjeringen er også uklar på strategien for å klarlegge intercitytriangelet for mulige fremtidige høgfartstog. Ellers er vi skuffet, men ikke overrasket, over at regjeringen ikke åpner for konkurranseutsetting av jernbanestrekninger, og at de heller ikke ser noe behov for å omdanne Jernbaneverket til en mer operativ aktør.

34 milliardar meir til jernbane

Regjeringa vil satse mykje meir både på vedlikehald og på nyinvesteringar i tida framover. Samla sum til Jernbaneløysing for perioden 2010-2019 er på 92,14 milliardar kroner, noko som er nesten 34 milliardar meir enn i førre NTP.

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

Den største summen går til nyinvesteringar. Her vil regjeringa nær doble innsatsen samanlikna med førre NTP til 50,3 milliardar. Resten, det vil seie 41,81 milliardar, skal gå til drift og vedlikehald. Det inneber ein auke på

27 prosent i høve til NTP 2006-2015.

Grunngjevinga frå regjeringa er at den auka satsinga blir gjort for «å gje folk og næringsliv eit langt betre jernbanetilbod».

Den styrkte innsatsen på drift og vedlikehald kjem fordi jernbanen er nedsliten. Eller som det heiter i NTP-framlegget:

«Store delar av jernbanenettet har høg gjennomsnittsalder og ein tilstand som gjer at det oppstår mange feil i anlegga. Dette gjer det naudsynt å auke fornyinga av jernbanen sine anlegg betydeleg. Utan ei slik forbetring vil jernbanen si konkurransekraft bli svekt».

Føringar

I tillegg til alle dei konkrete framlegga om løyvingar til alt frå rassikring og stasjonar til nye dobbeltspor, har òg regjeringa nokre formuleringar som går direkte til Jernbaneløysing.

Mellom anna meiner Samferdsledepartementet at «Jernbaneløysing må spele ei meir aktiv rolle i lokale arealplanprosessar som omhandlar noverande – og moglege framtidige – terminalområde».

Dei går vidare inn for at «eigarskapen til godsterminalar der det er sett føre store, statlege investeringar, blir overførte frå ROM Eigedom til Jernbaneløysing».

Færre stopp?

I jernbanehistoria er det eit utal tilfelle med krangel om nedlegging av stasjonar og haldeplassar. Regjeringa synest problemstillinga framleis er aktuell i strevet med å få fleire til å reise med tog. Eller som dei sjølve formulerer det:

«Ein del banestrekningar er kjenneteikna av relativt hyppige stopp undervegs og med få reisannde frå kvar stasjon. Utvikling av knutepunktstasjonar og eit betre samspel mellom den lokale kollektivtrafikken, ekspressbussar og togtrafikken, vil kunne gje eit samla sett betre tilbod til dei som reiser».

Regjeringa har òg med eit par konkrete førespurnader til Jernbaneløysing. Den eine er om Jernbaneløysing kan vurdere traséføringa ved Holmestrand på nytt for å leggje til rette for at tog kan passere i høgare fart enn det planane til no legg opp til. Det andre er å vurdere dobbeltspor heilt eller delvis på Eidanger-sambandet.

Framlegget til NTP vil no bli drøfta i Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget der dei har frist til å levere innstilling til 5. juni. Denne innstillinga går til Stortinget for endeleg handsaming.

MÅL I NTP

- Omtrent ei halvering av forseinkingstida frå dagens nivå på 10 600 timar
- Årleg reduksjon i uønskte hendingar med 4,5%

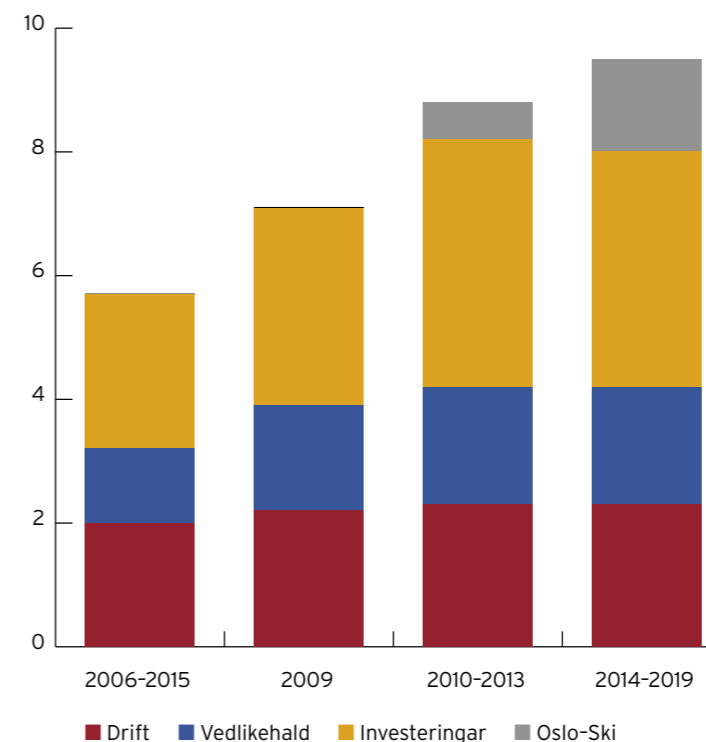
MILLIARD-TILTAK

- Stasjonar og knutepunkt skal opprustast for 3,470 milliardar kr.
- Rassikring, sikring og sanering av planovergangar for 1,850 milliardar kr.
- Arna kryssingsspor og Ulriken tunnel for 1,5 milliardar kr.
- Diverse tiltak Trønderbanen for 1,020 milliardar kr.



ÅRLIGE JERNBANELØYVINGAR

Framlegg om løyvingar til Jernbaneløysing i NTP 2010-2019 samanlikna med førre NTP og saldert budsjett for i år. Årleg gjennomsnitt i milliardar 2009-kroner.



45 NYE KRYSSINGSSPOR

Det skal satsast stort på nye og lengre kryssingsspor, ikkje minst for å få overført gods frå veg til bane.

- Østfoldbanen 330 mill.
- Kongsvingerbanen 56 mill.
- Drammenbanen 200 mill.
- Sørlandsbanen 1200 mill.
- Gjøvik- og Bergensbanen 950 mill.
- Hovedbanen 145 mill.
- Dovrebanen 977 mill.
- Nordlandsbanen 450 mill.
- Ofotbanen 160 mill.
- Ikkje korridorfordelt 383 mill.

STORE INVESTERINGSPROSJEKT

- 144 km nye banar. 116 km av desse som dobbeltspor
- Oslo-Ski 11,6 mrd.
 - Eidsvoll-Hamar 6,5 mrd.
 - Sandbukta-Moss-Kleberget 2,8 mrd.
 - Kleberget-Såstad 1 mrd.
 - Osloprosjektet 2 mrd.
 - Barkåker-Tønsberg 1,1 mrd.
 - Holm-Holmestrand 2,1 mrd.
 - Holmestrand-Nykirke 2,2 mrd.
 - Eidangerforbindelsen 3,6 mrd.
 - Alnabru 1 mrd.

Fornyelse nytter

Mens veksten i lokaltogtrafikken i Oslo-området var på snau fem prosent i fjor, gikk antallet som reiste med tog til og fra Strømmen stasjon, opp med hele 13 prosent. Strekningsleder Mari Bragstad i NSB sier til Romerikes Blad at årsaken til økningen er den nye kollektivterminalen på Strømmen, der tog, busser og drosjer er lett tilgjengelige samtidig som det er etablert flere parkeringsplasser for pendlere. På Øvre Romerike var veksten også god, elleve prosent, til tross for at det fortsatt går bare ett lokaltog i timen på Hovedbanen.

Flystup

Flytrafikken over Gardermoen holder seg fortsatt betydelig lavere enn på samme tid i fjor. Både i januar og i februar var det ca. 13 prosent færre som reiste i luften. Innenlands var det størst nedgang mellom Oslo og Bergen. Denne ruten har mistet over 40 000 passasjerer på to måneder sammenliknet med i fjor. Flest innenlands reiser er det nå mellom Trondheim og Oslo. På utland er Oslo-København størst. Til sammen reiste 1 261 000 passasjerer over Gardermoen i februar. Det er 192 000 færre enn i februar i fjor.

Bærekraft i bane

Arkitekt og universitetslektor Lena Falkheden, som arbeider med bærekraftig stedsutvikling i Norre Bohuslän og byutvikling i Strömstad, vil ha en sammenkobling av Bohuslänbanan og Østfoldbanen. Det er 25 km mellom tettstedet Skee, der banen svinger krapt vestover til Strömstad, og Østfoldbanen. Banen vil utgjøre en betydelig forkortelse på jernbanen langs kysten og dermed videre til kontinentet. Samtidig vil en tettere forbindelse mellom Østfold og Bohuslän utløse vekst både på norsk og svensk side, melder NRK Østfold. En slik bane vil også fjerne flaskehalsen for godstrafikken opp bakken fra Halden til Ed og bidra til en solid forkortelse av reisetiden mellom Oslo og Göteborg.

Klar for ny topptur

- Eg har blitt spurt mange gongar om draginga mot Mount Everest, men eg kan ikkje forklare det, seier regiondirektør Johnny Brevik. No er han på nok ein tur i Himalaya.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** PRIVAT

Johnny Brevik var nesten på toppen av Mount Everest - 8844 m.o.h. - i 2006. Den gongen blei ein klatrekompis sjuk, og dei måtte snu. På veggen ned bestemte dei seg for å gjere eit nytt forsøk. Det skjer no i vår.

- Vi kjem til å følgje den same ruta som sist, det vil seie på nordsida av fjellet, frå Kina. Ettersom det er femti år sidan Dalai Lama måtte rømme Nepal i år, er det ekstra mange som vil opp derifrå. Men det er ei farlegare rute. Den på nordsida er derimot tre gongar lengre, fortel Brevik nokre dagar før avreise.

Om alt går etter planen, skal dei vere attende i Noreg 4. juni.

Verre enn Oslo-tunnelen

På spørsmål om kva som er vanskelegast, å

få orden på Oslostunnelen eller kome heilt opp på toppen av Mount Everest, trur regiondirektøren at det må vere Everest - i alle fall no når det har kome godt med pengar til fornying av Oslostunnelen. Til dømes gjer det fryktelege vondt å gå opp fjellet:

- Lungene skrik etter oksygen. Dessutan er det null fukt i lufta. Eg pustar gjennom fleece-skjerv jamvel om natta for å få fukta luftvegane. Immunforsvaret får ein knekk etter 5200 m.o.h. Sjølv om me pøsar på med sukker, går vi kraftig ned i vekt. Dessutan ligg temperaturen på minus 20-25 gradar samstundes som det blæs ein del, fortel Brevik. Med andre ord er det ingen vanleg påsketur han og kompisane legg ut på.

Medan Brevik oppheld seg i Austen, er Bjørn Hillestad fungerande regiondirektør.



TOPPTUR: Regiondirektør Johnny Brevik er akkurat no på veg for å prøve seg enda ein gong på Mount Everest. Du kan etter kvart følgje ekspedisjonen på www.wvw.no.



I MOTBAKKE: Etter noen gode år ble 2008 vanskelig økonomisk for NSB, selv om passasjerene fortsatt strømmer til togene.

Tøffere for NSB

I 2007 gikk NSB-konsernet med et overskudd på 758 millioner kroner. For fjoråret endte det på bare 69 millioner. Finanskrisa får ta noe av skylda for det.

