

Jernbane

NR. 7 - 2009

magasinet



En magnet

Nye Lysaker stasjon virker som en magnet på næringslivet. - Ingen ting slår å ta toget, mener direktør Tommy Ødegård i Microsoft Norge, som dekker 70 prosent av de ansattes reisekostnader - hvis de reiser kollektivt.

Side 4-9



Jernbaneverket

Gleder og utfordringer

Det er fantastisk moro å være med på åpningen av nye jernbaneanlegg. Den første september, på dagen 155 år etter den første store åpningsdagen på norsk jernbane, ble nye Lysaker stasjon offisielt åpnet. Det er et stort arbeid som er nedlagt gjennom flere år, og vi har kommet godt i mål med prosjektet.

Åpningen av Lysaker er en viktig milepæl i utbyggingen av vestkorridoren, og om to år kan vi se fram til at hele den nye strekningen står ferdig. Da har vi et viktig grunnlag for et forbedret jernbanetilbud rundt hovedstaden.

Allerede nå ser vi hvordan den nye, flotte stasjonen inviterer til mer bruk av toget. Lysaker er et område med hele 25.000 arbeidsplasser like ved stasjonen, og i denne utgaven av Jernbanemagasinet forteller næringslivsledere som har virksomhet på Lysaker, om hvor viktig det er med gode kollektivtrafikktilbud.

Vi i Jernbaneverket skal fortsette å bygge ut. Rundt Oslo er nytt dobbeltspor Oslo-Ski den neste store oppgaven. I Nasjonal transportplan legges det opp til investeringer på jernbanen for 50 milliarder kroner i neste tiårsperiode. Det er en tillitserklæring til Jernbaneverket - og den forplikter.

Dessverre har vi nettopp hatt en sak som det er viktig at vi lærer av. I slutten av august forelå den eksterne revisjonsrapporten vi bestilte i november, om prosessen rundt anskaffelsen av signal- og sikringsanlegget Merkur. Konklusjonene her er alvorlige for Jernbaneverket. Rapporten peker på flere svakheter i Merkurprosjektet, både ved anskaffelsen, gjennomføringen og rapporteringen.

Jeg er glad for at vi allerede har tatt fatt i mange av de tiltakene som foreslås i rapporten. Gjennom det omfattende utviklingsprosjektet som pågår i Jernbaneverket, har vi satt nøyaktighetskultur, etterlevelse, kompetanse, roller og ansvar i fokus. Jeg opplever stor oppslutning rundt dette prosjektet og føler meg trygg på at det vil bidra til en profesjonalisering av alle deler av Jernbaneverkets virksomhet.

Vi skal vise oss samfunnets tillit verdig.

Elisabeth Enger
ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør



Innhold



16
Signal

Jernbaneverket får stryk for arbeidet med det nye signalanlegget Merkur. Nå penses hele organisasjonen inn på nytt spor.



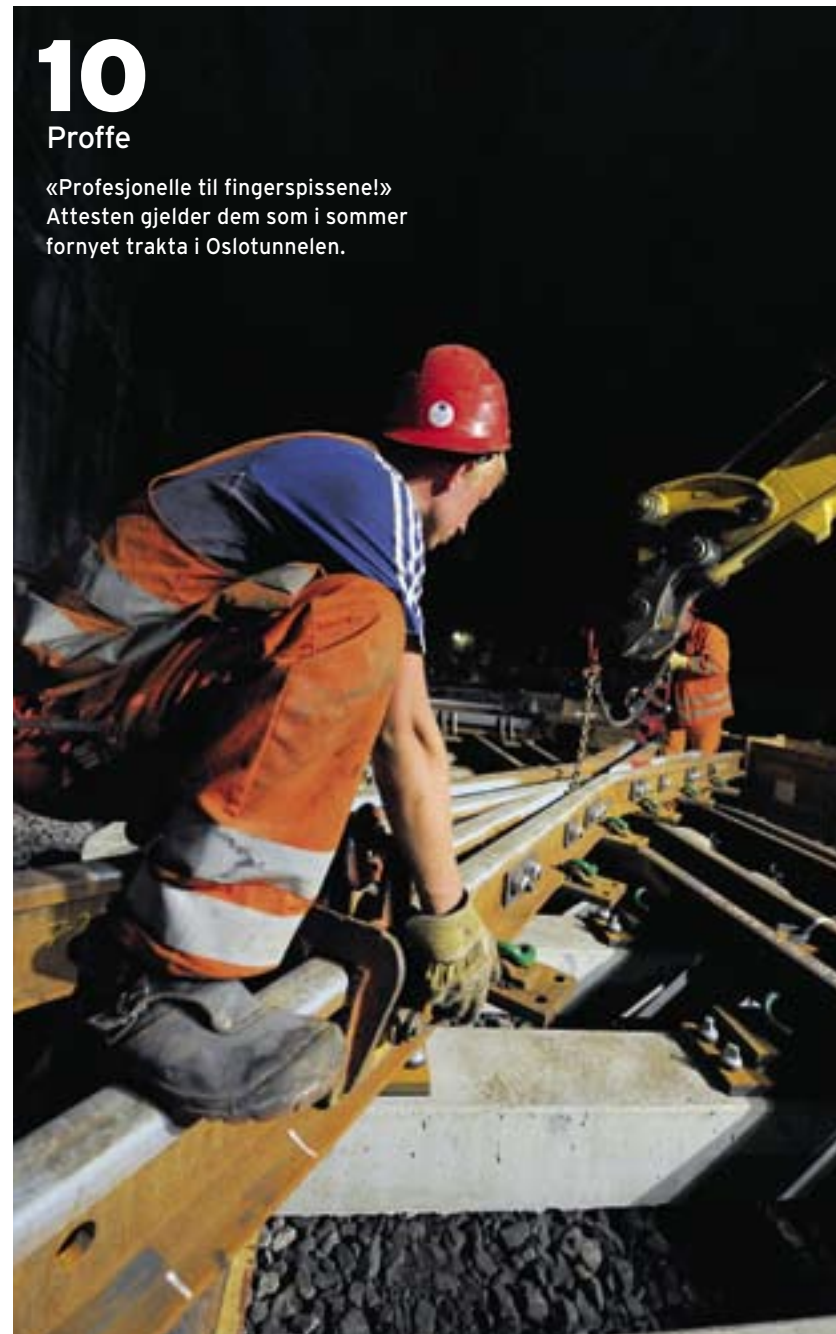
20
Endelig

Over hele landet ligger nye sviller og venter. Det arbeides med liv og lyst for en bedre jernbane.

Næringslivets nye knutepunkt	4
Kunst mellom himmel og jord	6
Satte ny standard	10
Smånytt innenriks	14
- Tydelig og nøyaktig!	16
Min arbeidsdag	18
JBV legger stein på stein	20
Slik snudde dansk jernbane	22
Positivt utolmod	25
Smånytt innenriks	26

10
Proffe

«Profesjonelle til fingerspissene!»
Attesten gjelder dem som i sommer fornyet trakta i Oslostunnelen.



28
Budbringer

Jernbanealliansen med Tore Killingland i spissen har hamret ut ti flunkende nye jernbanebud.



36
Barsking

Byggeleder Martin Skipperud har frest rundt på Harley'en sin i hele sommer for å sikre at Lysaker stasjon ble ferdig i tide.

Jernbane NR 7 - 2009 *magasinet*

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland
REDAKTØR Tore Holtet
FOTAJOURNALIST: Øystein Grue
JOURNALIST: Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Olav Nordli
Ragnhild Aagesen
Hilde Lillejord
Per-Bjørge Moltubakk
Trude Isaksen
Svein Erik Bakken
Jan Erik Kregnes
Reidar Skaug Høymark
FORSIDE: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Tore Holtet
Jernbaneverket HK
Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo
22 45 52 98 (916 55 298)
E-post: tore.holtet@jbv.no
Redaksjonen avsluttet 28. august 2009.
UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no
Opplag: 6.100
Layout: Cox, Oslo
Trykk: Stens trykkeri
Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no

Næringslivets nye knutepunkt

Rundt nye Lysaker stasjon er det 25.000 arbeidsplasser innenfor en radius på 800 meter, og tallet vokser som aldri før. Kort avstand til kollektivknutepunktet er avgjørende for at mange bedrifter velger å etablere seg akkurat her.

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

– Microsoft Norge flyttet til Lysaker for seks år siden, og i fjor ble vi nærmeste nabo til den nye stasjonen som nå åpnes. Begge ganger var nærheten til toget et sentralt kriterium da vi bestemte oss for lokaler, opplyser direktør Tommy Ødegaard. Han leder avdelingen som er ansvarlig for Microsofts partnerprogrammer og relasjoner med partnere.

Ødegaard tar toget til og fra jobb når han skal i et møte i Oslo, eller når han skal fly fra Gardermoen.

Refunderer månedskortet

– Den nye stasjonen har blitt veldig flott, og adkomsten som er bygd til Lysaker torg, gir oss kjempegod tilgjengelighet. Dette i seg selv gjør at mange ansatte velger toget, men i tråd med at Microsoft Norge ønsker å ha en miljøprofil har vi besluttet å yte et ekstra bidrag.

– Firmaet refunderer nå 70 prosent av reisekostnadene til ansatte som reiser kollektivt. Dette har blitt positivt mottatt og har ført til en økning i kollektivandelen blant våre 250 medarbeidere, sier Ødegaard.

– Sett i forhold til miljøaspektet reagerer jeg imidlertid litt på at

refusjonen av månedskortet blir fordelsbeskattet. Gratis parkeringsplass på jobben, derimot, skattlegges ikke. Dette synes jeg er et paradoks som bør være politiskeremat før valget, smiler han.

Microsoft Norge holder seg også med elbiler som de ansatte kan bruke hvis det er tidkrevende eller upraktisk å reise kollektivt til et møte. Dessuten prøver man å redusere reisebehovet gjennom bruk av videokonferanser.

Viktig med Flytoget

– Likevel må vi reise mye ut siden vi er en internasjonal bedrift. Vi får også mye besøk. Derfor var tilgangen på Flytoget et sentralt kriterium da vi bestemte oss for å flytte hit, sier Ødegaard.

– Vi råder alle våre gjester til å ta Flytoget. For mange er det uvant å ikke skulle bruke taxi, men vi framholder at toget er både rimeligere og gir en mer positiv opplevelse.

En ny hverdag

Ødegaard er selv blant de mange som nyter godt av refusjonsordningen, siden han tar toget mellom Lysaker og hjemmet på Hvalstad i Asker.

– Jeg kunne ikke tenke meg annet enn å ta toget. Der kan jeg kose meg med MP3-spillere og avisa mens jeg skotter bort på køen langs motorveien, sier han.

Fra 2012 ønsker NSB å øke frekvensen på lokaltoget som betjener alle stasjoner langs Drammenbanen. Dette ser Ødegaard veldig positivt på.

– Det vil forandre selve måten



man forholder seg til reisen på. Hvis man kommer et halvt minutt for seint til toget i dag, er det en halvtime å vente på neste. Med kvarterstruter kan man i grunnen bare rusle ned på plattformen og ta det første toget som kommer, sier han.

Byen Lysaker

Lysaker har en av de største konsentrasjonene av arbeidsplasser i landet. Det er for eksempel flere personer som reiser til og fra Lysaker hver dag enn det finnes innbyggere i Hamar.

I tillegg til de 25000 arbeidsplassene like ved stasjonen er det i dag nærmere 12.000 arbeidsplasser på Fornebu, et tall som kan bli mer enn fordoblet innen utbyggingen av dette området er ferdig.

De siste 25 årene er antallet arbeidsplasser mer enn femdoblet,

og veksten ser ut til å fortsette. I desember flytter godt over tusen Storebrand-ansatte inn et steinkast fra stasjonen.