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

2008 ble et år der kundene strømmet til toget. Selv på slutten av året, da finanskrisa hadde virket ei stund, var det flere som tok toget enn i 2007. Inntektene endte på 4,6 milliarder kroner mens driftsresultatet ble på 48 millioner - langt under de 229 millionene som ble bokført året før.

- Nedgangen skyldtes først og fremst økning i personalkostnadene. Men også økte kostnader til vedlikehold og energi samt økte kostnader til avvikshåndtering var med på å trekke ned, skriver styret i sin årsmelding.

Den samme utviklingen var det også i Nettbuss-konsernet, som NSB eier fullt ut. Nettbuss gikk i minus med 64 millioner kroner selv etter en betydelig økning av inntektene. Noe av årsaken til det dårlige resultatet her kan tilskrives svært høye dieselpriser i fjor. Men noe skyldes også ulønnsomme kontrakter i utlandet.

Stopp i eiendom

NSB har i mange år kunnet pynte på resultatene ved salg av eiendommer. Det gikk ikke så bra i fjor. ROM eiendom har valgt å utsette en rekke prosjekter på grunn av vanskelige markeds- og finansieringsforhold.

Også for godsvirksomheten ble 2008 mer trøblete enn noen klarte å forutse. Mens pilene pekte oppover, ble det planlagt for ekspansjon. Bråstoppen kom i andre halvår, men var betydelig verre i Sverige enn i Norge. Mens de store kundene i Norge har CargoNet som sitt førstevalg, er førstevalget i Sverige veitransport. Som følge av vanskelighetene på godsmarkedet har CargoNet satt i gang en tiltaksplan for å kutte kostnader og for å effektivisere virksomheten.

Ut på tur

Jernbanedirektør Elisabeth Enger og etatsdirektør Anita Skauge hadde en stående ordre i Region Vest om å bli kontakta om det skulle bli skikkelig styggvær på Bergensbanen. Da værmeldinga slo til, stakk de to damene over og ble med Terje og Alf Reime i Beilhacken grytidlig en søndag morgen fra Myrdal til Haugastøl for å rydde unna snø for morgenekspresen. Ifølge de to ble det en uforglemmelig opplevelse.

Tar regninga

Tinnosbanen, som går fra Notodden til Tinnoset ved Tinnosjø, fyller 100 år 9. august, og da skal det kjøres jubileumstog. Ettersom det ikke har gått tog der på en stund, er det nødvendig å klargjøre banen først. Regninga for det arbeidet tar Jernbaneverket. Strekingen på den andre siden av sjøen, Rjukanbanen, tar Stiftelsen Rjukanbanen på seg. De skal også sørge for at togferga Storegut blir satt i stand til jubileet.

I arbeid

Den eneste svilleprodusenten i Norge, Spenncon ved Hønefoss, har fått et pusterom i finanskrisa med nye, store bestillinger på sviller. Mens det på samme tid i fjor jobbet tre personer med svilleproduksjon, er nå 35 personer i arbeid fordelt på to skift. Etter at produksjonen av betongelementer til boliger fikk seg en knekk, er det nå samferdselssektoren som gir håp for de ansatte.

Politisk sprekk

I fjor høst vedtok et rød/grønt flertall i Elverum kommunestyre å legge en ny terminal for kollektivtrafikk til jernbanestasjonen. Etter den tid har Arbeiderpartiet sprukket. Utbryterne kaller seg for Team Elverum, og de er ikke på banen, for å si det slik. Ved ny behandling i kommunestyret ble det flertall for å legge bussterminalen til torvet - langt unna jernbanestasjonen, til tross for at Hedmark fylkeskommune, Statens vegvesen, Hedmark Trafikk og flere andre tunge aktører mente det var mest framtidsrettet å legge buss og tog sammen. Men det er kanskje vanskelig å komme seg opp av denne grøfta øst for Hamar et sted...

Tid for tog – og jobb

TØNSBERG: – Det er fantastisk å få være med og bygge nye Vestfoldbanen og å bidra til å korte ned reisetiden Tønsberg-Oslo til under én time, synes to ferske jernbanebyggere av året, Mari Anne Aker og Jan Morten Roberg.

Tekst og Foto: ØYSTEIN GRUE

Med 18 år i entreprenørbransjen bak seg har helse- miljø- og sikkerhetsrådgiver (HMS) Mari Anne Aker opplevd både ned- og opp-turer. I fjor høst gikk det nedover: – Da NCC Construction i fjor høst besluttet å legge ned avdelingen i Vestfold, sto jeg og tidligere kolleger arbeidsledige. Med finanskrisen så det ikke så lyst ut. Men så dukket stillingsannonsen i Jernbaneverket Utbygging opp, og jeg fikk jobben, forteller Mari Anne lykkelig. Hun har allsidig bakgrunn fra private entreprenører samt kommunal og statlig virksomhet, hvorav tolv år i Arbeids-tilsynet.

Kontrollingeniør Jan Morten Roberg tok steget fra veibygging til jernbane: – Nå er det er tid for tog, konstaterer han.

– Endelig i gang

Jernbanemagasinet møter de to nyrekrutterte jernbanebyggerne i kulissene idet bilen med samferdselsminister Liv Signe Navarsete svinger inn på det nyetablerte anleggsområdet ved Tomsbakken, like nord for Tønsberg. Statsråden skal markere anleggsstart på Barkåker – Tønsberg – det første nye jernbaneprosjektet som starter i 2009.

I nærmere ti år har pendlere på Vestfoldbanen ventet på politisk vilje til å satse på toget. Nå er dagen kommet:

– Jeg er glad for at arbeidet med Vestfoldbanen endelig er i gang igjen etter at det har stått på stedet hvil, sier Liv Signe Navarsete før hun frydefullt svinger seg opp i en 36 tonns gravemaskin og demonstrerer at hun er en glad praktiker med tung anleggsredskap.

– Dette prosjektet vil ikke bare gi nytt dobbeltspor; tolv planoverganger blir også lagt ned. Det gir igjen bedre miljø for omgivelsene. Å få ned reisetiden til Oslo til én time vil øke attraktiviteten til jernbanen, understreker samferdselsministeren.

– Jernbaneverket går med glede i gang igjen med Vestfoldbanen, kvitterer jernbanedirektør Elisabeth Enger. Den forrige parsellen med dobbeltspor fra Kobbervik til Holm ble åpnet i 2001.



– Vi skal holde budsjettene og tiden, lover jernbanedirektøren idet vårsola stikker igjennom skydekket og en vårlig bris tar tak i flaggene.

Fremskyndet

Mens lokalpolitikere og stortingsrepresentanter på Vestfoldbenken flokker seg om samferdselsministeren, forteller to nye jernbanebyggere om sine forventninger og utfordringer: – Det er min jobb å sørge for at alle medarbeidere på jernbaneprosjektene som i løpet av

kort tid vil være i gang i Vestfold, kommer hjem til middag hver eneste dag, sier Mari Anne Aker. – Det at Jernbaneverket har en egen dedikert helse- miljø- og sikkerhetsrådgiver er veldig bra og gir klare føringer i arbeidet.

HMS-rådgiveren og kontrollingeniør Jan Morten Roberg var de to første som ble ansatt i Barkåker-Tønsberg-prosjektet etter at det i desember kom penger til oppstart på årets statsbudsjett og mer penger til prosjektet gjennom regjeringens sysselsettingspakke i januar.

Eget kontor

– Da vi begynte 2. mars, handlet alt om å fremskynde byggestart med én måned, forteller Jan Morten. Han har ansvar for å følge opp og kontrollere entreprenørens arbeider slik at kart og terreng til enhver tid stemmer overens ute i anleggsområdet.

– Vi var i gang med skogrydding allerede 5. februar, der det opprinnelig var planlagt anleggsstart 1. april. Når resten av folkene i prosjektorganisasjonen er på plass i mai og juni, vil entreprenøren AF

Jarlsberg allerede være godt i gang med tunnelarbeidene gjennom Frodeåsen. Vi er i øyeblikket 15 og blir 31 på anleggskontoret i Tønsberg.

Begge skryter av mottagelsen i prosjektet og hvor raskt de kommer inn i oppgavene. I skrivende stund venter begge på å få sitt eget kontor i brakkeriggen i Tønsberg som den siste måneden er utvidet med en andre etasje. Mari Anne og Jan Morten ser frem til høyt tempo og travle dager. Da trives de best.

TEMPO: HMS-rådgiver Mari Anne Aker og kontrollingeniør Jan Morten Roberg har vært med på å forsere anleggsstarten for nytt dobbeltspor fra Tønsberg mot Oslo med én måned.

NY VESTFOLDBANE

- ▶ Barkåker-Tønsberg omfatter 7,8 km ny jernbane og er ferdig høsten 2011.
- ▶ Prosjektet vil koste 1,4 milliarder kroner. Redusert reisetid: tre-fire minutter.
- ▶ Deretter bygges 8,1 km dobbeltspor mellom Holm og Holmestrand, med sikte på ferdigstilling i 2013. Redusert reisetid: fire minutter.
- ▶ Ny jernbane Farriseidet-Porsgrunn (Eidangerforbindelsen) planlegges for byggestart i 2011. Redusert reisetid: hele 24 minutter.

Pakker flere tog gjennom Oslo

Kapasiteten på en strekning avhenger av mer enn antall spor, poengterer Svein Skartsæterhagen i Jernbaneverket Utbygging. På landets mest trafikkerte dobbeltspor mellom Oslo S og Lysaker kan kapasiteten fortsatt økes med minst 20 prosent.

Tekst: OLAV NORDLI **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Mellom sju og åtte milliarder kroner bruker Jernbaneverket på en etappevis utbygging fra to til fire spor mellom Lysaker og Asker. Fra ruteendringen i desember 2011, etter at hele strekningen er tatt i bruk, har Jernbaneverket og NSB varslet en helt ny hverdag for togbrukerne på Drammenbanen, med bedre punktlighet og et kraftig utvidet togtilbud.

Men også etter 2011 vil det bare være to spor på strekningen fra Oslo S til Lysaker, vil mange innvende. Da vil jo flaskehalsen bare flytte seg dit?

Svein Skartsæterhagen i Plan og analyse i JBV Utbygging forsikrer at dette ikke trenger å være tilfelle. Han har jobbet med kapasitetsberegninger siden 1980 og gjør nå en grundig kapasitetsanalyse for Oslo S-Lysaker som et grunnlag for ruteplanleggingen fram mot 2011. I sin rapport peker han på flere kortsiktige tiltak for å øke kapasiteten.

Ensartet trafikk

– Det avgjørende er ikke antall spor, men typen trafikk. Ett dobbeltspor med ensartet trafikk kan ha større kapasitet enn to

dobbeltspor med blandet trafikk, poengterer han.

– Strekningen Lysaker-Asker har blitt en flaskehals fordi dette dobbeltsporet brukes av både lokal-tog, som stopper på alle stasjonene, og gjennomgående tog med få eller ingen stopp. Utbyggingen gjør at disse to trafikktypene fordeles på ulike spor, noe som gir et stort løft både for kapasiteten og punktligheten.

– Mellom Oslo S og Lysaker er situasjonen en annen. Dette er den strekningen i Norge hvor trafikken er mest ensartet, fordi nesten alle persontog stopper på samtlige stasjoner. Alle tog kan holde maksimal linjehastighet, og andelen godstog er liten.

– Når Lysaker er ferdig utbygd senere i år, har både denne stasjonen, Skøyen og Nationalteatret fire spor. Dermed kan to tog i samme retning være inne på stasjonen samtidig, og det er et viktig bidrag til høy kapasitet.

Flere tog fra 2011

NSB, Flytoget og de andre togselskapene melder sine ønsker om framtidige endringer i rutetilbudet inn til Jernbaneverket, som fastlegger rutene etter en helhetlig vurdering av tilgjengelig kapasitet og andre faktorer.

NSB vil gjerne at mange av togene østfra som i dag snur på Skøyen, fortsetter til Lysaker. Hyppigere frekvens på lokaltogene som betjener alle stasjoner mellom Lysaker og Asker, er et annet ønske. Samtidig ønsker også Flytoget flere avganger vest for Oslo.

– Det er for tidlig å si noe om hvordan detaljene i den endelige rutemodellen vil bli. Praktisk

utnyttbar kapasitet på strekningen Oslo S-Lysaker vil imidlertid kunne økes med om lag 20 prosent, dersom det gjøres noen tiltak på strekningen og etableres nye vendspor i Vestkorridoren, sier Nils Hansegård, som leder ruteplan-kontoret i Jernbaneverket.

Enkle tiltak

– Togfølgetiden på strekningen Oslo S-Lysaker kan reduseres ved at man endrer på noen blokkstrekninger og signalplasseringer. Ved å flytte ei sporsløyfe og skifte ut noen

veksler på Skøyen vil man alltid kunne bytte spor mellom togene i samme retning på stasjonen. Dette gir høyere kapasitet enn hvis to tog går etter hverandre i samme spor, sier Svein Skartsæterhagen.

– Utgangsstasjon for togene som forlenges fra Skøyen til Lysaker, bør ligge lenger vest, fordi Lysaker er bygd som en gjennomkjøringsstasjon. Dessuten bør stalling av tog på dagtid flyttes til andre steder enn driftsbangården på Filipstad, siden trafikken med tomtog belastet strekningen mer enn rutetogene.

Ny trasé

På sikt må imidlertid en større utvidelse av kapasiteten måtte utredes.

– Å bygge to nye spor mellom stasjonene, mens stasjonene forblir som i dag, er ikke løsningen. Det gir bedre fleksibilitet for trafikken ved avvikssituasjoner eller planlagt vedlikehold, men det gir ikke bedre kapasitet. I så fall må også stasjonene utvides, påpeker Skartsæterhagen.

– Et alternativ er å bygge en helt ny trasé som ikke følger dagens,

og som føres sammen med eksisterende spor tidligst vest for Lysaker. Kapasiteten på Oslo S, stasjonene Sandvika og Asker samt på strekningen Asker-Drammen vil også spille inn. Det er viktig at optimale kapasitetsløsninger får en sentral plass i utredningene. Med de enorme investeringene som store jernbaneprosjekter innebærer, er det viktig å få mest mulig kapasitet for pengene, konkluderer Svein Skartsæterhagen.



«Ett dobbeltspor med ensartet trafikk kan ha større kapasitet enn to dobbeltspor med blandet trafikk»

SVein SKARTSÆTERHAGEN, Plan og Analyse, JBV Utbygging

Ein utretteleg virvel vind



MIN ARBEIDSDAG

NAMN: Inger Lise Holden (53)
TITTEL: Avdelingsleiar Fellestener Service Trondheim
FAMILIE: Mann og to barn
ARBEIDSTAD: Marienborg
BUSTAD: Vikhamar

– Kvifor det berre damer som er sekretærar? Jau, det kan eg svare på. Mannfolk blir første-konsulentar. Det er heilt sant!

Tekst og foto ARVID BÅRDSTU

Inger-Lise Holden er sekretær. Ikkje berre det – ho er sjefen for alle sekretæra i Region Nord. Elleve er dei til saman. Kvinnfolk alle i hop. Og det er ikkje ei for mykje. Heller tvert om:

– Ressursane våre er særst etter-spurde. Det syner at me gjer ein god jobb. Med det presset som no er lagt på regionen, med meir pengar og fleire oppgåver som skal løysast, er det spørsmål om me kanskje treng fleire, seier Inger-Lise, når ho har fått att pusten. For der i garden går det fort føre seg:

– Eg vann ikkje å kome lenger enn til resepsjonen i dag. Der sto sekken min til eg hadde fått meg ein matbit ved tolvtida. Då eg fekk opna e-posten, var det ei lang rekkje med e-postar der som eg må svare på. Slik er det kvar dag.

Som poteta

Å vere sekretær i Fellestener Service på Marienborg kan best samanliknast med å vere potet: Dei høver til så mangt. Når Inger-Lise skal liste opp kva dei gjer, blir rekkja lengre enn lang. Mellom anna er det dei som må stå til rette om det ikkje er kopipapir i maskina eller om kopimaskina rett og slett ikkje verkar. Dei syter for billetter til dei som må på tenestereise, dei lagar statusrapportar og skriv brev, dei syter for at alle «usynlege» tenester blir utførte. Det er også dei som sørgjer for at alle har eit kontor å gå til.

– Ansvar for huset blir utvida no som me driv og byggjer om. Det følgjer ein del administrative oppgåver med det. Plutsleg er fem nye tilsette på veg til Marienborg, og fleire blir det sikkert. Me er allereie sprengde for kontorplassar.

Skjebnen

Som for så mange andre var det tilfeldig at Inger-Lise hamna i jernbanesystemet. Ho skulle berre vere vikar nokre dagar.

– Eg hadde eit søskenbarn som arbeidde på forkontoret til dåverande regionsjef Odd Einar Støver på Trondheim stasjon. Ho hadde fått seg jobb på økonomikontoret, og dei trong ein til å vere der nokre dagar til dei hadde skaffa seg vikar frå Manpower. Det var i 1990. Sidan har eg vore her, smiler Inger-Lise og er ikkje det minste sur på skjebnen:

– Nei, eg trivst godt sjølv om det er travle dagar. Hovudfokuset mitt er at eg skal produsere, gjere ein god jobb for brukarane i regionen, utan omsyn til tankar rundt organisering.

Matrise eller line?

Inger-Lise har sendt ein e-post til Elisabeth Enger med nokre tankar om korleis organiseringa bør vere, at folk bør vere organisatorisk knytte til den staden dei jobbar, til dømes i regionane.

Sjølv har ho jobba i snart tju år for regionsjef/regiondirektør. Til dags dato har ho aldri hatt nokon av dei som sin overordna sjef.

Derimot har ho gjort teneste for mange sjefar. Først var det Støver, som vart etterfølgd av Åge Lien. Så kom Eirik Einum, som den siste banesjefen i Region Nord. Frå og med Håkon Grimstad har tittelen vore regiondirektør. Då Grimstad forsvann ut, var Brede Nermoen konstituert nokre månader før Morten Mørch var på plass og no til sist Anne Skolmli.

Alle desse har Inger-Lise arbeidd tett saman med.

– I starten var eg aleine som sekretær for ein liten administrasjon på om lag førti personar. Då me flytta til Pirsenteret i 1992, var me plutsleg dobbelt så mange, og no er me enda fleire.

Service som synest

At avdelinga ho leier heiter Fellestener Service, synest Inger-Lise er fint. For det er service dei driv med.

– Sekretæra her på huset er noko knytte til avdelingane der dei jobbar. Men me opererer også

«Hovudfokuset mitt er at eg skal produsere, gjere ein god jobb for brukarane i regionen, utan omsyn til tankar rundt organisering»

som ein pool. Då er me fleksible og kan steppe inn for kvarandre, noko me har vorte flinkare og flinkare til. Det ser me spesielt no når det har vorte kjempepress på regionen.

– I våre dagar er det mykje snakk om formell kompetanse. Har du fagbrev som sekretær?

– Nei. Eg har to år på handelskolen og masse røynsle frå åra innan jernbanen, ulike jobbar og livserfaring. Eg kan ærleg talt ikkje sjå at det trengst fagbrev. Ingen av sekretæra har det, men dei har mange år på baken. Dei har handelsskule, gymnas, masse kursing i dataverkty, og dei har masse jernbanekunnskap. Det er vel så bra som eit papir det står fagbrev på!

SAGT OM JERNBANEN



«Det er så mange feil på de italienske togsettene at italienske servicefolk har lært seg flytende norsk. Noen har til og med flyttet til Norge og stiftet familie her»

ANONYM NSB-ANSATT til Smaalenens Avis

«Hva skal pendlergaranti være for? Er det for å fortsette å kjøre forsinket? Dette plasteret på såret hjelper jo ingenting på regulariteten. Vi har tidligere hatt en slik løsning. Den fungerte slik at jeg fikk en hundrelapp eller to innmelom, men det hjalp jo ingenting for min livssituasjon som pendler»

WILLY FRANTZEN, leder Pendlerforeningen i Østfold

«Hva er oppskriften på å jekke ned kjepphøye, rike Ola Nordmann? Send ham med toget. Da innser han at verdens rikeste land også er nokså fattig. Fattig på mot»

GUNNAR OKSTAD, kommentator Adresseavisen

«Det første en Frp-ledet regjering vil gjøre hvis den får tillit etter valget til høsten, er å ta fram igjen planene om å konkurransesette flere jernbanestrekninger og en større del av Jernbaneverkets virksomhet»

BÅRD HOKSRUD, stortingsrepr. FrP

«I dag bidrar låneoptak basert på framtidige bompenginntekter til å framskynde motorveier som øker klimautslippene. Jernbanen bør i det minste sikres like vilkår»

HALLGEIR LANGELAND, stortingsrepr. SV

«Det er mest framtidsrettet at vi jobber mot et høyhastighets InterCity-jernbanenett nord på Østlandet, mellom Gjøvik, Moelv og til Elverum og Rena. Det vil være miljøvennlig og framtidsrettet»

MARI GJESTVANG, Gruppeleder (Sp) i Hedmark fylkesting

«Det stinker asfalt av transportplanen»

INGEBORG GJÆRUM, leder Natur og ungdom

Tre ganger mer til bane enn vei

KØBENHAVN: Gjennom tre brede, politiske forlik er dansk transportpolitikk plassert på et grønt hovedspor der skinnegående transport er den store vinneren. Avtalene i Folketinget vil bety et historisk løft for jernbanen og kollektivtransporten.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN OG TORE HOLTET **Foto:** OLAUS HANSEN

Det sier transportminister Lars Barfoed (Det konservative Folkepartiet) i et intervju med Jernbanemagasinet. Vi møter transportministeren på hans kontor i ministeriets ærverdige, nyoppussete gamle bygning ved Frederiksholms kanal tett på Folketinget på Christiansborg.

På europatoppen

– Vår visjon er at Danmark fortsatt skal ha en infrastruktur i verdensklassen og ligge på europatoppen i grønn satsing på jernbanen. Målet er videre at kollektivtransporten skal ta det meste av trafikkveksten i de kommende år, fortsetter Barfoed.

For å nå de høye ambisjonene vil man fram til 2020 investere over 150 milliarder danske kroner, derav over 100 milliarder kroner til skinnegående kollektivtransport.

Gigantisk snuoperasjon

Et gammelt, nedslitt, dansk jernbanenett førte til nærmest fullstendig kollaps i togtrafikken sommeren 2005 og 2006. På tre år har danskene både klart å rette opp mye av årtiers forsømmelser og samtidig berede grunnen for en radikal, grønn storsatsing på jernbane.

Prikken over i-en kom på plass da transportminister Lars Barfoed og regjeringen Fogh Rasmussen fikk med seg alle partiene i Folketinget, med unntak av Enhedslisten, i et bredt forlik om «En

grønn transportpolitikk» fram til og med år 2020.