Reisetidsregnskap

– Når vi skulle forlate Aker brygge, måtte vi finne et sted med sentral beliggenhet. Ved siden av kostnadsbesparelser og krav til lokalene var kort vei til tog og annen kollektivtransport et avgjørende kriterium for valget av Lysaker, sier informasjonsdirektør Egil Thompson i Storebrand.

– På forhånd kartla vi hvilke reisetidsendringer flyttingen ville medføre for våre medarbeidere, og vi var i dialog med transportselskapene. Mange av våre ansatte pendler til Lysaker fra en bopæl øst for Oslo, og Storebrand har vært en pådriver for at togene som i dag

snur på Skøyen, skal fortsette til Lysaker, forteller Thompson.

Også andre firmaer på Lysaker som Jernbanemagasinet har vært i kontakt med, vektlegger jernbanestasjonen og de gode kommunikasjonsene. I tillegg til togene betjenes Lysaker stasjon av over 1400 busser i døgnet, og det er også båtforbindelse fra Lysaker til Nesodden. Et allerede etablert miljø med mange virksomheter innenfor finans, forsikring, shipping og IT bidrar også til at flere søker seg til Lysaker.

Flere nye næringsbygg

I nær framtid starter Olav Thon Eiendom utbygging av 23.000 m² med nye arealer på nabotomta på nordsiden av stasjonen, som har vært leid av Jernbaneverket til riggområde under anleggstida. Det er planlagt både hotell, boliger og

TOGFRELST: – Jeg kan ikke tenke meg annet enn å ta toget, sier direktør Tommy Ødegaard i Microsoft Norge.

næringsarealer, som vil gi et sted mellom 1000 og 1500 nye arbeidsplasser.

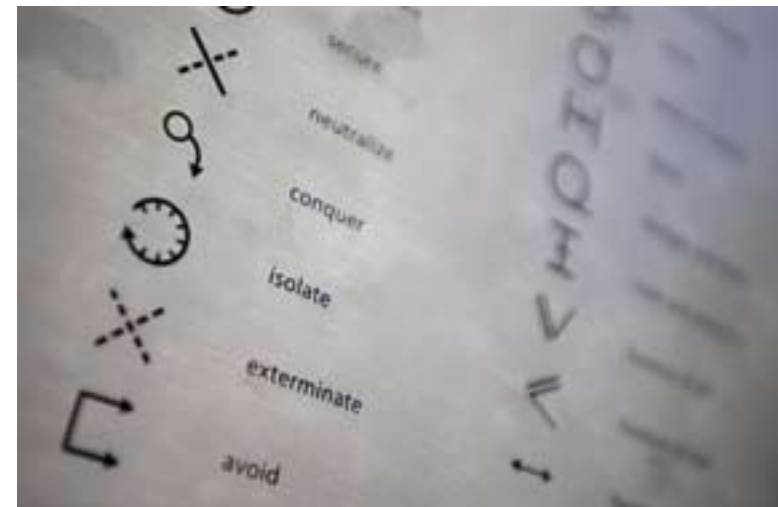
– Dette er selve indrefiletten på Lysaker, og vi ønsker å utvikle denne tomte snarest mulig. Muligheten til å gå tørrskodd fra nye Lysaker stasjon blir et veldig pre for dette prosjektet, sier eiendoms-sjef Håvard Staff Brenno i Olav Thon Eiendom.

På motsatt side av Lysakerelva har Mustad Eiendom også planer om ny bebyggelse som skal huse både boliger og 7-800 arbeidsplasser, mens Vital Eiendom har utbyggingsplaner i Granfoss næringspark.

Med andre ord ligger det til rette for at symbiosen mellom næringsliv og kollektivknutepunkt kan føre til fortsatt felles vekst også i årene som kommer. Både NSB og Flytoget har derfor ønske om å utvide tilbudet på Lysaker og i Vestkorridoren for øvrig etter at parsellen Lysaker-Sandvika står ferdig i 2011.

EN AV LANDETS STØRSTE

- ▶ Lysaker stasjon fremstår i dag som et moderne og funksjonelt kollektivknutepunkt.
- ▶ Med om lag 1,6 millioner av- og påstigninger hvert år er Lysaker en av landets største jernbanestasjoner målt i antall passasjerer.
- ▶ Lysaker er i tillegg et regionalt knutepunkt for busstrafikk, hvor det daglig stopper om lag 1400 busser.
- ▶ I de opprinnelige planene var det lagt opp til at Lysaker også skulle være endestasjon for en automatbane til Fornebu. Dette gikk senere Akershus fylkeskommune bort fra.



NØKKELEN: Plakettene med symbolforklaringene er nøkkelen til en forståelse av Meyers kunstverk.

Kunst mellom himmel og jord

Kunstneren Bo Meyer har smykket ut Lysaker stasjon med inspirasjon både fra det jordiske og det guddommelige mens kollegaen Steinar Jakobsen ble inspirert av T-banestasjoner i New York ...

Tekst: RAGNHILD AAGESEN **Foto:** HILDE LILLEJORD

STORFORMAT: Bo Meyer har kombinert indianske og militære symboler i sin kunst.

Jernbanelaget tok allerede i Lysaker-prosjektets planfase initiativ til et samarbeid med statens fagorgan for kunst i offentlige rom (KORO). Bo Meyer og Steinar Jakobsen vant konkurransen om den kunstneriske utsmykningen av den nye stasjonen.

Meyer og Jakobsen har i sine kunstverk valgt å ta utgangspunkt i stasjonens to hovedmaterialer som er betong og glass. Stasjonens enorme betongfasade prydes i dag av Meyers arbeider, mens Jakobsen har tatt utgangspunkt i gangstrøketets fargede glassvegger. Utsmykningen og plasseringen er i henhold til Jernbanelagets ønske om at kunst og arkitektur gjens-

dig skal underbygge og berike hverandre.

«Signs»

Bo Meyers kunstverk «Signs» består av 32 symboler som er malt på stasjonens betongfasade. Halvparten av symbolene er militære symboler som benyttes i forbindelse med strategisk planlegging av krigshandlinger og invasjon. Den andre halvparten av symbolene stammer fra en gruppe nord-amerikanske indianere.

– De militære symbolene representerer i mine øyne *earth* – det jordiske, og den elendighet og synd vi mennesker forårsaker, forteller Meyer. Indianersymbolene ►



BETONG OG GLASS: Meyer og Jakobsen har i sin utsmykning tatt utgangspunkt i stasjonens to hovedmaterialer som er betong og glass.

► er blitt kanalisert til indianerne fra det ytre rom, og disse representerer for meg *heaven* og de guddommelige verdier, fortsetter han. De 32 symbolene danner til sammen 16 symbolpar bestående av ett militært symbol og ett indiansk symbol.

Kunst i storformat

Meyer har levert et kunstverk i storformat. Symbolene har en størrelse på i overkant av 2x2 meter og er lette å få øye på. Kunstverkets betydning derimot er ikke like lett tilgjengelig.

Nøkkelen til en forståelse av kunstverket finnes på to plaketter som er plassert ved siden av symbolene. Plakettene er små og kan være vanskelige å få øye på, de må oppdages. Her er de enkelte symbolenes betydning forklart, men publikum må selv kombinere symbolene for å forstå symbolparenes meningsinnhold.

Urbane kvinner i møte med naturen

Steinar Jakobsens kunstverk består av portretter som er risset inn i fargede pleksiglassplater. Arbeidene viser tre forskjellige kvinnekarakterer i møte med naturen. Jakobsen har i disse portrettene latt seg inspirere av

skrekkfilmer, norske sagn og folkeeventyr.

– Bildene er i sin figurasjon strippet for individualitet og fremstår mer som silhuetter. Figurene er i tillegg i størrelsesordenen én til én, og bildene og figurasjonene vil med dette kunne oppleves som en gjenspeiling av en selv, fortsetter Jakobsen.

Pusterom

Jakobsen har valgt å jobbe med utgangspunkt i stasjonens gangstrøk, og bildene er integrert i gangstrøket fargede glassvegger.

– Valget av dette området er knyttet til stedets aktivitetsnivå og dets arkitektoniske utforming, forteller Jakobsen. – Gangstrøket er ett av stasjonens mest hektiske områder, og jeg ønsker at bildene skal være et pusterom i et hektisk miljø, som en jernbanestasjon jo er. Alle de tre arbeidene er plassert nært opp til en betongsøyle, og min idé er at publikum kan stå ved disse søylene og la tankene fly mens de venter på toget eller bussen, fortsetter Jakobsen.

Arbeidene er risset inn i vinduene, og inspirasjon til å benytte denne teknikken fikk Jakobsen da han bodde i New York. – Jeg ble her fascinert av tagging på t-banevinduer, såkalt «scratchiti», og jeg

har valgt å videreutvikle denne teknikken, forteller kunstneren. Hvert av de tre arbeidene på stasjonen består av tre pleksiglassplater, én transparent farget og én sort som begge er risset, samt en klar bakplate.

Utsmykkingsutvalg

Utsmykkingen av Lysaker stasjon har vært et samarbeidsprosjekt mellom Jernbaneverket og KORO. Prosjektet, som har en kostnadsramme på 1,5 millioner kroner, er i sin helhet finansiert av Jernbaneverket.

Den praktiske gjennomføringen av prosjektet har vært delegert til et utsmykkingsutvalg oppnevnt av KORO. Utvalget har hatt i oppgave å utarbeide utsmykkingsplan og å påse at utsmykkingen har blitt gjennomført etter planen.

Billedkunstner Marit Arnekleiv har vært leder for utvalget og prosjektets kunstneriske konsulent. Utvalget har i tillegg bestått av sivilarkitekt Ivar Lykke, sivilarkitekt Jenny Osuldsen fra Snøhetta arkitekter, samt representanter fra Jernbaneverket.

RISSET I GLASS: - Jeg ønsker at mine bilder skal være et pusterom i et hektisk miljø, sier Steinar Jakobsen.



Satte ny standard

I sommer ble det satt en ny standard for vedlikehold og fornyelse av norsk jernbane. Det skjedde under utskifting av sporveksler i Oslotunnelen. I løpet av tre år skal én milliard kroner omsettes til feilfri jernbane gjennom Oslo.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Prosjektleder i vedlikeholdsprosjektet som nå pågår mellom Lysaker og Etterstad, Terje Kristiansen, har en stri tørn. Jobben, som startet i 2008, handler om å få orden på nedslitte skinner og sviler, sporveksler, signalanlegg og strømforsyning uten å stanse togtrafikken mer enn absolutt nødvendig til og fra Norges største og mest hektiske stasjon og gjennom

nåløyet av en dobbeltsporet tunnel under Oslo – der det går 850 tog i døgnet.

På spreng

På nattetid og i helgene jobbes det på spreng fra siste tog har gått til første tog skal gå i rute neste morgen. På hverdagene er det kun to timer ordinær stans i togtrafikken om natten.

– Derfor settes innsatsen inn for fullt i helgene, forklarer Terje Kristiansen.

Han er ikke i tvil om at togpassasjerer i Osloområdet går en bedre hverdag i møte i tiden fremover.

Terje Kristiansen gir samtlige involverte entreprenører uforbeholdent skryt for innsatsen så langt.



KRANDEBUT: For første gang i Norge brukes en spesialkran som løfter inn til 125 tonn uten å komme i konflikt med kjøreledningen.

FOTO: HILDE LILLEJORD



PARAT: Prosjektleder Rainer Grewe (rød hjelm i midten) i Internasjonal Divisjon i H.F Wiebe legger ikke skjul på at hos den tyske jernbaneentreprenøren ønsker seg flere og større oppdrag i Norge.