Avtalen har en foreløpig ramme på 94 milliarder danske kroner i form av et infrastrukturfond som er opprettet for å finansiere investeringene. Framtidige gevinster som følge av effektiviseringer skal bidra til å utvide fondet ytterligere.

Det er så langt inngått bindende avtaler om konkrete vei- og jernbaneprosjekter for 87 milliarder kroner, derav skal to tredjedeler

av investeringene gå til kollektivtransporten – i all hovedsak til jernbane.

Grundig forankring

– Det hele startet med at vi i 2007 satte ned en bredt sammensatt kommisjon på 40 medlemmer som skulle trekke opp en helhetlig transportpolitikk fram til 2030, fortsetter Barfoed. – Vi ville vekk fra hva vi kaller «sonebypolitikken» der alle byer skal ha akkurat det samme med en gang en by har

fått penger til et bestemt prosjekt. Vi vil over på et system der investeringer blir gjort hvor vi får den største samfunnsmessige gevinsten av pengene.

Kommisjonen la fram sitt forslag i januar 2008. Et interdepartementalt utvalg bestående av blant andre transportministeren, finansministeren, klima- og energiministeren og miljøministeren jobbet videre med forslagene. I desember i fjor la regjeringen fram sitt forslag til «Den nye grønne transportplanen».

Gigantiske prosjekter

Tidligere i vinter fulgte Folketinget opp transportplanen ved å inngå en bred politisk avtale. Fra før har regjeringen og Folketinget inngått brede forlik både om den nye forbindelsen mellom Sjælland og Tyskland over Femern Bælt og om byggingen av Metrocityringen rundt København. Begge disse to gigantprosjektene på henholdsvis rundt 40 og 20 milliarder danske kroner skal, i likhet med Storebælt- og Øresundsforbindelsen, gjennom-



FORNØYD:
– En blå regjering kan like godt som en rød regjering føre en grønn transportpolitikk, sier Danmarks transportminister Lars Barfoed.

FOTO: TORE HOLTET

EUROPAS LENGSTE

Danskene er klare for å bygge nok en gigantisk fastlandsforbindelse: I 2018 skal Femern Bælt-forbindelsen mellom Rødby på Sjælland og Puttgarten i Tyskland stå ferdig. Velges en bruforbindelse, vil brua på 19 kilometer bli Europas lengste.

Den nye vei- og jernbaneforbindelsen vil redusere reisetiden mellom København og Hamburg med en og en halv time og kutte strekningen for gods på jernbane mellom Skandinavia og Hamburg med hele 160 kilometer.

Femern Bælt er beregnet til å koste om lag 40 milliarder danske kroner, derav rundt 33 milliarder for kyst-til-kystforbindelsen og sju-åtte milliarder kroner på den danske landsiden. Den siste delen består i hovedsak av utbyggingen av den 119 kilometer lange jernbanen mellom Ringsted og Rødby.

HØYHASTIGHET PÅ DANSK

Danskene vil iverksette en høyfartsstrategi for togtrafikken mellom de største byene etter den såkalte «timemodellen».

Visjonen er en reisetid på én time mellom København og Odense; mellom Odense og Århus og mellom Århus og Aalborg.

Nye banestrekninger for hastigheter opp til 250 km/t og oppgradering av dagens baner til 200 km/t skal få ned reisetiden mellom København og Århus med én time og mellom hovedstaden og Aalborg med én og en halv time til tre timer.

I RUTE IGJEN

Sjøl om togene i Danmark nå er så mye i rute at de mer enn oppfyller kravene som Transportministeriet stiller, skal danskene bruke om lag 15 milliarder kroner til opprusting av banenettet i perioden 2009-2020.

Mens regulariteten på fjernstrekningene var helt nede på 91 prosent i «helvetetsåret» 2006 og på 93,8 prosent på lokalstrekningene, så var tilsvarende tall i fjor 95,4 og 96,8 prosent.

En massiv utskifting av skinner og sviller, reparering av gamle broer samt en kraftig økning i det forebyggende vedlikeholdet er mye av forklaringen både på forbedringen av regulariteten og den brede politiske enigheten om satsingen på en grønn jernbanepolitikk i Danmark.



I RUTE: Danske tog er igjen i rute etter flere år med store problemer i forhold til punktlighet og regularitet. FOTO: SØREN HOLM, CHILLI FOTO

- føres av heleide statlige selskaper som baserer seg på låne- og brukerfinansiering.

– Hvor viktig var det å få til slike brede politiske forlik og avtaler?

– Brede forlik gir en mer stabil utvikling av vår infrastruktur. Det er viktig fordi det skaper mer forutsigbarhet og trygghet i samfunnet. Jeg håper sjølsagt ikke på noe regjeringsskifte, men dersom det skjer, er vi nå sikret at investeringene blir satt ut i livet, poengterer transportministeren.

Hovedvisjonen

– Hovedvisjonen bak regjeringens og Folketingets nye, grønne transportpolitikk er å legge til rette for stor mobilitet for transport av varer og personer. Det skal skje gjennom en effektiv infrastruktur som på en

bærekraftig måte tar hensyn til klima, miljø og natur, fortsetter Barfoed.

Planen skal gi langt bedre standard og et helt nytt signalsystem på hele jernbanenettet og ikke minst: én times reisetid mellom de største byene som ledd i en «dansk» høyfartsstrategi.

Spist opp

– Hva er den politiske hovedgrunnen til at det legges opp til tre ganger så stor satsing på jernbane som på vei i Danmark?

– Vi kan ikke løse problemene med trengsler og køer på veiene ved å bygge flere eller større veier. Da vil den økte kapasiteten bli spist opp på kort tid. Skal vi løse trengselsproblemene, må vi flytte trafikken fra vei til bane. Forutsetningen for det er en mer moderne jernbane med høyere hastighet, større kapasitet og der togene har hyppige avganger og er i rute, sier Barfoed.

Dyrt å bruke bil

Regjeringen og Folketinget er enige om enda et grep for ytterligere å flytte trafikken fra vei til bane: De gjennomfører en fundamental endring av bilbeskatningen. I stedet for avgifter på kjøp av bil skal det innføres grønne avgifter på bruk av bil, som vil bety at det blir dyrest å kjøre bil i rushtiden i byene og billigst om kvelden på landet.

Transportminister Lars Barfoed har også fått regjeringen og Folketinget med på at Danmark skal være et laboratorium for utvikling av grønne, bærekraftige teknologier på transportområdet. Et nytt «Center for Grønn Transport» er etablert, og det er avsatt hele 284 millioner danske kroner i perioden 2009 til 2013 til en rekke tiltak og utvikling av grønne transportteknologier.

– Hva er det som får en forholdsvis mørkeblå, dansk regjering til å gå i bresjen for en radikal grønn transportpolitikk?

– Det kan jo ikke være slik at de røde partiene har monopol på å være miljøbevisste. En blå regjering kan like godt som en rød regjering føre en grønn transportpolitikk. Det har vi på den borgelige side lyst til å bevise, avslutter transportminister Lars Barfoed.

«Brede politiske forlik gir en mer stabil utvikling av vår infrastruktur»

LARS BARFOED, transportminister



FOTO: TORE HOLTET

Ny «bibel» for jernbanefolk

Mange i Jernbaneverket går mot en travel høst. Fra 13. desember må alle som har operativ tjeneste på jernbanen, ha fått «Trafikkregler for Jernbaneverkets nett», som den nye «bibelen» heter, under huden.

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

– Signalforskriften og togframføringsforskriften blir nå slått sammen og revidert. I den forbindelse prøver vi å få samlet mesteparten av det interne styringssystemet i den samme boken. Budskapet om at vi vil gjøre det og få samlet alt i én bok, er blitt meget godt mottatt. På den andre siden vil det bli en del nytt stoff. Jeg vil si at kanskje 70 prosent er kjent fra før, mens 30 prosent blir nytt. Og de som har operativ tjeneste, må kunne dette ut i fingerspissene, sier Åge Grønli, som er ansvarlig for trafikkreglene i Jernbaneverket.

Den nye «bibelen» blir på rundt 200 sider og vil inneholde en del nytt stoff. Dette må togekspeditører (txp-er), togledere, førere av tog og arbeidsmaskiner, sikkerhetsmenn og flere til ha dokumentert inngående kunnskap om når vi nærmer oss jul.

Mest nytt for førere

De som vil få mest nytt å forholde seg til, er de som kjører arbeidsmaskiner, og de som skal være hovedsikkerhetsvakt, som er det nye, kjønnsnøytrale ordet for sikkerhetsmann.

– Det skyldes at Statens jernbanetilsyn har innført regler som nå vil begrense de mulighetene man før har hatt til å kombinere togframføring og arbeid i og ved spor. Den nye forskriften tar imidlertid bare for seg grensnittet mellom arbeid og trafikkert spor. Forskriften overlater til



BERØRT: Robelfører Bjørn Pedersen og togekspeditør Pål Furnes tilhører begge ei yrkesgruppe som må skolere seg i de nye trafikkreglene og ha avlagt godkjent kontrollprøve før 13. desember.

infrastrukturforvalter å bestemme reglene for det som foregår inne på «arbeidsstedet». Derfor har vi laget en del nye regler, blant annet for anleggsområde. Det er nok her det blir størst forandringer fra tidligere, sier Rolf Gillebo. Han har vært innleid prosjektleder for

arbeidet med å skrive de utfyllende bestemmelsene til forskriften.

«Ren» strekning

For å konkretisere hva som er nytt, nevner Åge Grønli den kombinasjonen av arbeid på sporet og kjøring av tog som foregår i dag:

– På banestrekninger som ikke er fjernstyrt, er det i dag lov til å starte et arbeid etter at et rutegående tog har passert. Arbeidet kan foregå samtidig med at toget befinner seg på den samme strekningen. Det blir det helt slutt på etter de nye bestemmelsene. Før noen kan komme ut

på sporet, må hele strekningen være «ren». Derfor vil vi få behov for txp-er som kan betjene stasjoner og dele opp blokkstrekningene. Dette vil kreve en bedre planlegging av alle typer av aktiviteter, men bygger på et forskriftskrav som vi skal forholde oss til.

Rolf Gillebo på sin side forsikrer at arbeidsgruppa har lagt stor vekt på å få bestemmelser som ikke bare gjør arbeidet så sikkert som mulig, men som også skal være praktisk å følge.

– Det er viktig at det fortsatt skal kunne gjøres en jobb selv om inn-



REGELSKRIVERE: Åge Grønli (t.v.) og Rolf Gillebo har gjort sin del av jobben med å formulere og skrive ned de utfyllende bestemmelsene til den nye boka «Trafikkregler for Jernbaneverkets nett». FOTO: ARVID BÅRDSTU

- strammingene i regelverket gjør det vanskeligere og mer tungvint å gjøre denne jobben. Men dette er ikke noe å diskutere. Slik er bare utviklingen på dette området, understreker han.