- Stort engasjement

Jernbaneverkets prosjektteam får skryt av en av Europas største jernbaneentreprenører: - Vi ble fulgt opp med stort engasjement, langt ut over hva vi er vant til, sier prosjektleder Rainer Grewe i H.F Wiebe GmbH & Co.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Gjennom jobben vi ble tildelt står det klart for oss at jernbanen i Norge vil klare seg godt uten oss. Men vi vil hevde at jobben vi utførte ikke ville vært mulig å gjennomføre like godt og like effektivt innenfor den begrensede tiden som var avsatt til jobben, uten den skinnegående kranen vi benyttet, sier Grewe.

– Oppsummert er vår erfaring meget positiv, fra kontraktsinngåelse i mai, gjennom forberedelsene og samarbeidet med vår oppdragsgiver, forsetter han.

Trygg

På spørsmål om det dukket opp uventede problemer i arbeidet, svarer Rainer Grewe at ingen oppdrag i denne størrelsen foregår uten noen form for uventede problemstillinger.

– Men jeg er trygg på fagmiljøet i Wiebe. Sammen med opp-

dragsgiver er vi til enhver tid i stand til å håndtere nesten hvilken som helst teknisk utfordring i anleggsgjennomføringen.

Omfanget av oppdraget som ble utført innenfor to og en halv ukes gjennomføringsperiode, var ingen liten jobb, sier diplomingeniøren.

Større oppgaver

– Wiebe har vist at vi kan gjennomføre slike spesialiserte, arbeidsintensive og krevende oppdrag i løpet av kort tid. Med denne referansen håper vi å kvalifisere oss for flere oppdrag i Norge. Selvsagt er vi opptatt av å komme inn på enda større oppgaver på jernbanen i Norge, akkurat som vi konkurrerer om både mindre, men også vesentlig større prosjekt i Tyskland og Europa for øvrig, avslutter Rainer Grewe.



LOGISTIKK: En ingeniør sjekker den tekniske tegningen for det store sporkrysset.



DE TO SENTRALE: Prosjektlederne Rainer Grewe (t.v) fra Wiebe og Terje Kristiansen fra Jernbaneverket.



KRAFTKAR: Slegge og fysisk innsats må til når tunge eikesviller skal justeres på millimeteren i det nye sporkrysset som ble lagt inn i «trakta» i Oslotunnelen i siste del av juli. En arbeidsleder kontrollerer.

Betydelig forfall

- Det var overraskende å se forfallet i Oslotunnelen, sier norsk kontaktperson for den tyske jernbaneentreprenøren Wiebe, Odd Ingar Jensen.

Tekst: ØYSTEIN GRUE

Den tidligere banereparatøren og regionsjefen i NSB Region Øst, Odd Ingar Jensen, var på 90-tallet sjef for testing og kontroll av den 65 km lange Gardermobanen og var med på å etablere driftsavdelingen på Norges raskeste jernbanestrekning før han startet egen rådgivingsvirksomhet for 12 år siden. Jensen betegner tilstanden i Oslotunnelen som symptomatisk for vedlikeholdsinnsatsen på jernbanen i Norge de siste 10-15 år med manglende ressurser for å opprettholde kvaliteten på anleggene.

Flere med kran

- Min rolle som norsk kontaktperson for Wiebe har vært å sammenligne tilgjengelig teknologi i Norge med alternativene som jernbaneentreprenørene i Europa benytter for den type oppdrag som skulle utføres i Oslotunnelen, forklarer Jensen. Han har fått henvendelser fra flere entreprenører som vurderer å gå til anskaffelse av den krantypen Wiebe benyttet i Oslo i sommer, med kapasitet til å løfte og forflytte inntil 125 tonn uten å komme i konflikt med strømforsyningsanlegget.

Kritisk

Jensen er kritisk til måten sporveksler og sporkryss håndteres på i Norge. - I Tyskland ville vår håndtering ikke blitt godkjent. Vår kultur er på mange måter et resultat av at vi ikke har klart å implementere den teknologien som i dag er tilgjengelig. Norge er blitt hengende etter den internasjonale utviklingen på jernbane. Odd Ingar Jensen skryter av prosjektleder Terje Kristiansen i Prosjekt Oslo: - Terje kan jernbane, kjenner anlegget på Oslo S og sin egen organisasjon fra sikkerhetsmannen ute i pukken og opp til den enkelte togleder. Uten sindige, grundige og kreative Terje Kristiansen i prosjektledelsen ville «Prosjekt Oslo» fortonet seg langt vanskeligere i gjennomføringsfasen, sier han til Jernbanemagasinet.

► Ny standard

- På litt over to måneder klarte Strukton Rail å komme i mål med 47 000 meter ny signalkabel mellom selve hjertet i signal- og sikringsanlegget i Gamlebyen og anleggsområdet nede i Oslotunnelen. Anleggsstart for disse arbeidene var 4. mai, og jobben var ferdig til det tidskritiske langbruddet startet 17. juli, forteller Kristiansen. - Nye signalkabler frem til anleggsområdet i juli var en forutsetning for den store, tunge og ikke minst utfordrende utskiftingen av de første 14 av til sammen 90 utslitte sporveksler med nye drivmaskiner inne i den såkalte «trakta». Men i løpet av 16 dager var «trakta» som ny.

Terje Kristiansen mener at entre-

prenørene Strukton og Wiebe på mange måter har satt en ny standard for vedlikehold og fornyelse på norske spor.

- Profesjonelle til fingerspissene, kommenterer prosjektlederen, som fremhever én fellesnevner for samtlige involverte i «Prosjekt Oslo» så langt: - Ingen skader. Det er overordnet.

Den gode dialogen

Aktivitetene og milepælene fremover står tett som hagl og tillater ikke ett hvileeskjær. Derfor betyr den gode dialogen mellom alle involverte i og utenfor Jernbaneverket veldig mye, framholder Kristiansen, som leder den lille prosjektorganisasjonen i Jernbaneverket Utbygging. JBV

Region Øst er oppdragsgiver. I tillegg har han regelmessig kontakt med hovedkontoret og ikke minst Statens jernbanetilsyn. Og tilsynet må fortløpende gi tillatelse til å ta i bruk nye jernbanetekniske løsninger som til dels tas i bruk for første gang i Norge.

- Det siste gjelder blant annet nytt togdeteksjonssystem i form av akseltellere som skal erstatte de tradisjonelle isolerte skjøtene gjennom hele Oslotunnelen fra Oslo S til Skøyen og gjøre signalanlegget vesentlig mer robust.

Splitter nytt

- Vi skal skifte ut samtlige sviller og alt av skinner gjennom den 3,6 km lange tunnelen under Oslo og på hver side til Etterstad og Lys-

aker inkludert alle spor på Oslo S. Vi legger også ny ballast/pukk og bygger nytt kontaktledningsanlegg på begge sider av tunnelen. For første gang erstatter Jernbaneverket en ordinær kjøreledning med en takstrømskinne. Dette er for å eliminere en stor del av driftsproblemene i den vanskelig tilgjengelige Oslotunnelen.

Alt blir splitter nytt fra Etterstad i øst til Lysaker i vest.

- Prosjektorganisasjonen vår jobber i disse dager med detaljplaner for en hel serie anleggsaktiviteter i Oslotunnelen, på Oslo S og øst for plattformsporene 2-15.

- Vest for Skøyen ble skinnestruktur og svillebytte ferdigstilt i 2008 og 2009. 14 av 90 sporveksler og sporkryss er byttet. Nå skal alt av

resterende materiell bestilles, og vi skal innhente og kontraktfeste tilbud på de entreprenøroppgavene som skal gjennomføres fram til 2012, forteller Terje Kristiansen til Jernbanemagasinet.

Totalfornyelse

Det er ikke bare skinner og sviller med strømforsyning som skal til for å holde togene gjennom Oslo i rute.

Ny sporvekselvarme skal monteres på alle sporveksler som gjennom vinteren utsettes for harde påkjenninger. Nye nettstasjoner bygges for å sikre bedre reservestrømforsyning, og ikke minst skal over 30 år gamle telekabler erstattes med fiberkabler og annen moderne teleinfrastruktur i navet av Jernbane-Norge.

Gjennomslag for Alnabru

Utviklingen av terminalområdene på Alnabru har lenge stått i stampe på grunn av kryssende interesser for området. Noen har villet reversere Alnabru og gi det større betydning som område for friluftsliv, blant annet ved å åpne opp igjen bekken som i dag går i rør over tomte. Nå har gruppelederne for Ap, FrP og Høyre i Oslo, med 43 av 59 bystyreprerentanter bak seg, slått fast at de vil utvikle området videre som det største og viktigste logistikk-senteret for gods i Norge. Dermed kan Posten omsider få bygge terminaler for datterselskapene Bring og Bring Frigo-scandia på Alnabru.

Dra med Krøderbanen ...

... oppfordret Lillbjørn Nilsen og de andre i Ballade. Da må noen kjøre toget! I sommer skjedde for første gang at damploket kun var bemannet med folk ansatt i Jernbaneverket. Lokomotivfører var Finn Jarle Gundersen, til daglig senioringeniør i Banedivisjonen Teknisk støtte signal og tele i Bergen. Fyrbøteren heter Kjartan Kvernsveen og er markedsjef i Jernbanedirektørens sentrale staber. Fyrbøterens assistent på denne turen er rådgiver for markedsjefen på Stortorvet, jurist Sven Marius Gjeruldsen.



FOTO: LARS KRISTIAN RØLI

X2000 til Karlstad

Nå er X2000-toget tilbake i trafikken mellom Karlstad og Stockholm etter at det her har gått lokomotivtrukne tog en periode. SJ og Banverket har i samarbeid gjennomført en rekke tiltak for å få opp punktligheten på togene. Ikke minst forbedringer av strømtilførselen til togene skal bidra til dette. Rutene til Karlstad er lagt opp slik at X2000 skal korrespondere med tilslutningstog til og fra Oslo.

Avspark for Ski stasjon

Behov for nye vendespor til NSBs nye tog setter fart i byggeplanene for Ski stasjon. 2010 skal brukes til viktige, forberedende arbeider før stasjonen står foran en total ombygging i årene som kommer.

Tekst: TRUDE ISAKSEN **ILL.:** OLE A. KROGNESS/MULICONSULT

- Byggestart forutsetter selvsagt at vi får midler over statsbudsjettet. Samtidig har vi det nå travelt på Ski ettersom disse vendesporene må stå ferdig før de nye togsettene til NSB kommer i 2012, sier prosjektsjef Anne Kathrine Kalager i JBV Utbygging.

Vendesporene skal brukes til oppstalling av tog - samt selvsagt til å snu togsett i trafikk.

Jernbaneverket har tidligere signalisert at full utbygging av Ski stasjon bør vente inntil planleggingen av Follobanen har kommet lenger.

- Akkurat disse arbeidene trenger ikke å vente på planene for dobbeltsporet, sier Kalager.

- Nå har vi egentlig snudd byggeplanene for stasjonen på hodet. Opprinnelig var det planlagt å bygge disse vendesporene helt til slutt etter at resten av stasjonen var ferdig. Nå gjør vi det i stedet aller først for å møte behovet til togselskapene.

Milliardprosjekt

Vendesporene er planlagt inne på stasjonsområdet, midt mellom Østfoldbanens Vestre og Østre linje. De forberedende arbeidene omfatter også omlegging av en stor mengde kabler på stasjonsområdet. Dette er helt nødvendig for at togtrafikken skal kunne gå uhindret av de senere byggearbeidene. I første omgang skal det graves grøfter på begge sider av stasjonen før nye kabler kan strekkes.

- Arbeidet med vendesporene vil vare ut 2011, fortsetter Kalager, mens utbygging av resten av stasjonsområdet vil følge på i 2012. Hele stasjonen vil stå ferdig i 2015, og total-kostnadene er beregnet til ca. 1,5 milliarder kroner.



NEW LOOK: Ski stasjon skal gjennomgå en omfattende forvandling fram mot 2015. De forberedende arbeidene starter allerede neste år.



FULL FART: Prosjektleder Christoffer Østvik og Brede Neremoen har planlagt at det første toget på Trønderbanen skal komme ut av fjellet i Gevingåsen 15. august 2011. Så langt er de godt i rute.

Pilot-tunnel på Hell

Når Gevingåsen tunnel nå bygges, blir det som en pilot på vann- og frostsikring der det ikke trengs brennbart plastmateriale (PE-skum).

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Det vil si, ved tunnelåpningene må det isoleres med PE-skum. Men resten av tunnelen får følgende løsning: Først kommer et åtte centimeter tykt lag med sprøytebetong, deretter en membran som også sprøytes på for så å forsegles med 5-6 cm med sprøytebetong utenpå der igjen.

- Metoden er til nå testet ut på en begrenset del i en tunnel på Lysaker. Nå tar vi den i bruk i full skala, forteller assisterende prosjektleder Brede Neremoen.

Jernbaneverket signerte kontrakten med Mika AS, som fikk entreprisen på tunnelen, tverrslag og rømningsveier 15. mai. Tre dager senere var de i gang med arbeidet. Den 15. august 2011 skal de første togene kjøre gjennom tunnelen.

- Vi har et anlegg med særdeles stram framdriftsplan. Hovedplanen ble ferdig i fjor mens byggestart var i vår. Det er naturligvis

en utfordring for prosjektet, sier prosjektleder Christoffer Østvik.

Trenger avklaring

Anleggsteknisk er den 4,4 kilometer lange tunnelen et greit anlegg. Men når tunnelen er ferdig neste år, skal de jernbanetekniske elementene på plass. Der er ikke alt klart ennå.

- I dag er det D-ATC på Nordlandsbanen. Det betyr at togene automatisk blir stoppet hvis de skulle passere rødt lys. For å heve sikkerheten er det ønskelig med F-ATC, som betyr at systemet også overvåker hastigheten til togene i forhold til den hastigheten som er satt på strekningen. Spørsmålet som ennå ikke er avklart, er om F-ATC er noe poeng på en såpass kort strekning selv om kravet nå er at nye anlegg skal bygges ut med F-ATC, forteller Christoffer Østvik.

Ku á la Roa

I sommer ble tog 601 fra Oslo til Bergen 20 minutter forsinket på grunn av ku i sporet. Kua møtte toget ved innkjør Roa og loset det i verdig skritt-gang gjennom stasjonen og videre ut på Roa-Hønefossbanen. God informasjon ombord i toget gjorde at turistene filmet og fotograferte flittig; ja, rent ekstatisk. Etter noen kilometer fant kua sin hjemlige planovergang og avsluttet losopdraget der. Tog 601 fikk opp farten mens kua slapp å ende opp som biff á la Lindstrøm.

Våkne lesere

Høymorks skråblikk på sistesiden i forrige nummer utløste gode reaksjoner fra våkne og kunnskapsrike lesere. Både Svein Graadal og Per A. Lundberg reagerte på at Lieråsen tunnel ble presentert som det første sted for driftssetting av fjernstyring (CTC) i Norge. Vi har forelagt saken for Høymork, som bare må beklage unøyaktigheten. Kilde for opplysningen var en artikkel i et jubileumsskrift for de norske jernbaningeniørenes avdeling av NIF i 1991. Her står følgende å lese: Begrepet CTC...stammer fra USA og ble satt på NSBs utbyggingsprogram i 1947.

Starten var vanskelig, man kan trygt si at leverandøren fikk en meget grundig læretid før anlegget ved Lieråsen ble satt i ordinær drift i 1954.

Det ble av Høymork utlagt til å være Lieråsen tunnel, men det riktige er som Lundberg helt korrekt påpeker et kryssingsspor mellom Spikkestad og Lier stasjon.

Vi setter pris på våkne og oppmerksomme lesere!

Miljøprosjekt

JBV bruker store ressurser på at tunneldrivingen i Gevingåsen skal bli minst mulig til sjenanse for naboene. Nå bygges en ny vei for uttransporten utenom boligområdet på Hell, kloss opp til stasjonsområdet, og direkte til riksvei. Dessuten gjennomfører prosjektet trafikkopplæring for skoleelevene på to skoler i samarbeid med Trygg Trafikk og Statens vegvesen. Uttransporten av masse er kontrahert av Avinor, som også betaler Jernbaneverket seks kroner tonnet for steinen.

- Vi skal opptre nøyaktig og tydelig!

Jernbanedirektør Elisabeth Enger vil utvikle en bedriftskultur der nøyaktighet og tydeliggjøring av roller står helt sentralt. - Når vi skal investere 50 milliarder kroner for samfunnet, er vi avhengige at omverdenen har 100 prosent tillit til oss, understreker hun.

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

Onsdag 26. august ble det lagt fram to granskningsrapporter, en fra PriceaterhouseCoopers om signalanlegget Merkur og en fra Det Norske Veritas om styrings- og kontrollrutiner innenfor det signalfaglige området.

Rapportene

Begge rapporter konkluderer i samme retning:

- ▶ PwC-rapporten om Merkur-anlegget, som ikke ble tillatt tatt i bruk på Ganddal godsterminal, påviser brudd på regelverket om offentlige anskaffelser i flere faser av prosjektet. Prosjektet har vært preget av uklar rollefordeling, mangelfull faglig kompetanse og underrapportering av avvik.
- ▶ Rapporten fra Det Norske Veritas peker også på flere kritikkverdige forhold og etterlyser systemforbedringer i Jernbaneverket.
 - Mangelen på overordnet styring har ført til at det signalfaglige miljøet har gått i flere retninger, og man har hatt lite styring mot felles, overordnede mål, heter det i rapporten.

Det viktigste

- Det viktigste er at vi nå lærer av feil, poengterer jernbanedirektøren.
- Det var også hensikten da jeg bestilte de to rapportene, etter at det i november i fjor ble klart at Statens jernbanetilsyn ikke ville godkjenne Merkur-anlegget.
 - Rapporten peker på motsetninger i Jernbaneverkets signalmiljø.



«Samfunnet kan og skal kreve at vi er uhyre profesjonelle i vår gjennomføring av innkjøp, kontrakter og prosjekter»

ELISABETH ENGER, jernbanedirektør

Hvordan har du tenkt å ta tak i det?

- Jeg vil gå inn i dette med det alvor det fortjener. Nå skal vi lese gjennom rapportene mer systematisk og trekke de nødvendige konklusjoner.

- Kan denne gjennomgangen få konsekvenser for flere personer enn de som allerede har trukket seg?

- Det kan jeg ikke utelukke. Jeg lover å gå grundig inn i dette på en ryddig måte. Avklaringen vil komme raskt, og den vil være basert på det konsekvenssystemet som er utarbeidet i vårt utviklingsprosjekt. Jeg tror på klar og tydelig ledelse og gode systemer, og jeg opplever at miljøet er motivert for endringer og forbedringer.

Ny signalstrategi

- Hva skjer med signalanlegget Merkur, som alene har kostet 340 millioner kroner?

- Det kan jeg ikke svare på i dag. Vi er i dialog med ABB.

- Hva kan denne saken lære oss i forhold til framtidig valg av signal-systemer?

- Vi har vedtatt en signalstrategi om å satse på ferdige godkjente systemer framfor å utvikle nye. Vi skal som resten av Europa tilpasse oss en ny, felles ERTMS-standard når vi i framtida skal erstatte våre altfor gamle signalanlegg. Utskiftning av signalanlegg vil måtte bli en av de høyt prioriterte oppgavene for Jernbaneverket framover.

ALVOR: - Jeg vil gå inn i dette med det alvor det fortjener, sier Elisabeth Enger, som lover rask avklaring i forhold til signalmiljøet.

Skjerper kravene

- Kan også resten av Jernbaneverket lære noe av de siste dagers begivenheter?

- Ja, uten tvil. Det sier seg selv at vi på alle nivåer må ha rutiner som sikrer at vi følger lover og regelverk. Jernbaneverket har et årlig budsjett på rundt åtte milliarder kroner, og i Nasjonal transportplan er det lagt inn investeringer i jernbane på om lag 50 milliarder kroner de neste årene. Det betyr at samfunnet kan og skal kreve at vi er uhyre profesjonelle i vår gjennomføring av innkjøp, kontrakter og prosjekter, sier Enger.

Hun presiserer at Jernbaneverket allerede har skjerpet kravene til etterlevelse av regelverk. Dette arbeidet vil bli intensivert, og det vil bli lagt stor vekt på opplæring og kompetanseutvikling i forhold til anskaffelser og styringssystemer.

- I det hele tatt skal vår bedriftskultur være preget av sikkerhet, nøyaktighet, resultatkrav og samarbeid, konkluderer jernbanedirektør Elisabeth Enger.

STOR TILLIT

Samferdselsminister Liv Signe Navarsete ser svært alvorlig på det som har kommet fram, men har «veldig stor tillit» til dagens ledelse i Jernbaneverket.

- Elisabeth Enger har grepet fatt i denne saken fra første dag, og hun har allerede varslet endringer og skjerpede rutiner for anskaffelsesprosesser, sier Navarsete til Stavanger Aftenblad.

- I Merkur-saken burde de ansvarlige rapportert om problemene til ledelsen i Jernbaneverket og selvsagt også til departementet. Det burde skjedd på et langt tidligere tidspunkt, sier samferdselsministeren til avisen.

Sprek leder i fullt fir sprang



FORNØYD DAME: Fornyelsesleder Tone Vanvikmyr på Røros- og Solørbanen har knapt tid til å posere for fotografen, men synes hun har en ekstra spennende og artig jobb nå som det endelig fins penger til fornyelse.

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Tone Vanvikmyr (41)
TITTEL: Fornyelsesleder Røros- og Solørbanen
ARBEIDSSTED: Marienborg
UTDANNELSE: Byggingeniør fra Trondheim Ingeniørhøyskole
ANSATT: 1993
BOR: TRONDHEIM

RØROS STASJON: Tone Vanvikmyr har gått fra jevn fart til full galopp i løpet av noen måneder. Fornyelseslederen har aldri hatt det så travelt. – Men det gjør ikke noe, for dette er både kjempeartig og spennende! forsikrer hun.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Mens situasjonen i alle år har vært smalhans for fornyelse på Røros- og Solørbanen, har pengene over statsbudsjettet og den påfølgende tiltakspakka gjort vei i vellinga.

– På enkelte prosjekter har vi laget hovedplaner, byggeplaner og fått inn anbud i løpet av et halvt år. Ja, det er flere av oss som springer i stedet for går, og også sløyfer lunsjpausen for å få dette til å gå opp.

Omstilling

På denne tiden av året har fornyelseslederen på Røros- og Solørbanen mang en gang fått beskjed om å redusere i budsjettene for fornyelse. Den fredagen Jernbanemagasinet møter henne, viser at situasjonen er snudd helt om. Først skal hun gjennomføre anbudsforhandlinger med en entreprenør på Røros før hun haster tilbake til Marienborg for å åpne konvoluttene på et nytt anbud – før hun bare må rekke barnehagen og tvillingene på 5½.

– Da tiltakspakka kom, må jeg innrømme at vi ikke hadde all verden av planer liggende klar. Men med god bistand og mye velvilje fra så vel kommunene som fra JBV Teknisk Premiss og flere, klarer vi å prosjektere og bygge innen det samme året.