Mye kursing

Arbeidsgruppa som har jobbet fram de utfyllende bestemmelsene

FORSKRIFTEN

- «Forskrift 29. februar 2008 nr. 240 om togframføring på det nasjonale jernbanenettet (togframføringsforskriften)» blir iverksatt fra og med søndag 13. desember (samme dato som ruteendringen).
- Deler av teksten kom på høring til JBV i 2006-2007. Arbeidsgruppa startet opp sitt arbeid høsten 2007.
- Deltakere i arbeidsgruppa har vært Åge Grønli, Bjørn Haugli, Tom Dahle, Egil Strand, Terje Dalbak, Tom Høvdan, Ivar Ånerud, Geir Danielsen og Arne Hovland med Rolf Gillebo, CIVITAS, som prosjektleder og Jon Inge Kjernlie som prosjektansvarlig.
- De som oppdager feil eller noe annet som bør rettes på i bestemmelsene, bes innstendig om å ta kontakt med Jon Inge Kjernlie (kje@jbn.no) eller Åge Grønli (agg@jbn.no).

til forskriften, har nå avsluttet sitt arbeid. Dermed er stafettspinnen overlatt til hver av de tre divisjonene i Jernbaneverket og til togselskapene, som alle skal utarbeide en kursplan og planlegge kursopplegg tilpasset behovene til hver enkelt ansatt. I etterkant av kursvirksomheten skal alle gjennom en kontrollprøve for å bli sertifisert til tjeneste. Alt dette må være på plass innen 13. desember. Åge Grønli poengterer at sikkerhetsansvaret i Jernbaneverket ligger i linjen, noe som betyr at også ledere, for eksempel banesjefer og oppsynsmenn, må ha innsikt i de nye trafikkreglene. – Det gjelder ikke hele boka, men det som er relevant for hver enkelt stilling. Alle som er overordnet en person som har sikkerhetstjeneste, må kunne dette. Men ettersom for eksempel banesjefer har rådgivere å spørre, trenger de ikke detaljkunnskaper. Det gjør imidlertid de som er operative i ytterste ledd. De må kunne dette ut i fingerspissene, understreker Grønli.

Takkebrev fra tilsynet

Arbeidsgruppen har i løpet av arbeidet hatt jevnlig kontakt med så vel togselskap som Statens jernbanetilsyn. Ettersom de utfyllende bestemmelsene ene og alene er Jernbaneverkets ansvar, har tilsynet i denne sammenheng vært inne som en konstruktiv diskusjonspartner som har kommet med gode råd. Direktør Erik Ø. Johnsen i Statens jernbanetilsyn er så fornøyd med samarbeidet i forbindelse med dette arbeidet at han har sendt takkebrev til ledelsen i Jernbaneverket. – Jeg håper vi framover også kan ha denne typen gode samarbeidsprosesser i tilknytning til felles problemstillinger, skriver han blant annet. Også togselskapene virker å være fornøyd med prosessen. – Togselskapene kunne ifølge EU og norsk lovgivning tatt ansvar for å utforme sine egne regler selv. Men de har valgt å bruke våre regler uavkortet. Det ser vi som et veldig positivt tegn, avslutter Rolf Gillebo.

Ny kurs for JBV

Jernbaneverket er i gang med å lage en strategi for de neste fire år. I arbeidet med et «nytt» jernbaneverk står ledelse, kultur, roller og ansvar øverst på dagsordenen. Hittil har et stort antall ledere vært satt i arbeid. Nå trekkes alle ansatte med.

Tekst: ANN-KRISTIN ENDAL **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Utviklingsarbeidet startet med ledersamlingen i november i fjor, hvor nær 100 ledere og tillitsvalgte deltok. Hovedtema på samlingen var innledende analyser for utvikling av nye mål og strategier, forteller organisasjons- og personaldirektør Erling Hogstad. Han har fått oppgaven med å bistå jernbanedirektøren i å få dette store prosjektet trygt i havn. Siden er det holdt flere møter, og fem prosjektgrupper jobber med ulike områder.

– I tillegg til arbeidet med å utforme Jernbaneverkets strategi skal vi tydeliggjøre roller og ansvar i organisasjonen, og vi skal utforme prinsipper for ledelse og kultur, sier han. Andre temaer er verdier og etiske retningslinjer for Jernbaneverket.

Målet med arbeidet er å forankre felles mål og strategier i hele Jernbaneverket, etablere felles plattform for hva det vil si å være leder, styrke etatens sikkerhetskultur og etterlevelse av mål, regler og felles verdier og etiske retningslinjer. I tillegg skal prosessen bidra til å styrke samarbeidet internt og eksternt.

Alle skal delta

– Å kunne samle og involvere så mange ledere i denne prosessen har vært givende i seg selv. Men dette prosjektet berører alle ansatte. Derfor er neste skritt å sikre engasjement og involvering fra alle ansatte, sier Hogstad engasjert. Prosjektet tester i disse dager ut et nettbasert prosjektrom hvor alle medarbeiderne i Jernbaneverket skal få tilgang. – Her vil det være mulig for alle å gi kommentarer og innspill direkte til prosjektgruppene,



PROSJEKTLEDER: Erling Hogstad leder et omfattende arbeid med å skape et «nytt» jernbaneverk, og nå inviterer han alle ansatte til å komme med kommentarer og innspill.

understreker han. I prosjektrommet vil det ligge detaljert informasjon om delprosjektene og deres ansvarsområder. Samtlige dokumenter og forslag som blir lagt ut her, vil være tilgjengelig for kommentarer.

Nett og magasin

– Mer informasjon om prosjektrommet og hvordan de ansatte kan bruke dette vil bli presentert på nett så fort det er klart til bruk. I tillegg skal vi sørge for at alle ansatte er oppdatert om prosjektet gjennom artikler og innstikk i Jernbanemagasinet, forteller Hogstad.

Utviklingsarbeidet ferdigstilles fram mot sommeren 2009. Arbeidet videreføres høsten 2009, og i løpet av våren 2010 skal utviklingstiltakene være diskutert og implementert i hele organisasjonen. – Det er viktig å understreke at dette ikke er en omorganisering av Jernbaneverket i den forstand at vi skal endre på vår struktur. Vi skal beholde de tre divisjonene. Om det er behov for å gjøre enkelte tilpasninger av organisasjonen, skal disse ha en klar effekt i forhold til å tydeliggjøre ansvar og roller, avslutter Hogstad.

På topp 25

Bergensbanen har stått på lista før, no er òg Flåmsbana mellom dei 25 beste togreisene i verda. Det er «The Society of International Railway Travelers» som med jamne mellomrom finn ut kva som er dei mest iaugefallande og opplevingsrike jernbanereisene som skikkelege togentusiastar berre må prøve. Toga både på Bergensbanen og Flåmsbana har kome i kategorien «first class». Sær mange av dei andre på lista er i kategorien «luxury». Det betyr gjerne eigen sovekupé med dusj, do og garderobe, gourmetkjøken om bord og stive prisar, gjerne på rundt 30 000 kroner per person for ei veke.

Historie på Koppang

Takka vere midlar frå krisepakka blir det sett fortgang i arbeidet med å lage knutepunktterminal på Koppang. Den tidlegare stasjonsbygningen på staden saman med den opphavlege parken er verna som kulturminne av Jernbaneverket. No blir det ei råd med å føre stasjonsområdet attende til slik det ein gong var. Samstundes vert det høve til å gjere om på utforminga av heile området slik at det kan fungere betre som knutepunkt for reisande. Arbeidet er eit samarbeid mellom JBV, Stor-Elvdal kommune, Hedmark fylkeskommune, Statens vegvesen og Hedmark trafikk AS. Ein føresetnad for arbeidet er at det blir gjennomført no i år.

Skogrydding verkar

Etter som snømengdene auka utover vinteren, gjekk talet på dyrepåkørsler opp, med eitt unntak: Strekninga mellom Gol og Ål på Bergensbanen der det er utført omfattande skogrydding langs sporet. I år er det køyrt i hel langt færre elgar på denne strekninga samanlikna med i fjor, kan oppsynsmann John Anders Hefte fortelje. Denne utviklinga er svært gledeleg av fleire grunnar, først og fremst av omsyn til dyra, men det er òg med på å redusere påkjenninga for lokomotivførarane. I tillegg til skogryddinga går det føre seg andre tiltak som brøyting av skogsbilveggar kombinert med føring. Dette skjer i samarbeid mellom Jernbaneverket, kommunar og grunneigarar.

På vannvogna

Da et motorvognsett måtte gi tapt opp bakkene fra Meråker til Storlien på grunn av glatte skinner, ble spylevogna tilkalt. Og det midt på kalde vinteren!

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

- Jeg har aldri hørt om at det har vært behov for å spyle skinnene vinterstid før, nei, sier fagarbeider Jon Kåre Gylland. Heller ikke kollega Arne Simonsen kan huske at det har skjedd før. Dermed måtte de to ta Robelen og stikke til Støren for å hente vannvogna.

På Hell kliver kjentmann Jan Helge Eriksen inn. Allerede på tilnærmet flat mark merker Gylland at hjulene slirer. Forklaringen har Eriksen:

- Vi har felt en del trær ved sporet. Det er kvist og bark som gjør det glatt her. Lenger oppe i dalen er det på grunn av at den sterke vinden har blåst bar fra furu og gran inn i sporet.

På hekta

Mellom Gudå (85 moh) og Riksgrensen (nesten 600 moh) er det tre mil. Til tider er det en stigning på 19 promille. Det skulle vise seg å være akkurat nok. Mellom Kopperå og riksgrensen var det på nippet til at Robelen måtte gi opp. Men opp kom den. Arne Simonsen, som hadde overvåket spylinga fra lasteplanet, kunne fortelle at mye granbar og møkk ble skylt bort.

Egentlig skulle karene i drift kjørt fra Kopperå kl. 16 for å rekke ned til Hell før «Nabotoget» til Østersund la beslag på strekningen denne ettermiddagen. Det holdt ikke. Dermed ble det et opphold på Kopperå på flere timer på de tre før de igjen fikk lov til å komme seg ut på sporet.



SÅ SPRUTEN STÅR: Arne Simonsen sjekker at spylinga av skinnene fungerer. En liten dusj blir det også på Simonsen.



MESTERVERK: Venterommet på Stensli stasjon ble ombygd til det ugjenkjennelige gjennom flere perioder, men har nå fått igjen sitt originale preg – med unntak av klebersteinpeisen, som skulle stått i kroken bak Snorre Hov.

Gjenfødt stasjon

- Det skulle ikke koste så mye, og det skulle ikke ta så lang tid, oppsummerer Snorre Hov (37) sin tid som eier av Stensli stasjon. Da han hadde bokført 6500 timer på restaureringsjobben, sluttet han å telle timer. Nå har han fått Adresseavisens Byggeskikkpris.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Stensli stasjon har gjenoppstått i all sin prakt slik arkitekt Georg Andreas Bull tegnet den for bruk under siste delen av anleggsperioden og fra starten da Rørosbanen ble åpnet som landets første stambane i 1877.

- Stasjonen ble bygd litt større enn nabostasjonene fordi det passet med en pause her etter at togene hadde brukt drøye sju timer på de tolv milene fra Trondheim. Samtidig fikk lokomotivene etterfylling av vann for å takle den lange og tunge stigningen, forteller Hov, som i løpet av restaureringsprosessen har lært mye om så vel jernbanehistorie som husets historie.

- Eksemplarisk

Adresseavisens Byggeskikkpris er en tung arkitekturpris i avisens nedslagsområde. I juryen sitter blant annet to arkitektprofes-

sorer, en stortingsrepresentant og sjefredaktøren i Adresseavisen. De hadde tolv utmerkede kandidater til prisen, men landet på Stensli stasjon og fastslo at arbeidet Hov har gjort er «et eksempel til etterfølgelse».

Selv er huseieren klar på at han har fått vesentlig hjelp fra ulike hold - fra kulturminneeksperter til sin egen mor - og Jernbaneverkets enmannskontor for verneplanarbeid, Magne Fugelsøy.

- Jeg skulle ønsket at jeg også fikk tatt over godshuset og det gamle parkanlegget på tre mål ved stasjonen og restaurert disse. Dessuten skulle jeg fått bygd opp igjen klebersteinpeisen som sto i venterommet. Men det billigste anbudet jeg har fått på den, er på over tre hundre tusen kroner pluss moms, sukker Snorre Hov.

Opne kort

Jernbaneverket legg no ut tal på kor punktlege toga er veke for veke på www.jernbaneverket.no under «Nyheiter». Her kan alle som vil, kike oss i korta og følgje med på korleis det går med togframføringa. Der ligg det òg ei liste over tiltak som er planlagde for å betre infrastrukturen i den næraste tida. Lista vil bli oppdatert kvar månad. Jernbaneverket har fått pengar til å styrkje vedlikehaldet i år slik at toga på sikt skal bli meir punktlege.

Kjeltringar på Mo

NSB har vore så plaga med innbrot i togsettet som står over natta på stasjonen, at dei vurderer om dei kan stalle det der lenger. Togsettet er av type 93 og kjem frå Trondheim om kvelden for å gå frå Mo i Rana om morgonen, og det er oppkalla etter Nordlandsbanen sin far, Ole Tobias Olsen. NSB har registrert opp til fire innbrot på ei helg. Tjuvane går etter kaffepengar og pengar på automaten i toget. Sjølv etter at prosedyren med å tømme toget for pengar før natta vart prøvd, har det vore innbrot. Politiet på Helgeland har no lova å gjere ein betre innsats for å fukke tjuvane.

Betre på Flåm

Alle som har reist med tog til eller frå Flåm midtsommars, har nok følt seg som den namngjetne silda i tønna. No skal det bli betre. Flåm utvikling AS og Jernbaneverket har spleisa på to millionar kroner kvar for ei løysing med ei ny og mykje breiare og lengre plattform slik at det skal vere mogleg å gå av eitt tog samstundes som andre går på eit anna. I tillegg til betre kapasitet blir det trivelegare og framfor alt tryggare å gå av og på toga. Den nye plattformforma er allereie godkjend og skal takast i bruk onsdag i påskeveka.



FOTO: BJØRN SKAUGE

Bindeleddet Anita

Da Anita Skauge var med og laget den første jernbaneplanen for over 20 år siden, ristet hun på hodet over det enorme gapet mellom NSBs og statsrådens ambisjoner. Siden har hun vært opptatt av å vinne politisk gehør når hun er med og utformer strategier og rammer.

Tekst: TORE HOLTET Foto: KYRRE LIEN

Fredag den 13. går ikke for å være noen stor dag å feire, men i år ble den utropt til togets lykkedag: Statsministeren, samferdselsministeren og finansministeren tok toget til Ski for å markere at det endelig skal bygges nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski. Nasjonal transportplan (NTP) er først og fremst politikernes plan – selv om få andre kjenner jernbanedelen bedre enn Anita Skauge. Hun er nemlig Jernbaneverkets første-dame på plan og utredning, og under innspurten på NTP-arbeidet sto hennes stab til departementets rådighet både sent og tidlig. Anita er bindeleddet mellom etat og departement, og det går ikke en dag uten at hun har kontakt med sin oppdragsgiver. Vår intervju-samtale har heller ikke vart lenge før telefonen kimer. En fra departementet er på tråden. Hun har fått en mail etter midnatt og har ennå ikke rukket å svare ...

Prøvesteinen

– En av mine oppgaver er å sørge for at vi ikke opererer i et ingenmannsland. Jeg formidler forventninger fra departementet inn i vår organisasjon og våre forventninger inn i departementet, forteller Skauge som både fredag den 13. og mange andre dager er å se sammen med jernbanedirektør Elisabeth Enger. Når vi nevner dette, parerer hun raskt: – Det henger sammen med at jernbanens utvikling er kommet på dagsordenen.



«Det som nå skjer, gir oss helt andre muligheter til å gjøre en virkelig god jobb»

– Har du gjennom NTP fått innfridd dine forventninger?

– NTP er så ambisiøs som vi hadde håpet på. Vi har all grunn til å glede oss over den uttrykte viljen til å satse på jernbanen. Statsbudsjettet for 2010 blir imidlertid den første prøvesteinen. Det er ofte et

langt stykke mellom festtalene og hverdagen i denne bransjen, svarer hun nøkternt. Ingen skal beskyldes denne dagen for å ta av. Hun biter ikke på alle store ord og løfter som flyr gjennom lufta, i eller utenfor togkupeen, i en stadig mer intens valgkamp.

Sulteføret

Jo visst snakker Anita Skauge om et systemskifte, om at toget nå blir oppfattet som stadig viktigere for et økende antall mennesker. Hun registrerer likevel med stoisk ro at det ene miljøet etter det andre stiller Jernbaneverket i skyggen

ved å lansere høyhastighetsprosjekter i hundremilliardersklassen. – Vi er nok blitt litt sulteføret i forhold til å ha ambisjoner, og det har gitt en arena for dem som kan operere utenfor økonomiske rammer.

– I ordskiftet om framtidens

jernbane blir kanskje ikke Jernbaneverket oppfattet som den mest spennende bidragsyteren?

– Nei, man blir ikke spennende av å holde liv i et nedslitt jernbanelinnett. Med stramme investeringsrammer har vi vært nødt til å huskere meget stramt og få mest mulig nytte ut av hver krone. Dette skaper ikke en organisasjon som tenker veldig visjonært og langsiktig, erkjenner hun.

- Vi skal være med

Ikke dermed sagt at Anita Skauge og hennes avdeling viker tilbake for store utredningsoppgaver.

– I det øyeblikk det er rom for utvikling – og vi blir utfordret til det – skal vi være med. Det som nå skjer, gir oss helt andre muligheter til å gjøre en virkelig god jobb på planlegging og utredning. Når det er sagt, har vi også liggende planer som burde vært satt ut i livet for lenge siden. Mens vi snakker om et sjettede generasjons veinett, har Norge fremdeles et første-generasjons eller i høyden andre generasjons jernbanelinnett. Vår infrastruktur er altfor dårlig. Den skulle vært fornyet og utviklet for lenge siden, fastslår hun uten å fekte med armene eller å heve stemmen.

Ikke jernbane

Det var lite som tydet på at unge Anita skulle bli en byråkrat på skinner. Hun vokste opp med en filmregissør til far og en mor så hekta på husflid at veven okkuperte stuen i årevis. Begge foreldrene er fra Bergen, og det meste av Anitas familie befinner seg i den andre enden av Bergensbanen. Men jernbane?

– Nei, det var ingen ting i min oppvekst som hadde noe med jernbane å gjøre, fastslår hun. Film-miljøet var derimot spennende. Hun minnes at faren lå i ukevis på Finnmarksvidda da han registrerte den populære TV-filmen «Ante». I venninneflokket ble hun likevel mest populær da faren laget ▶

«Det er ofte et langt stykke mellom festtalene og hverdagen i denne bransjen»

- ▶ en film for Skiforeningen. For da fikk de en hel dag fri fra skolen for å være statister i filmen!

I USA

Etter gjennomført examen artium begynte Anita å jobbe i bank.

– Det var ikke noe blivende sted for meg, sier hun med ettertrykk, men blir atskillig mer begeistret når hun går over til å snakke om det første året hun kunne slå ut håret langt hjemmefra og studere statsvitenskap og internasjonal politikk i Atlanta i Georgia.

– Mens jeg var i USA, bestemte jeg meg for å satse på sosialøkonomi og med det studier på Sosialøkonomisk institutt på Blindern.

– Og da begynte du snart å tenke som alle andre samfunnsøkonomer?

– Gjennom faget lærer du i alle fall et tankesett – en måte å analysere virkeligheten på. Du lærer å finne ut hvilke krefter og effekter som påvirker hva i et system, og du lærer å forstå økonomien innenfor et samfunn og mellom samfunn.

Anita skulle også komme til å gifte seg med en sosialøkonom, som hun i dag har to barn sammen med: en gutt på 17 og ei jente på 15.

For sikkerhets skyld kjenner hun også en av medpassasjerene under NTP-togturen, Jens Stoltenberg. Begge runder 50 år, og de kan begge mimre om studietiden på Blindern.

Pengesluk

Men hvorfor sporet hun over på jernbane?

– Etter endt eksamen sa jeg ja til den jobben jeg først fikk tilbud om: ved utredningsavdelingen i Samferdselsdepartementet. Og her var det kjempespenning å jobbe; en kreativ og flott avdeling ledet av Steinar Killi. Avdelingen laget utredninger på alle områder innenfor norsk samferdsel. Jeg begynte med post og jernbane og hadde blant annet stor glede av å være

med på den første jernbaneplanen, for perioden 1990-1993.

– Det var den gangen NSB hadde store ambisjoner ...?

– Dessverre var det altfor stor avstand mellom NSBs og statsrådens ambisjoner. NSB ble sett på som et eneste stort pengesluk, og jeg husker at vi ristet på hodet over at NSB ikke forsto hvilken verden vi levde i

Anita var med på å utrede et nytt økonomisk styringsystem for NSB.

– Vi foreslo en regnskapsmessig deling av trafikkdelen og kjøreveien – den første kimen til et jernbanelokk. Vi begynte å tenke utvikling av jernbanen mer lik den måten en utvikler veiene på. Sier kvinnen som hadde hovedansvaret for Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1994-1997. Etter hvert ble hun leder av trafikk-sikkerhetsseksjonen i departementet.

«Ikke helt klok»

Høsten 2001 fikk hun et tips: Det var ledig jobb som leder for plan og utredning i Jernbanelokket.

– Jeg var veldig i tvil. Etter Åstulykken var JBV's omdømme rimelig langt nede. Mine kolleger i departementet var skjønt enige om at jeg ikke var helt klok om jeg takket ja. Jeg var imidlertid fascinert av å komme litt nærmere virkeligheten, samtidig som jeg kunne fortsette å tenke litt langt.

– Hvordan var overgangen fra departementet til JBV?

– Den var vel ikke så veldig stor. Det tyngste var å oppleve at JBV manglet gode administrative rutiner. Det gikk litt på halv tolv i forhold til saksbehandling, arkivering, opplæring, IKT og ikke minst brevskrivning. Så jeg har brukt mye tid og energi på å finne ut av sånne praktiske ting. Vi har gått mange skritt framover, men har ennå et stykke å gå.

«Luftmilliarder»

Etatsdirektøren blir taktsom når

hun minnes den motbakken som jernbanen slet i etter årtusenskiftet.

– Folk hadde mistet tilliten til jernbanen som transportmiddel. Det var liten politisk vilje til å satse, selv om alle så at valget sto mellom en satsing eller en pinsom død. Min første oppgave var å vise – gjennom tydelige anslag – hva vi kunne oppnå ved å satse. Vi laget utredningen «Standard og omfang», og det viste at det ville være samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge ut jernbanenettet – ikke minst på Østlandet. I motsatt fall konkluderte vi med at jernbanen ikke ville kunne fylle noen rolle på sikt. Det åpnet for en politisk diskusjon, og det fikk vi.

Ikke så mye senere – i 2004 – vedtok Stortinget gjennom en ny Nasjonal transportplan å øke overføringene til jernbanen med én milliard kroner i året.