Tiårsplan

I Region Nord har Vanvikmyr tre kolleger, fornyelseslederne på Dovrebanen, Nordlandsbanen og Ofotbanen. De har jobbet spesielt med å få fram tall for behovene både på forebyggende vedlikehold og fornyelse for hver banestrekning i år.

Når prioriteringene i tiårsplanen skal foretas, forholder de seg til en overordnet strategi som er godkjent i ledergruppa, samt at hver enkelt fornyelsesleder må argumentere godt for sine ønsker.

– Vi har ei ramme å forholde oss til, men den står ikke i forhold til behovene. Vi har planlagt fornyelse for hele regionen innenfor en ramme på 2,1 milliarder kroner mens tiårsplanen viser et behov for fornyelse på til sammen 5,7 milliarder. Så det er et stort gap, forklarer Vanvikmyr.

Mer igjen

For å få mest mulig igjen for pengene tenker de i regionen på tvers av banene, forteller Tone Vanvikmyr:

– Vi har flere fellesprosjekt for regionen med felles anbud og der en er prosjektleder for jobben uansett på hvilken bane den skal utføres. Det gjelder skinnesliping, vegetasjonsbekjempelse, sporjustering, ENØK-tiltak og liknende.

Selv er hun ansvarlig for vegetasjonsbekjempelse i regionen og sørger for at graset ikke får gro uhemmet i pukken. I tillegg til å jobbe med fornyelsesprosjekter er hun også kontaktperson for plansaker og miljø for Røros- og Solørbanen. Dessuten er hun prosjektleder for arbeidet med å ajourføre den tekniske dokumentasjonen i regionen.

Godt arbeidsmiljø

Tone Vanvikmyr kom til jernbanen etter tre år i Statens vegvesen og er blitt. – Her har jeg aldri hatt en kjedelig dag. Dessuten har jeg



FORHANDLER: Som fornyelsesleder går det for tida i ett med prosjektering og anbud for Tone Vanvikmyr. Her i forhandlinger med anbudsvinnerne i Trangvik Maskin AS, som har fått et anbud på Tolga stasjon.

mange trivelige folk rundt meg, forklarer Vanvikmyr.

Hvor godt arbeidsmiljø det er i Jernbaneverket på Marienborg, forteller også denne historien litt om: De som fra tid til annen leies inn via Manpower, skal evaluere arbeidsplassen og arbeidet etterpå. Samtlige av dem som har vært innom Jernbaneverket, meldte at de kunne tenke seg tilbake!

Heller ikke på sporet er det så verst, beskjedne midler til tross.

– Nei, Rørosbanen har gode K-tall. Vi sliter med gamle, dårlige sviller, men skifter ut noen hvert år. De neste årene er det planlagt økt omfang på utskiftingene, sier Vanvikmyr, som også har Solørbanen, med det eldste signalanlegget ved norsk jernbane, i sin portefølje. Dessuten et vanvittig antall planoverganger, nærmere bestemt 690 stk. Går det etter planen, forsvinner ti av dem i år.

SAGT OM JERNBANEN

«Jernbaneverket har så godt som oppnådd nullvisjonen, men etter Åsta-ulykken pålegger tilsynet Jernbaneverket stadig nye pålegg i mangemillionersklassen uten mulighet til ytterligere resultat i forhold til hardt skadde og drepte»

LEIF STORSVE, pensjonert fylkessamferdsessjef i Vest-Agder

«Noen vil sikkert kalle det sløsing med asfaltpenger når staten satser titalls millioner kroner på en jernbanestrekning, men verdiskapingen satsingen på Raumabanen skaper, gir samfunnet pengene igjen flerfoldige ganger»

ROMSDALS BUDSTIKKE, lederartikkel

«Mens alle miljøbevisste krefter arbeider med å få flytrafikken mellom de store byene kraftig redusert, blant annet med planer om høyhastighetstog, er altså statens eierskap til flyplassene organisert slik at Avinor-konsernet med nødvendighet gir et kraftig trykk i motsatt retning»

TORSTEIN DAHLE, partileder Rødt

«Flytrafikken kommer til å være klimanøytral før lyntognettet kommer i drift»

OVE MYRVOLD, direktør næringspolitikk, SAS Norge AS

«Toget er tre millioner ganger mer miljøvennlig enn fly. På absolutt alle punkter danker tog ut fly, unntatt ett: Skal du «over dammen», er nok fly det eneste alternativ»

BØRRE HAUGSTAD, journalist VG

«Eg har teke turen med lok, og med egne auge opplevd korleis det verkeleg er. Bergensbanen er ikkje «up to date»

PER OLAF LUNDTEIGEN, stortingsrepresentant (Sp)



JBV legger stein på stein

Fleischermuren mellom Voss og Finse er like gammel som Bergensbanen selv. Her ble setninger og utglidning oppdaget allerede midt på 1980-tallet. Nå blir det gjort noe med det.

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

Prosjektleder Bjørn Løne gir følgende forklaring på hvorfor det ikke er gjort noe med muren før: – Vi har ikke hatt midler i vedlikeholdsbudsjettene de senere år til å sikre steinmuren.

Spilde Entreprenør AS skal utføre permanente sikringer av flere utsatte støttemurer som siger på fjellsiden i det kraftig skrånede terrenget mellom Myrdal og Voss. Denne kontrakten på 60 millioner kroner går over tre år.

Dessuten skal Jernbaneverket – omsider – få kjørt ballastrens på strekningen Kløve-Voss.

– Det er første gang noen sinne med ballastrens. Dette vil gi bedre drenering og stabilitet i sporet, og medføre bedre komfort for de reisende, lover Løne.

Tid for høsting

Det store vedlikeholdsløftet for Jernbaneverket har i vår og sommer rullet over hele landet. Men det er først nå det topper seg. Vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg krysser fingrene og håper den kalde sommeren gir en lang, mild høst. Etter et rekordbudsjett for 2009 som ble toppet med en solid slump tiltaksmidler på nyåret, har Banedivisjonen i Jernbaneverket gått på høygir i hele år for å få gjort mest mulig. Tida fram til telen slår seg ned i bakken, skal benyttes effektivt.

– Det tar tid å få på plass planer og gjennomføre anbudsprosessene.

Høsten er bestandig en hektisk periode, men nå skjer det virkelig mye, sier Berg, og sender en medfølelse tanke til fornyelseslederne hos banesjefene. De har virkelig vært nødt til å stå på for å få arbeidet unna i år.

En av dem er Geir Revdahl, fornyelsesleder på Dovre-, Trønder- og Meråkerbanen.

– Jeg har hatt to uker ferie og skal ha litt mer ferie i september, men det har blitt en del timer, ja, sier Revdahl med en smule understatement i det han står på farten til å reise fra Trondheim til Fokstua der det er full sporombygging i de berømte Dombås-bakkene på Dovrebanen.

Snur på krona

– Vi skifter pukk, legger nye sviller, nye UIC60-skinner og sikrer alle tilkoblingene over en strekning på 17,8 kilometer ned til innkjørsignal B ved Dombås, forklarer han.

Budsjettet for denne jobben, som har stått på venteliste i mange år, er på 76 millioner kroner. Etter planen skal arbeidet være ferdig 16. september.

Bare til denne jobben trengs 20 000-22 000 kubikk med pukk. Denne tas fra et pukkverk noen mil lenger nord, mellom Fagerhaug og Ulsberg.

– Jeg har bestilt 40 000 kubikk slik at vi også har noe til neste år. Sparer noen millioner på det, sier



Revdahl og med det forsikrer at pengene som har kommet, ikke sitter løst selv om det er hektiske tider.

Stort og lite

Det er ikke bare de store prosjektene som har kommet på bordet i år. Tiltaksmidlene hadde til formål å få folk i arbeid, og der er det gjort mye, forteller fornyelsesleder Arne Bujordet på Sørlandsbanen:

– Vi har fått skiftet kledninger, vinduer og tak, vi har fått malt og asfaltert – mange små tiltak som vises godt for publikum, sier Bujordet, som også har noen større prosjekter på gang.

Ett av de virkelig store er full utskifting av seks mil med KL-anlegg mellom Sandnes og Egersund.

– Å skifte ut et KL-anlegg over så lang strekning vil ta noen år og

er svært kostbart. I høst starter vi med å bore for nye fundamenter. Av andre større arbeider skal vi foreta skinnebytte over en strekning på sju kilometer på Naksjøheia i Drangedal, vi skal bytte sviller og skinner på kryssingsspor og vi skal fullføre svillebyttet i Tronåsen tunnel. Det siste arbeidet starter ikke før i oktober og vil pågå fram mot jul, forteller Bujordet.

SIKRES: Fleischermuren er like gammel som Bergensbanen og nokså sigen etter mange års virke. Jobben med å sikre muren har gitt syv mann full beskjeftigelse fra snøen gikk i midten av juni til jobben skal være fullført i månedsskiftet september-oktober.

Slik snudde dansk jernbane

For tre år siden lå dansk jernbane nede for telling. Ni av ti tog var mer enn seks minutter forsinket på grunn av et forsømt og nedslitt banenett. I dag er tallet på forsinkelser halvert. Politikerne jubler og satser på jernbanen som aldri før.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN OG TORE HOLTET
Foto: PEDER THORNVIG

Banedanmarks toppsjef Jesper Hansen sitter bokstavelig talt tett på dansk jernbane. Fra sitt hovedkvarter på Amerika Plads, noen steinkast fra der københavnbåten legger til kai, kan han se rett ned på den mest trafikkerte delen av det danske nettet.

Hansen tok plass i sjefsstolen i mars 2006, midt imellom de to «helvetessommer». Etter hvert har han og resten av Banedanmark greid å snu den negative utviklingen: I 2006 var 379 tog mer enn seks minutter forsinket hver dag i gjennomsnitt. I 2008 var det tilsvarende tallet kommet ned i 197.

I dag er om lag 95 prosent av togene i rute etter dansk målestokk.

– Grundig planlegging og streng prioritering er hovedforklaringen på at vi har lyktes med å få viktige deler av det nedslitte danske jernbanenettet på skinner igjen, sier den danske jernbanedirektøren.

Styr på banen

På tross av at politikerne hadde økt de årlige bevilgningene til ved-



likehold og fornyelser med nær én milliard danske kroner fra 2003, nærmest kollapset togtrafikken i de påfølgende åra. Det hjalp heller ikke at de folkevalgte pluss på ytterligere 200 millioner kroner i 2005.

Året etter jobbet imidlertid Banedanmark med sin nye toppsjef i spissen fram en ny vedlikeholds- og fornyelsesstrategi med tittelen «Styr på banen». Undertitlene i strategien var «Styr på prosess-

ene», «Styr på aktivitetene» og «Styr på ytelsene».

Politikerne på Christiansborg fulgte høsten 2006 opp og spyttet ytterligere om lag 4,7 milliarder danske kroner til vedlikehold og fornyelser de neste åtte årene. Blant annet skulle 40 prosent av skinnene på det danske jernbanenettet skiftes ut. 800 bruer skulle fornyes og 600 kilometer grøfter renskes.

Firedobling

– I gjennomsnitt har vi på få år økt det årlige vedlikeholdet fra 600 millioner kroner til om lag én milliard kroner. På fornyelser har vi økt fra 500-600 millioner kroner til om lag 1,8 milliarder kroner. Med andre ord en tredobling av fornyelsene og en knapp dobling av vedlikeholdet, forklarer Hansen.

Legger en så til alle de store prosjektene i investeringsplanen «Den

grønne transportpolitikken» med en ramme på 94 milliarder danske kroner, som et bredt flertall i Folketinget vedtok i vinter, så regner Jesper Hansen med at Banedanmarks virksomhet vil bli fire-doblet i kommende tiårsperiode sett i forhold til 2003-2006-nivået.