– De partiene som ikke stemte for NTP i 2004, betegnet de ekstra

milliardene som «luftmilliarder». Nå økes rammen med godt over tre milliarder kroner i året, og vi har allerede i år tyvstartet på det store vedlikeholdsløftet.

– Jeg har fått være med på den oppturen jeg håpet på da jeg begynte her, og heldigvis er det i dag kjempeinspirerende å jobbe med jernbane.

Starter nå

Den ferske, nasjonale transportplanen gjør at Anita nå setter fullt trykk på å planlegge de prosjektene som ligger inne i planen.

– Hva er det mest spennende å gå videre på?

– Det er å se om det lar seg gjøre å få til et jernbanetilbud som gjør at folk vil velge toget på de lengre distansene. Hittil har vi vært opp-tatt av å utvikle jernbanen der det bor mest folk, og legge til rette for godstrafikk på fjernstrekningene. Nå skal vi gå enda mer inn i hvor-

dan vi kan bygge ut et godt tilbud persontrafikktilbud mellom de store byene. Vi skal først og fremst utrede hva vi kan oppnå ved å fornye det nettet vi har og se det i forhold til planene om høyhastighetsbaner. Alle regnestykkene må opp på bordet.

– Når er dette arbeidet ferdig?

– Vi må gå i gang med dette utredningsarbeidet med en gang, og her må vi ha klare svar i god tid før rulleringen av NTP om tre-fire år.

Blir ikke frustrert

– Blir du ikke frustrert når de politiske signalene endrer seg og det ene statsbudsjettet slår det andre i hjel?

– Jeg blir ikke frustrert om ting endrer seg. Det der er nok verre for dem som sitter nærmere gjennomføringen. Vår avdeling er forberedt på det meste, men det betyr ikke at vi lar være å si ifra, påpeker Askerkvinnen, som får ut eventuelle små-

frustrasjoner når hun måker snø på sene kvelder og går turer i marka så fort muligheten byr seg.

Etatsdirektøren medgir at JBV har vært underlagt en økende grad av detaljstyring de siste åra, men hun snur det til noe positivt: – Gjennom det har vi fått forståelse for våre behov. Vi har brukt detaljene til å vise hva som trengs å gjøres. Det er selvfølgelig ingen ønskesituasjon at de styrer oss på detaljer, men det kan ha bidratt til å løfte forståelsen for jernbanen langt inn i det politiske miljøet.

– Du er 50 år. Hva slags jernbane har Norge når du er pensjonist?

– Forhåpentligvis har vi da kommet langt i å bygge ut intercity-nettet på Østlandet. Jeg håper at vi også har et godt godsnett med tilhørende terminaler. Kanskje har vi også bygd ut en del fjernstrekninger. Det spørs når jeg pensjonerer meg, sier Anita Skauge og smiler lurt.

HJEMME:

Anita Skauge er glad i naturen nær hjemmet i Asker.



Høyhastighet i ett prosjekt

I denne kronikken utforder professor Bo-Lennart Nelldal norske politiske myndigheter: Han mener Norge bør utrede om det går an å planlegge, prosjektere, finansiere og bygge et høyhastighetsnett i et eget prosjekt.

Nasjonal transportplan (NTP) er lagt fram og er et skritt i riktig retning med en større satsing på jernbanen enn tidligere – med betydelig mer penger både til drift og vedlikehold og til investeringer.

Transportplanen inneholder en skikkelig oppgradering av de eksisterende banene med flere kryssingsspor og dobbeltspor for å øke kapasiteten for godstrafikk og øke punktligheten og hastigheten for persontrafikk.

Derimot ble det ingen høyhastighetsbaner i denne omgang. Uansett hva nor-

ske politiske myndigheter skulle bestemme seg for, kan det være på sin plass å minne om at satsing på høyhastighet handler om å bygge et helt nytt transport-system. Jeg mener derfor at et så omfattende samfunnsløft må drives som et eget prosjekt. Da kan det også bli lettere å finne nye finansieringsløsninger.

Blandet finansiering

En utredning om hvordan høyhastighetsbaner kan finansieres ble i fjor utført i Sverige etter initiativ av en industrigruppe bestående av SJ, Green Cargo, Alstom, Jernhusen og Nordiska Investeringsbanken. Beregninger av kostnader og inntekter viste at det i det minste skulle kunne gå an å delfinansiere høyhastighetsbanene med avgifter på trafikken. Høyhastighetstog betyr store volumer av reisende, og betalingsviljen er til stede når toget blir raskere enn både bil og fly. Høyhastighetstog er også effektive, og både toget og personalet rekker å gjøre mange flere turer per dag enn med et vanlig tog. Togstørrelsen kan tilpasses etterspørselen, og kostnadene blir lave

per plasskilometer. Det gir et handlingsrom for finansiering som ikke eksisterer på konvensjonelle baner.

Det svenske høyhastighetsnett, Europakorridoren, er tenkt bygd på strekningen Stockholm-Södertälje-Linköping-Jönköping og derfra dels til Göteborg, dels til Hälsingborg-Malmö/København. Det er beregnet å koste om lag 100 milliarder om det bygges ut effektivt som et samlet prosjekt. Utredningen foreslo en blandet finansiering som kan se slik ut: Trafikkavgifter finansierer 40 milliarder, staten finansierer 30 milliarder, regionene 20 milliarder og EU 10 milliarder. Det er mye lettere for staten å finansiere 30 milliarder enn 100, og plutselig framstår det ikke som urealistisk!

Ett prosjekt

Det diskuteres mest om høyhastighetstog er samfunnsøkonomisk lønnsomme, men jeg synes den bedriftsøkonomiske lønnsomheten er minst like interessant. En slik studie burde kanskje gjøres i Norge også, ja kanskje har Norsk Bane allerede gjort det, men det burde være regjeringen som

var oppdragsgiver for en slik studie. Det som har skjedd i Sverige, er nettopp at regjeringen har satt i gang en utredning som på bakgrunn av industrigruppens studie skal utrede om det går an å planlegge, prosjektere, finansiere og bygge et høyhastighetsnett i Sverige i et eget prosjekt. Så dette kan være noe å tenke på for den norske regjeringen i tillegg til NTP.

Når det gjelder den samfunnsøkonomiske lønnsomheten, så er det en sikker prognose at forskerne aldri kommer til å bli enige. Det har meget tydelig gått fram også av debatten i Norge at det er mange måter å regne på. De samfunnsøkonomiske kalkylene ble i begynnelsen innført for å sammenlikne ulike veginvesteringer med hverandre, for når man bygger veier, får man jo ingen inntekter direkte fra trafikantene. Og her kan kanskje kalkylene fortsatt duge. Men det går ikke an å regne på et høyhastighetsnett til 100 milliarder på samme måte som når man skal asfaltere en grusveg for 10 millioner.

«Fem år på oss»

Klimaspørsmålet er unektelig et skjebnespørsmål for fortsatt menneskelig eksistens. Høyhastighetstog kan ikke løse hele klimaspørsmålet, men de kan bidra til å

løse det. Om man trekker problemstillingen etter hårene og regner på høyhastighetstog og netto nytteverdien blir +0,1, skal man da satse på å bygge ut høyhastighetstog? Om netto nytteverdien blir -0,1, skal man da satse på å bygge ut grusvegen og ikke bygge ut høyhastighetstog selv om jorden går under? Naturligvis er det ikke så enkelt, men eksemplet viser at det ikke går an å få alt med i den samfunnsøkonomiske kalkylen, og at heller ikke denne alene kan utgjøre beslutningsgrunnlaget.

Miljøspørsmålene har lenge stått på dagsordenen, men de siste årene har klimaspørsmålet blitt det viktigste. Det blir stadig tydeligere at om vi ikke setter inn kraftige tiltak, så trues framtidige generasjoners eksistens. Det er ikke lenger et spørsmål der man kan håpe på en løsning som ikke finnes i dag. Vi må i stedet handle raskt fordi vi ikke får effekt umiddelbart. Mange forskere mener vi har rundt fem år på oss til å snu utviklingen.

Uavhengig av klima

Transport er en del av klimaproblemet. Veg- og flytrafikk og til og med skipsfart er særlig utsatt fordi disse transportformene er så avhengige av fossil energi. Jern-

banen er det mest energieffektive transportmidlet med lav rullemotstand, lavt energiforbruk og liten forurensning. Når det gjelder energiforbruk, så bruker toget tideler i forhold til andre transportmidler, og når det gjelder forurensning, snakker vi om tusendeler ved miljøvennlig, elektrisk togdrift. Elektriske tog kan jo drives av valgfri energikilde, fra vindkraft till kjernekraft.

Toget kan naturligvis ikke erstatte alle reiser eller transporter med andre midler, men kanskje bortimot halvparten av de lange reisene og transportene. Forskerne er enige om at når det gjelder klimaspørsmålet, så må vi både minske det totale energiforbruket, effektivisere energitnyttelsen gjennom mer energigjerrige transportmidler og endre atferden ved å bruke mindre energikrevende transportmidler. Toget og høyhastighetstog er en del av løsningen fordi det også frigjør kapasitet på de gamle banene til gods-transport.

Høyhastighetstog er på den annen side ikke avhengig av klimakrisen for å begrunne sin eksistens. Høyhastighetstog ble bygd før miljø- og klimaspørsmålet var aktuelt. Gjennom kort reisetid er det konkurransedyktig i forhold til bil og fly selv i et marked uten miljøproblemer.

«Det går ikke an å regne på et høyhastighetsnett til 100 milliarder på samme måte som når man skal asfaltere en grusveg for 10 millioner»

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Bo-Lennart Nelldal
TITTEL: Professor i togtrafikkplanlegging ved Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm.





Vinter på Finse

Mens jeg ventet på at været skulle løye på Finse slik at jeg kunne ta meg en skitur, gikk jeg opp i andre etasje på Finse stasjon og tok dette bildet, forteller Bjørn Skauge. Bildet viser en Beilhack snøfres på vei fra Geilo mens passasjerer står og venter på toget.

MITT JERNBANEKAMERABILDE

NAVN: Bjørn Skauge
TITTEL: Faglig leder signal/tele, Bergensbanen
KAMERA: Canon Powershot S80
BOR: Bjelkarøy



«Frekt, morsomt – og en god historie»

Juryen for Jernbanemagasinet's fotokonkurranse 2008 var ikke i tvil: «Vinnerbildet har humor. Det er frekt og morsomt. Samtidig forteller det en god historie». Den glade vinner er en mangeårig entusiast og primus motor i Jernbanens Fotoklubb: Øyvind Bardalen.

Tekst: ØYSTEIN GRUE



Vinner Øyvind Bardalen.

Juryen besto av en entusiastisk profesjonell fotograf og to hobbyfotografer: Elin Høyland er til daglig pressefotograf i Dagens Næringsliv, og hun har flere separatutstillinger bak seg. Hobbyfotografene er forlagsmann Anders Krokfoss i Egmont Serieforlag og Thor Erik Skarpen, ivrig medlem av Oslo Kamera-klubb og informasjonssjef i Jernbaneverket Region Øst.

I tillegg til at vinneren fikk et kompaktkamera fikk tre av innsenderne av bilder gjennom fjoråret hederlig omtale.

– Jeg så motivet på Gare de Lyon med to generasjoner TGV og undertøysplakaten som understreket de klassiske franske linjene. Bildet er tatt med Canon IXUS 800is fra 2006 med 6 mill pixler. Det holder i massevis på et kompaktkamera. Motivet og utsnittet er ikke tilfeldig. Ellers er det «point and shoot». Jeg zoomet litt for utsnittets del. Ingen behandling etterpå, forteller Øyvind Bardalen til Jernbanemagasinet.