Av de 94 milliardene går hele 51 milliarder kroner til jernbanen, derav 15 milliarder kroner til gjenoppbygging og fornyelser på det danske jernbanenettet i perioden

TREDOBLER: Banedanmarks sjef Jesper Hansen har på få år fått tre ganger så mye penger å bruke på fornyelser og er kommet nærmere visjonen om å gjenskape en velfungerende jernbane.

2010-2020. Alt nå er 150 nye medarbeidere på plass i Banedanmarks hovedkvarter, og flere blir det.

Gjenskape

– Dette blir det jo en kjempeoppgave å håndtere. Ikke bare for oss i Banedanmark, men også for våre rådgivere og entreprenørene som skal utføre oppgavene samt for de som skal sikkerhetsgodkjenne alle prosjektene. Dette blir med andre ord en stor utfordring for oss og hele jernbanebransjen, understreker Hansen.

– Hva var visjonen i virksomhetsstrategien «Styr på banen» fra 2006?

– Vår enkle visjon var at vi ville gjenskape en velfungerende jernbane. Vi startet med å fokusere på prosessene. Deretter beskrev vi presist tilstanden på vårt jernbanenett, hvordan vi utførte tilsynet/visiteringen og hvordan resultatet av ettersynet ble dokumentert.

Fjernet sporfeilene

– Konklusjonen ble at vi gikk fra et vurderingsbasert til et meget skarpt definert vedlikeholds- og fornyelsessystem, eller fra lokalt styrt akutt feilretting til en streng sentral styring av vedlikehold og fornyelser. Vi ble videre enige med våre politiske eiere om å prioritere vedlikehold og fornyelser på de strekningene som har størst trafikk.

– Vi delte derfor opp jernbane-

«Grundig planlegging og streng prioritering er hovedforklaringen på at viktige deler av det nedslitte danske jernbanenettet nå er på skinner igjen»

JESPER HANSEN, adm. dir. Banedanmark

- ▶ nettet i røde, grønne og blå strekninger. På de røde er det mest trafikk. Her kan det være ti ganger mer trafikk enn på de grønne og blå. Vi har nå langt på vei lykkes med å fjerne sporfeilene på de røde strekningene, feil som var hovedårsaken til de mange saktekjøringene, forsinkelsene og nedgangen i regulariteten.
- Å kunne kjøre S-togene (lokaltoget i hovedstadsområdet) uten feil på sporene var viktigst, der- nest å få hovedstrekningen mellom

København, Odense og Århus feilfri. Fjerningen av årsakene til sporfeilene på disse meget viktige delene av jernbanenettet ga også god effekt på det øvrige nettet, forteller Jesper Hansen, som presiserer at det ennå vil ta noe tid før alle togpassasjerene er fornøyd:

– Vi må ennå en stund leve med flere feil på de grønne og blå strekningene, men i løpet av neste år skal etterslepet på vedlikehold og fornyelser også være tatt igjen på disse strekningene.



STYRER: Jesper Hansen har innført en sterk sentral styring av vedlikeholds-innsatsen.

FOTO: TORE HOLTET

«I 2020 vil vi kjøre en halv gang flere tog og dobbelt så mange passasjerer som i dag»

JESPER HANSEN, adm. dir. Banedanmark

Økt tillit

Banedanmark har imidlertid erkjent at det ikke er like enkelt å oppnå samme effekt ved å vedlikeholde de mange og til dels meget gamle signal- og sikringsanleggene.

– Her kan vi ikke skifte ut alt som trengs, slik vi gjør med skinnene. Vi har derfor ikke fått ned antall feil, men vi har fått redusert forsinkelsene fordi vi nå retter feilene raskere.

– Det samlede resultatet av hva vi har fått til så langt, er at mens vår andel av forsinkelser på over seks minutter var på ni prosent i 2006, er de nå kommet ned i under fem prosent.

– Har dere fått økt tillit fordi politikerne nå ser at de får noe igjen for pengene?

– Ja, jeg opplever det slik. Det var en dansk politiker som sa det slik: «Jo flere penger vi gir til jernbanen, dess verre går det». Nå opplever alle, både passasjerene, folk flest og politikerne, at jernbanen går meget bedre.

Dobbelt så mange passasjerer

– Betyr det at Folketinget ikke hadde vedtatt å satse tre ganger mer på jernbane enn på vei for bare tre år tilbake?

– I 2006 inngikk vi en avtale med våre politiske eiere om en gjenoppretting av det danske jernbanenettet. Den avtalen har vi levd opp til. Det tror vi har vært tillitskapende og medvirkende til at det nå satses så offensivt på jernbanen. Den tilliten var ikke der i 2006.

– Hva blir den store forskjellen på den danske jernbanenettet i dag og i 2020 når investeringsplanen «Den grønne transportpolitikken» er gjennomført?

– At vi vil få kapasitet til å kjøre en halv gang flere tog og dobbelt så mange passasjerer som i dag, avslutter administrerende direktør Jesper Hansen i Banedanmark.

Positivt utolmod

Utkastet til handlingsprogram for Jernbaneverket er stort sett møtt med positive tilbakemeldingar sjølv om mange synest det går for seint med «deira» tiltak. Ei ufordrande oppgåva blir å få ein god prosess på stasjonsstruktur.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Foto: ØYSTEIN GRUE

Seksjonssjef Paul Runnestø i JBV Plan og utredning er godt nøgd med om lag 70 tilbakemeldingar frå fylkeskommunar, kommunar, næringsorganisasjonar, naturvernorganisasjonar og andre som vil ha ei meining om kva tiltak jernbangepengane skal nyttast til.

– Handlingsprogrammet er eit meir detaljert svar frå vår side på det som ligg i Nasjonal transportplan. Men vi har ingen pengar i reserve som vi berre kan dra opp av hatten. Skal nye tiltak inn, må andre ut, seier Runnestø, vel vitan- de om at det som regel ikkje blir slik som NTP legg opp til likevel:

– Nei, erfaringa vår frå tidlegare er at det ikkje er blitt slik som NTP legg opp til. Kva vi får gjort, er framleis avhengig av dei årlege budsjetta. Dei siste åra har det vore betre, men vi er førebudde på at det vil kome endringar. Derfor legg vi opp til at vi skal ha ein årleg revisjon av handlingsprogrammet.

Gode innspel

I bunken av høyringssvar ligg det mange framlegg til tiltak som vil gjere jernbanen betre. Nokre er nok «hjardebørn», men mange er konstruktive.

Eit av dei mest utfordrande tiltaka gjeld stasjonane. Statens jernbanetilsyn har sett ein frist til



UTFORDRANDE: Paul Runnestø har fått inn om lag 70 innspel på utkastet til handlingsprogram for Jernbaneverket. Han lovar at alle vil få ei serios handsaming.

2012 med å få forlengd plattformene der dei er for korte. Samstundes er det klare krav frå dei funksjonshemma sine organisasjonar om å få universell utforming av stasjonane, og at ein stor del av midlane må prioriterast til dette.

– Vi skal tidleg i haust ta kontakt med fylkeskommunane om korleis vi skal leggje opp ein prosess rundt dette. Universell utforming er frykteleg dyrt samstundes som krava frå tilsynet òg vil koste mykje pengar. Dessutan har fleirtalet i transportkomiteen på Stortinget lagt ei føring vi må ta omsyn til. Dette blir ikkje enkelt, men vi skal gjere vårt for å få gode prosessar rundt handsaminga, lovar Paul Runnestø.

Det endelege handlingsprogrammet vil liggje føre på internett i starten av oktober.

Nokre av synspunkta

«Nivået og tempoet i fornyelsen og moderniseringen av det norske jernbanenettet er altfor moderat»

Arbeidsgiverforeningen Spekter

«Vi mener hensynet til jernbanens attraktivitet i de store markedene må gå foran behovet for et desentralisert stoppmønster»

Ruter AS

«Det er ikke tilfredsstillende at det tas utgangspunkt i dagens toglengder ved bygging av kryssingsspor»

CargoNet AS

«Generelt anser Statens jernbanetilsyn at det bør vurderes å benytte noe større del av den økonomiske rammen på fornyelse av tekniske anlegg, spesielt signalanlegg, for å unngå en situasjon der strekninger ikke lenger kan vedlikeholdes og må stenges»

Statens jernbanetilsyn

«Framtiden i våre hender mener at Handlingsprogrammet må ha som mål å oppdatere planverket til dagens moderne og internasjonale standard for persontrafikk, det vil si dobbeltsporede baner for hastigheter på minimum 250 km/t»

Framtiden i våre hender

Feriepenger til lyntog?

DB International har kostnadsberegnet en dobbeltsporet høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen, Haugesund og Stavanger til 129 milliarder kroner. Dette inkluderer 40 milliarder til ny tunnel fra Oslo S via Majorstua og videre vestover, bru over Hardangerfjorden og en mer enn fire mil lang, dobbeltløpet tunnel under Boknafjorden. Hvor mange penger det er? Jo, ganske nøyaktig det Kari, Ola, Fatima og Ali Nordmann fikk i feriepenge i år. Analyseselskapet Experian (tidligere Creditinform) har regnet på at 2,9 millioner norske lønsmottakere fikk utbetalt til sammen 131 milliarder kroner i feriepenge.

Svensk på strøm

Svenske EuroMaint Rail har fått to kontrakter med JBV Bane Energi for revisjon og kontroll av omformere. Den ene avtalen går ut på vanlig vedlikehold og oppgradering på komponentverkstedet som EuroMaint Rail har i Åmål. Den andre kontrakten gjelder tilstandskontroll på omformerstasjonene. På grunnlag av disse kontrollene skal det utarbeides vedlikeholdsplaner for hver enkelt omformer. EuroMaint-konsernet eies av Ratos AB, den samme som eier blant annet Arcus, og har 1450 ansatte. Konsernsjefen heter forøvrig Ole Kjørrefjord.

Sponser Ski-VM

Flytoget har sammen med Oslo Lufthavn kjøpt den første av de totalt åtte sponserpakkene som gir retten til å bli «Offisiell hovedsponsor» til Ski-VM i Oslo i 2011. De samme to går også inn som samarbeidspartnere for Prøve-VM i Kollen nå kommende vinter. Begrunnelsen fra de to samarbeidspartnerne er at Gardermoen vil være inngangsporten til Norge for mange av VMs gjester, og at de her vil få den første informasjonen om Norge, Oslo og Ski-VM. Dessuten ligger det i kortene at sponseret gir de ansatte i Oslo Lufthavn og i Flytoget lett tilgang til arrangementene i Holmenkollen og Midtstuen. Noe moro blir det nok også på kundene til de to nevnte selskapene. Verdien på avtalen er på mer enn 250 000 euro (i overkant av to millioner kroner).



STORE DIMENSJONAR:
På Åndalsnes er det kort
veg frå cruiseskipet til toget
på Raumabanen.

Betre enn frykta

- Vi var veldig pessimistiske da vi sette opp budsjettet for i år. Så endar vi opp med å liggje ti prosent betre enn fjoråret ved utgangen av juli, seier Steinar Aase, sjefen for alle pakketurane med tog i Noreg.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** LEIF JONNY OLESTAD

Fjord Tours pakkar togreiser og andre opplevingsturar i ulike pakker som har namn som gjerne endar på «Noreg i eit nøtteskal». Da finanskrisa slo til i fjor, kom faresignala opp frå heile verda. Gjennom innovasjon Noreg blei det tidleg meldt om at det ville bli færre turistar i Noreg i år. For Fjord Tours slo ikkje dette til:

- Vi har hatt ein auke i omsetnaden på ti prosent i år. Til dømes har vi hatt fire prosent fleire amerikanarar og 15 prosent fleire frå så vel Spania som Italia. Dessutan har vi hatt fleire nordmenn enn i fjor, opplyser ein oppglødd dagleg leiar.

Særleg overraska er han over den nye

turen «Geiranger & Noreg i eit nøtteskal».

- Dette er ein tur som berre er seld via internett i år. Dessutan er det ein etter måten dyr tur. Likevel vil vi ende opp med rundt 1000 pakker i år. Neste år reknar vi med ei dobling, seier Steinar Aase.

10 000 på Raumabanen

Når det siste cruiseskipet no har gått frå Åndalsnes, kan strekningsleiar Tove Sylte i NSB rekne med at 10 000 har reist på Raumabanen i sommar. Nokre kanselleringar som

følgje av finanskrisa har det vore, men ikkje veldig mange.

- Til neste år vil vi få inn om lag like mange cruiseskip som i år. Dessutan ser vi at talet på andre turistar enn cruisereisande aukar, seier Sylte, som er mest positivt overraska over at den store rundturen frå Fjord Tours selde så godt allereie det første året.

Neste år kan det kome langt fleire tyskarar. Eit tysk fjernsynsselskap har reist heile turen, og dei var over seg av begeistring. Programmet blir synt på tysk TV i haust.

Jernbanen med influensaplan

Mange i Jernbaneverket vil ha en nøkkelrolle for å holde trafikken i gang under en influensaepidemi. Disse kan allerede nå tenke over om de vil ha vaksine eller ikke. Tilbudet kommer!

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Det er blitt spekulert i media om svineinflensa allerede er på tilbakegang, og at vi vil slippe unna med det vi har hatt så langt i Norge. Det er ikke i tråd med helsemyndighetenes syn.

- En influensaepidemi kan utvikle seg i

bølger. Derfor har vi bestemt at vaksinasjonen av nøkkelpersonell skal gjennomføres uansett, selv om det virker som influensaen ikke brer seg. Det er bare helsemyndighetene som kan revurdere en slik plan, understreker konsernoverlege Ørn Terje Foss.

Tilbudet om vaksine vil i så fall komme i begynnelsen av oktober. Men det er opp til den enkelte å si «ja takk» eller «nei takk».

Har en plan

Jernbaneverket og togselskapene har en plan for å møte influensaepidemien. Målet er å sørge for å holde banene oppe og togene i gang mest mulig som normalt.

- Vårt primære mål med planen som er

lagt, er å kunne holde oppe tilnærmet normal trafikk på det nasjonale jernbanenettet også under et pandemiutbrudd. I verste fall blir det å opprettholde trafikk på de fleste strekningene, men da redusert til sommerruter eller lørdagsruter, forklarer banedirektør John Ole Grinde.

Det er han, på vegne av Jernbaneverket, som sitter i førerretet når alle som er involvert i å holde togtrafikken oppe, skal legge planer for å møte en eventuell influensapandemi.

NSB, CargoNet, Flytoget og ROM Eiendom holder seg i denne saken nøyaktig på det samme sporet som Jernbaneverket og under faglig veiledning av konsernoverlege Ørn Terje Foss.

Ta ansvar

En del av den planen som er lagt for alle ansatte i jernbanerelatert virksomhet, skal nå være godt synlig på arbeidsplassene i form av dispensere og lett tilgjengelige våtservietter med alkoholbasert desinfeksjonsmiddel. En del av planen går ganske enkelt ut på at hver og en av oss har et ansvar for å prøve å unngå smitte og ikke å smitte andre.

Det skal vi gjøre ved å nyse og hoste i armkroken og vaske hendene grundig med såpe og varmt vann etter dobesøk, før man spiser eller når man har håndhilst på folk. Og blir man syk, skal man holde seg hjemme i sju døgn.

Gjerding i nord

Nordlandsbanen har fått fem millioner kroner i ekstraløyvingar til å setje opp gjerde for å få ned talet på ihelkjørte tamreinar (2,3 mill. kr.) og elgar (2,7 mill. kr.). Tiltaka som vil bli utført i haust, er dei som reindriftsnæringa og viltforvaltninga prioriterer. På Nordlandsbanen var det for i år budsjettert med ein halv million kroner til det same føremålet - slik det har vorte gjort årleg sidan 2001. Desse pengane går no i staden til innkjøp av materialar til gjerding for husdyr.

Full fart

Jernbaneverket har vedteke at den nye jernbaneparsellen mellom Larvik og Porsgrunn skal byggjast som dobbeltspor og i berre eitt byggetrinn. Samstundes er det klart at jernbanelina skal få høgfartsstandard, det vil seie 250 km/t. I NTP ligg bygginga av den nye lina inne med byggjast i første periode, men med det vesentlegaste av arbeidet og fullføringa etter 2014. Bygginga av denne parsellen vil aleine gje meir enn 20 minuttar kortare reisetid enn i dag.

Bybane

Om konsekvensutgreiinga for kollektivtrafikk i Stor-Stavanger blir følgt, vil det bli bygd ein bybane langs riksveg 44 i staden for ein kombibane som nyttar dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes. Konklusjonen i utgreiinga er at bybane er dyrare enn kombibane, men vil gje betre kapasitet og regularitet. For reisetid spelar det inga rolle kva for alternativ som blir valt. Utgreiinga meiner 60 prosent vil reise med bybane, 30 prosent med jernbanen og ti prosent med buss etter dette alternativet. Med kombibane ville 40 prosent brukt denne, jernbanen tek 30 prosent av marknaden - det same som buss.

I rute

AF Jarlsberg, som driv tunnelen gjennom Frodeåsen i Tønsberg, vart ferdig med tverrslaget 24. juli og kunne starte rett på hovudtunnelen da dei kom attende etter ferien. Om alt går etter planen, vil det vere hol gjennom Frodeåsen frå Tomsbakken i nord til Frodegata i Tønsberg neste haust. Tunnelen blir 1,75 km lang.

De ti jernbanebud

Jernbanealliansen med både LO og NHO i spissen arbeider offensivt for å få politisk oppslutning om å satse mer på jernbane - uavhengig av om det er krisetider eller ikke.

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

1. **Langsiktig og varig jernbanesatsing, også etter finanskrisen**
2. **Dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden innen 2023**
3. **Godstrafikken på bane dobles innen 2020 og tredobles innen 2030.**
4. **Et ferdig høyhastighetskonsept avklares innen 2013**
5. **90 prosent av rushtidstogene skal være i rute**
6. **Punktlighetskrav til godstog**
7. **Jernbaneverket gis de samme rammebetingelsene som Statens vegvesen**
8. **Større jernbaneprosjekter fullfinansieres når de vedtas**
9. **En helhetlig plan for Alnabru legges fram ved utgangen av 2010**
10. **Eget fagteam bistår kommuner med plankapasitet i kompliserte prosjekter**

Jernbanealliansen er en bredt sammensatt allianse med 11 sentrale organisasjoner i ryggen – fra fagbevegelse, arbeidsgiver-, transport-, miljø- og trafikksikkerhetsorganisasjoner. Alliansens daglige leder, Tore Killingland, har den siste tida jobbet for å samle alle de politiske partiene om et jernbaneforlik før stortingsvalget – og lyktes nesten. Han understreker at han har fått meget gode reaksjoner på de ti jernbanebudene han har presentert for politikerne. Disse blir nå likevel utfordringer for partiene framover.

IC ferdig i 2023

- Det viktigste er at vi i handling greier å befeste de økonomiske ambisjonene som ligger i Nasjonal transportplan, sier Killingland. Alliansen lister opp flere konkrete utbyggingsprosjekter:

Oslo-Lillehammer, Oslo-Skien og Oslo-Halden skal ha dobbeltspor med høyhastighetsstandard i 2023

Kapasiteten for øst-vest-forbindelsen gjennom Oslo må økes, og planleggingen skal starte umiddelbart.

Godstrafikken på bane skal dobles innen 2020, og økningen skal ha samme nivå til 2030, noe som tilsvarer en tredobling.

MED BUD: Jernbanealliansen anført av daglig leder Tore Killingland vil arbeide hardt for at partiene skal forplikte seg til disse ti budene.

Alle kryssningsspor og strømfor- syningen på fjernstrekningene skal være egnet for godstog på 600 meter innen 2015.

- Fond for jernbane

- Har dere gjort noen anslag for hva dette vil koste, Killingland?

- Nei, men vi har tatt politikerne på ordet og konkretisert behovene. Viktig er det også å få slått fast at jernbanesatsingen skal være langsiktig og varig, og at det ikke skal bli et blaff på grunn av finanskrisen.

- Av flere grunner er det viktig å få til en sammenhengende utbygging på Østlandet. Det blir rimeligere for samfunnet, og innbyggerne kan raskere gjøre nytte av investeringene, sier Killingland. Han viser til Jernbaneverkets beregninger om at Vestkorridoren ville blitt om lag en og en halv milliard kroner rimeligere om den hadde vært bygd ut over fem år i stedet for ti år.

- Vi er nødt til å ta lærdom av våre naboland, som har organisert større jernbaneutbygginger på en helt annen måte enn å gjøre dem avhengige av årlige bevilgninger på statsbudsjettet. For ikke så lenge siden opprettet Norge to nye finansfond for å hjelpe bankene. Hvorfor ikke gjøre noe liknende for jernbanen?

Flerbruksbaner

- Hva mener organisasjonene om høyhastighet?

- Vi mener arbeidet med å utrede høyhastighet må fortsette,

og at det videre utredningsarbeidet bør konsentrere seg om flerbruksbaner: baner for både langdistanse, regiontog og godstog. Vi sier at dette arbeidet må avklare konsept, finansieringsløsninger og aktuelle trasékorridorer i god tid før rulleringen av NTP i 2013.

Men jernbanealliansen er også opptatt av at dagens tog skal fungere og vil ha presiserte mål som at 90 prosent av rushtidstogene skal være i rute, og at det skal innføres punktlighetskrav til godstog.

- For godstrafikken er det dessuten avgjørende at navet på Alnabru fungerer. Derfor må politikerne ta beslutningen om regulering nå, og vi slår fast behovet for en helhetlig plan for hele terminal- og nærrområder skal foreligge ved utgangen av 2010.

Likestillt vei og bane

Endelig er Jernbanealliansen opptatt av at Jernbaneverket skal likestilles med Statens vegvesen. Konkret forlanger de at Jernbaneverket ikke lenger må gå til Stortinget for å få godkjent ønskede endringer av alle prosjekter over 50 millioner kroner. Fra og med 2010 mener de at grensen må heves til det som gjelder for vegvesenet, nemlig 200 millioner kroner.

- Denne saken bør ordnes administrativt i løpet av høsten, mener Killingland, som lover at siste ord ikke er sagt fra Jernbanealliansen. Allerede i desember vil alliansen samle alle aktørene på jernbane for å diskutere statsbudsjettet for 2011.

Jernbanepolitikken ma nglar perspektiv

En regjering bør kunne opplyse hvilke langsiktige mål den har satt seg for utbygging av for eksempel jernbaneforbindelsen til Europa over Kornsjø, hvor langt den antar å ha kommet ved utgangen av planperioden (2019) og når hele utbyggingen kan antas å være ferdig.

Siden en regjering hele tiden må prioritere investeringer mellom flere jernbaneforbindelser, er det viktig for bedømming av jernbanepolitikken at prioritering mellom jernbaner er begrunnet. Jeg vil bruke forbindelsen Oslo-Göteborg som eksempel på mitt synspunkt.