FRANSKE LINJER (NR. 5-2008):

De franske TGV-togene har fristet jernbaneentusiaster gjennom veldig mange år. Her står to generasjoner TGV toppet med en åpenbar fransk fristelse på reklameplakaten. Bildet har en enkel komposisjon nesten uten forstyrrelser.

Reklameplakaten er en fin kommentar til både franske linjer og fransk design. Linjene i bildet er harmoniske og fine: moderne og klassiske på samme tid. Tittelen «Franske linjer» er veldig god. Det er godt samsvar mellom tittel og bilde. Bildet har humor. Det er frekt og morsomt. Samtidig forteller det en god historie. Det er godt sett av fotografen Øyvind Bardalen. Han er til daglig lokfører i NSB.

HEDERLIG OMTALE:

MIDT I JORDAS INDRE (NR. 3-2008):

Bildet har dramatiske silhuetter og beskriver en verden mange ikke opplever. Fargene er nydelige, som i et oljemaleri. Fotograf: Hilde Lillejord, nabokontakt i Jernbaneverket Utbygging.



ET PARKERT TOG (NR. 9-2008):

Det mest stemningsfulle bildet i konkurransen. Flott rammet inn, gjentatte elementer og lysforhold som skaper atmosfære. Bringer nok tankene tilbake til inter-rail i ungdomstiden for mange. Fotograf: Kari Espeland, elektroingeniør.



LYS I MØRKET (NR. 10-2008):

Flotte farger i rulleteppene og en fin, uskarp person med i bildet. Fine linjer og komposisjon. Godt sett på et sted som mange ferdes. Fotograf: Torbjørn Eide, flytogfører.



Ny sjef i VR

Det finske jernbanekonsernet VR skifter toppsjef i løpet av sommeren. Ut går Henri Kuitunen, som har ledet selskapet siden 1997, men som ikke lenger er enig med sin eier, den finske regjeringen, om strategien videre. Inn kommer 43 år gamle Mikael Aro. Han sitter nå i ledelsen av Carlsberg-gruppens avdeling for Nord-Europa.

På teppet

Den mektige sjefen i Deutsche Bahn, Hartmut Mehdorn, måtte i vinter beklage overfor fagforeningene at DB både i 2003 og 2005 fikk et sikkerhets-selskap til å sjekke bankkontoen til 173 000 ansatte for å sjekke om de hadde mottatt bestikkløser fra underleverandører. Sikkerhets-selskapet skal ha sjekket bankkonti og telefonbruk opp mot 80 000 selskap som leverer tjenester til DB. Spionasjen mot egne ansatte ble gjort uten at fagorganisasjonene var orientert.

GSM-R i Frankrike

Det franske jernbaverket RFF har skrevet avtale med TDF, den franske varianten av Telenor, om å bygge ut GSM-R som et OPS (offentlig privat samarbeid)-prosjekt. GSM-R vil bli tatt i bruk gradvis fram til 2014, da det er forventet at hele nettet på 14 000 kilometer med baner er dekt opp. OPS-samarbeidet omfatter finansiering, utbygging og drift av nettet i 15 år med en prislapp på én milliard euro. I Norge tok vi i bruk GSM-R på hele jernbanenettet 1. november 2007.

Reisegaranti

SAS og SJ går i Sverige sammen om gi kundene en reisegaranti på hele reisen. Det vil si at en kunde som skal reise fra Avesta til Amsterdam, blir tatt hånd om både hvis toget skulle være forsinket eller om flyet er det. Avtalen gjelder for folk som reiser hyppig via Arlanda, og som nå kan få et felles årskort for SJ og SAS. Årskortet blir utstedt i tre varianter. Ett er for reiser i Sverige og gjelder for samtlige SJ-tog og alle innenriksflyene i SAS. Det andre gjelder for alle SJ-tog og en bestemt strekning med SAS i Sverige. Det tredje gjelder bestemte strekninger, som for eksempel Stockholm-Gøteborg. Der kan kunden selv bestemme om hun eller han vil ta tog eller fly.

Klinesjuka briter

En årsak til forsinkelser i England er at det klines for mye. Nå stilles det store forhåpninger til et nytt kyssing forbudt-skilt. Det har allerede kommet opp på Warrington Bank Quay-stasjonen 25 km vest for Manchester.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** SCANPIX/PA PHOTOS

Hvem har ikke sett det på stasjoner også i Norge, at avskjedene kan være tung, tårevåt og langvarig før toget går? I England har togselskapet Virgin sett seg lei på denne romantiske virksomheten fordi det forsinket togavgangene. Nå har det første skiltet med kyssing forbudt kommet opp.

Skiltet er satt opp der han eller hun (sjåføren) får slippe av passasjerer i all hast for så å kjøre videre med det samme. Det er denne øvelsen mange ikke klarer å gjennomføre uten en nærmere kroppskontakt.

USA først

De første skiltene som markerte «kiss and ride»-sone, kom i USA, naturligvis. Det var på 1950-tallet, da krigen var over, konene vel

plassert i heimen igjen og husholdningens eneste bil ble brukt til å kjøre far til stasjonen.

Dette fine tiltaket fikk et skudd for baugen på slutten av 70-tallet. Det første kyssing forbudt-skiltet kom opp i en landsby utenfor Chicago på bakgrunn av klager på at de følelsessterke avskjedene medførte køer og forsinkelser. I India ble et par arrestert etter at pendlere hadde klaget sin nød over deres aktivitet.

I Warrington var det lederen i handelsstandsforeningen som kom med forslaget om å sette opp et kyssing forbudt-skilt. Nå mener Virgin at dette kan ha noe for seg på flere stasjoner etter hvert som de også skal pusses opp.



STRENGT: Da Warrington Bank Quay Station ble pusset opp for et titalls millioner kroner, kom dette skiltet opp – for å forbinde forsinkelser.



HANDMAKT: Dette bildet er tatt ved byggingen av høyhastighetsbanen mellom Beijing og Tianjin. Den 115 kilometer lange strekningen, som er første del av høyhastighetslinjen Beijing-Shanghai, sto ferdig til OL i Beijing i fjor.

Satser tungt

Ved å satse halvannet norsk oljefond (3700 milliarder kroner) på jernbane kan Kina få seks millioner i arbeid. Det hjelper litt.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** SCANPIX/ZUMA PRESS

Kina er det landet i verden som har mest utenlandsk valuta i reserve. De har solgt varer til utlandet, men latt mye av salgssummen bli værende igjen som statsobligasjoner. Det gir økonomiske muskler i en vanskelig tid. For å være bedre forberedt til neste økonomiske opptur, velger kineserne å bygge jernbane.

Da det kokte som verst i fjor, var manglende kapasitet i jernbanenettet en merkbart flaskehals. Det gjaldt både for gods- og passasjertrafikk.

Med de svimlende planene, som vil øke lengden på jernbanenettet fra dagens 79 000 kilometer til 120 000 kilometer innen 2020, vil det bli en bedring på det.

Rosinen i pølsa

Det største og mest ambisiøse prosjektet på

jernbanesiden er byggingen av høyhastighetsbanen på 1318 kilometer mellom Beijing og Shanghai. En tredel av denne banen vil måtte bli bruer. Blant annet skal banen krysse både Den gule flod og Yangtse-elva.

Den første delen av banen er allerede tatt i bruk. 115 km med nytt spor sto ferdig mellom Beijing og Tianjin i god tid før OL. Denne strekningen gjøres nå unna på halvtimen.

For øvrig er planen at byggingen av hele strekningen Beijing-Shanghai skal være unnagjort på fem år og til en samlet pris av 75 milliarder kroner.

Denne høyhastighetsbanen går gjennom det tettest befolkede området i Kina, der mer enn hver fjerde kineser bor. Hele strekningen blir forberedt for 300 km/t.

**Jernbanelinjen****Sentralt**

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

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

Info Utbygging

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

Info Øst

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

Info Vest

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

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

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



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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Vår egen «snåsamann»

Så har han omsider pensjonert seg, Snåsamannen Joralf Gjerstad. Med den pågang han opplevde i kjølvannet av Ingar Sletten Kolloens bok, kunne han bare ikke fortsette på samme sporet. Men Snåsamannen var slett ikke den første innen faget. Da Marcello Haugen døde i 1967, for øvrig på et tidspunkt han selv hadde forutsett, hadde også han opplevd en pågang av opptil hundre personer pr. dag på det meste.

Mikael Martin Hansen Haugen var av sigøynerslekt og ble født på Kongsberg i 1878. Hans farmor fortalte ham at han hadde rett til det italienske adelsnavnet Marcello, og som 34-åring kalte han seg Marcello Haugen. Allerede som ung gutt forsto han at han hadde såkalt «klarsyn», men det var først etter at han kom inn ved jernbanen at han for alvor begynte å gjøre bruk av sine spesielle evner.

Jernbanen var en trygg arbeidsplass, og arbeid ved Statsbanene gav status, men for Marcello var også muligheten til å kunne reise særdeles viktig. Hans jernbanekarriere startet i 1898 som hjelpearbeider på jernbaneverkstedet på Hamar. Han fikk deretter jobb som lokomotivpusser, ble stasjonert på Otta i år 1900 og avanserte i 1908 til fyrbøter.

De åtte årene Marcello bodde på Otta, karakteriserte han senere som de lykkeligste i sitt liv. Han hadde «magnetiske hender» som kunne fjerne smerte; han helbredet visse sykdommer; han fant bortkomne ting og dyr; han kunne se inn i fremtiden og han rettleidet folk rent åndelig. Han var også en meget pen mann med sort hår, brune øyne og et varmt smil. Det skal ikke ha vært få unge kvinner som søkte råd hos den unge jernbanemannen på Otta. Han forble imidlertid ugift all sin dag.

Det var Gudbrandsdalens folk som særlig søkte til Marcello i hans jernbaneår på Otta, Ringebu og i Lillehammer. På en høyde ved Otta reiste han hytta Sameti med navn etter Jesu ord på korset: «jeg tørster», og i Lillehammer bygde han Svarga dit han flyttet fra Oslo i 1940, og der han bodde inntil sin død i 1967.

Det ligger en viss tilsnikelse i å kalle



Marcello for jernbanens «snåsamann», for etter at han hadde fått permisjon for å reise utenlands 1913-1914 og hadde besøkt både antroposofen Rudolf Steiner og keiser Franz Josef av Østerrike-Ungarn, sluttet han ved Statsbanene etter eget ønske i 1915. For i motsetning til Joralf Gjerstad avviste ikke Marcello enhver godtgjøring, og han fant ut at han kunne leve av sine tjenester og av aksjespekulasjon.

Han skrev bøker selv, og det er skrevet bøker om ham, men maken til suksess som Kolloen/Gjerstad hadde verken Øistein Parmann eller Jan Vidar Lie

Pedersen. Så kunne de da heller ikke reise rundt med spåmannen i levende live på salgsturné ledsaget av vitneprov fra helseminister og høyesterettsadvokat.

Det hadde i grunnen vært greit med en Marcello Haugen i aktiv jernbanetjeneste i dag også. Hva skulle en vel med målevogn om en hadde en marcello på toget? Og å gjennomskue en budsjettprosess ville vel være barnemat for en Marcello Haugen som i 1914 ble tilkalt til den tyske generalstabens i Berlin for å bli uteskjet om råd og oppfatninger om en eventuell storkonflikt i Europa!

Reidar S H