Gjengangere

I Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 fremhever Regjeringen sin satsing på jernbane. I dens tiltakspakke ligger etter norsk målestokk store jernbaneprosjekter, men flere av disse er gjengangere som tidligere er blitt møtt med lunken politisk interesse, men er nå løftet inn i den politiske varmen. Det gjelder Bergensbanens fremføring gjennom Nordmarka, Oslo-Ski og tunnel gjennom Moss. Etter en grundig gjennomgang av ideen om separate høyhastighetsbaner har Regjeringen kommet til at den ikke vil bygge slike baner i planperioden. Nå har heller ikke Regjeringen skrevet hva den mener med høyhastighetsbane, som med mitt kjennskap til norsk geografi og krav til kurveradier neppe vil tilsa høyere maksimal hastighet enn 200-250 km per time.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Dag Bjørnland
TITTEL: Professor emeritus og tidligere sjef for Transportøkonomisk institutt



STOLTE: Finansminister Kristin Halvorsen og samferdselsminister Liv Signe Navarsete var i perlehumør da de markedsførte Nasjonal transportplan (NTP) ved å reise med tog mellom Oslo og Ski. Månedens gjesteskribent er ikke like fornøyd. FOTO: TORE HOLTET

Lønnsomt?

I innstillingen fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité til NTP ber flertallet om at det bør arbeides videre med ideen om høyhastighetsbane med tanke på politisk behandling innen neste NTP som kommer om fire år. I Jernbanemagasinet nr 6-2009 er en tysk utredning presentert som antyder høy lønnsomhet på strekningene Oslo-Trondheim og Oslo-Bergen/Hagesund/Stavanger. Jeg stiller meg skeptisk til forutsetninger og derfor til konklusjoner.

På nittitallet vedtok Stortinget å bygge jernbane til Gardermoen i tilknytning til anlegget av flyplassen. Det var Stortingets forutsetning at banen skulle være finansielt selvberende, noe den viste seg ikke å være. Hele infrastrukturen ble derfor overført til Jernbaneverket. Når ikke engang denne svært tra-

fikkerte strekningen kan være bedriftsøkonomisk lønnsom, er det liten grunn til å vente at høyhastighetsbaner kan bli det. Jeg har regnet meg frem til at banen til Gardermoen må ha kostet i anlegg omtrent 150 millioner kroner per km bane (2000-priser, dobbeltspor).

I Jernbanemagasinet nr 4-2005 ble jeg intervjuet om jernbaneprojektet Oslo-Göteborg som jeg hadde vært utredningssekretær for. Vi kom frem til at utbygging av strekningen på 350 km kunne være samfunnsøkonomisk lønnsom (4 % kalkylerente) om reisetiden kom ned på to timer mot dagens fire timer. Økonomisk selvberende kunne prosjektet ikke bli. Etter at utredningen ble oversendt oppdragsgiver, har ingenting skjedd på strekningen.

Enestående sjanse

Nylig vedtok regjeringene i Danmark og Tyskland å bygge den faste forbindelsen over Femern Bælt med sikte på å være ferdig i 2018. Danskene skal investere 50 milliarder danske kroner for deres del på jernbanen innen 2020 på strekningen København-Puttgarden i Tyskland og vil bygge for en hastighet på 200-250 km per time, se Jernbanemagasinet nr 5-2009. Dette kunne gi Norge en enestående sjanse til å knytte seg til det europeiske høyhastighetsnettet innen utgangen av NTP 2010-2019. Regjeringen har imidlertid ikke tenkt det. På side 182 presterer Regjeringen følgende avslørende utsagn: «Den planlagte utbyggingen av Østfoldbanen sør for Rygge/Råde vil bli vurdert som en del av en eventuell framtidig utbygging av høyhastighetstog mot Göteborg».

Perspektivet

Ved to timers reisetid mellom Oslo og Göteborg antok vi at flytrafikken mellom de to byene i praksis kom til å falle bort. Toget ville også kunne konkurrere med fly på relasjonen Gardermoen-Kastrup. Reisende ville gå over fra både buss og personbil, og ny transport kom til å bli skapt. Med den faste forbindelsen over Femern Bælt på plass i 2018 kan det trolig være et potensial for betydelige mengder ny persontransport mellom Norge og kontinentet. Under forutsetning om effektiv organisering av godstransporten på jernbane antok vi at det var grunnlag for dobling av godsmengdene med jernbane over grensen knyttet til kombitransporten mellom Norge og kontinentet, containergods mellom Norge og havner i Sverige og på kontinentet, kundetilpassede løsninger mellom

virksomheter i Norge og i utlandet og noen vognlasttransporter mellom industri i Norge og i Sverige.

Men regjeringen skriver verken perspektivrikt eller forpliktende, heller ikke om de viktige nasjonale jernbaneforbindelsene.

Kjent mønster

Flertallsinnstillingen fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité minner om et kjent mønster fra fortidens jernbanepolitikk. Det siste store jernbanepolitiske kompromisset skjedde i 1923. Da hadde jernbaneetaten kommet til at landet hadde nok oppgaver med å gjøre ferdig Sørlandsbanen og Nord-Norge-banen (til Bodø). Regjeringen føyde til prosjektene Gjøvik-Lillehammer, trysilbane med utgangspunkt i Elverum og start på en vestlandsbane. Stortinget gikk enda lenger og tok med forlengelse av Raumabanen fra Åndalsnes til Kristiansund, Molde og Ålesund og jernbane i Troms for å nevne iøynefallende prosjekter. Den politiske behandlingen ga noe til mange.

Da som nå hadde jernbanen store oppgaver innenfor modernisering og vedlikehold. Etter hvert gikk derfor tempoet i anlegg av nye baner ned og prosjekter falt ut, det ene etter det andre. Tyskerne forserte av egne interesser anlegget av de to stambanene. Sørlandsbanen ble åpnet i 1944, men Nord-Norge-banen nådde først frem til Bodø i 1962, 40 år etter vedtaket. Jeg håper inderlig at jernbanepolitikken fremover kommer til å bygge på strategiske perspektiver og strategisk prioritering. Det gjør ikke NTP 2010-2019.

Kraftfulle sluttord

- Skal Jernbaneverket hete Jernbaneverket om fem år, må både ledelsen og de ansatte støtte opp om jernbandedirektør Elisabeth Enger. Skjer ikke det, tror jeg ikke Jernbaneverket eksisterer i nåværende form i 2015!

Tekst: JAN ERIK KREGNES **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Avtroppende regiondirektør i Region Øst, Johnny Brevik, har aldri spart på kruttet. Med meningers mot, åpenhet og styrke har han tjent Jernbaneverket i elleve år.

Fra 1. september blir han ny administrerende direktør i Boligbyggelaget Romerike AS, eller BORI, som det kalles. Nå vil jernbanemannen, fjellklatreren og kraftkaren fra vest bryne seg på nye områder.

Utenkelig

Den unge vestlendingen var i utgangspunktet langt fra interessert i noen jernbanejobb. Ja, en jobb i statsforvaltningen var rett og slett utenkelig – inntil han ble oppringt av et hodejegerfirma. De ønsket en samtale om en jobb i Jernbaneverket.

– Det å lytte til hva statsetaten hadde å tilby, kunne være interessant, minnes Brevik, som valgte å ta turen. Han møtte assisterende jernbandedirektør under Magne Paulsen: Åge Lien.

– Åge overbeviste meg om at dette ville være riktig. Bane Energi var nyetablert, og det sprikte i alle retninger. Omkampene sto i kø, med andre ord et utgangspunkt for mang en interessant øvelse.

Fra 18 til 0 feil

Brevik forteller at Bane Energi i 1998 hadde 18 alvorlige feil med konsekvenser for toggangen. I 2007, da han sluttet i Bane Energi for å gå til stillingen som region-

«Det ligger noe gammel kultur i denne «på alt» – flikkingen. Da blir alt like dårlig»

direktør, hadde Bane Energi 0 feil. Og han kunne vise til den samme feilprosenten to siste årene før han gikk av.

– Det er jeg stolt av. Vi bygde blant annet flere omformere og ny landsdekkende driftssentral, sier han. – Et omfattende plansystem ble også utarbeidet. Planen var elleve nye stasjoner, men vi endte

med en plan om å legge ned 40 prosent av de gamle stasjonene – en nedleggelse som gjennomføres nå.

Milliarder å tjene

Krafthandelen førte til at Bane Energi slo kraftbørsen fem år på rad, noe som igjen betydde billigere strøm til togselskapene. Dette

handlet om innsparinger i hundremillionersklassen.

Avregningssystemet ERESS (European Rail Energy Settlement System) var en idé Johnny Brevik tok med seg fra sin tidligere jobb i energiforsyningen. Det ble presentert første gang i Finland i 1999. Nå er systemet på full fart til å bli tatt i bruk i store deler av Europa.

RIKTIG KURS: – Faktabasert kunnskap og ledelse er stikkord, sier Johnny Brevik, som mener jernbandedirektøren staker ut en riktig kurs.

– Dette er et system som betyr en investering på 30 millioner kroner i sentralsystemet, men som kan gi to milliarder kroner i posi-

tiv nåverdi for eksisterende medlemmer og mye mer hvis flere blir med, understreker Johnny Brevik.

I juni i år ble systemet presentert for 100 personer, som blant andre representerte infrastruktureiere fra tolv europeiske land og EUs «samferdselsdepartement», forteller Brevik, som fortsatt sitter som styreleder i ERESS.

– Jeg følger driften og utviklingen nøye, men hvor lenge jeg blir sittende avgjør jernbandedirektøren, sier han.

Hovedårsakene

Johnny Brevik tiltrådte som regiondirektør i Region Øst den 1. september 2007.

– Jeg glemmer aldri den første tiden, minnes han. Kaos og brann på Oslo S med norgeshistoriens største togstans var selve ildsåpen – bokstavelig talt.

Etter brannen fulgte to-tre tunge togstanser som berørte Oslo S og Vestkorridoren.

– Jeg måtte spørre meg om hva vi egentlig gjorde galt, samtidig som vi forsøkte å analysere situasjonen. Hvorfor er systemene laget slik? Hvorfor er sporsløyfesystemet slik det er? Vi fant ut at dette ble laget i 1925, og at det er nødvendig med endringer for å få ting til å fungere med dagens trafikk.

– Prioriteringer som tidligere var gjort, førte til flere forsinkelser og mindre oppetid, men hovedårsakene til forsinkelsene og den lave oppetiden var det nesten ikke brukt ressurser på. Sporveksler og sporfelt utgjorde nemlig om lag 70 prosent av påvirkningene for toggangen.

– Derfor er akseltellere og sporovervåkningsprosjektene etablert, forteller han.

Flikking

– Bekymringene mine nå går på at vi ikke gjennomfører disse prosjektene fullt ut. Det å flikke på alt fører ikke frem. Det ligger noe

«Ambisjonsnivået er nærmest en tragedie...»

JOHNNY BREVIK, avtroppende regiondirektør



► gammel kultur i denne «på alt»-flikkingen. Da blir alt like dårlig, hevder han.

Johnny Brevik mener at Jernbaneloverket må ha sluttbrukeren – kunden – i pannebrasken. – Kundene har med god grunn sagt at vi ikke har vært gode nok, men de siste tre-fire månedene har det langsiktige arbeidet begynt å gi resultater.

– Oppetiden i dag er den beste vi har hatt, sier den avtroppende regiondirektøren. – Faktabasert ressursbruk og ledelse er stikkord. Noe som er usant, blir ikke mer sant om mange nok gjentar det, sier han lakonisk.

- En tragedie

Høyhastighets jernbane opptar den påtroppende boligbyggedirektøren.

– Ambisjonsnivået er nærmest en tragedie. Hastighetene vi legger til grunn (200–250 km/t) er utdatert for vi bygger. Resten av Europa og

verden bygger allerede for langt høyere hastigheter. Det å spare noen milliarder er utopi i denne sammenheng, sier Brevik og utdyper: – Minimumstraseer i Norge bør tåle minst hastigheter på 400 km/t. Kan vi ikke bygge dette, bør hele prosjektet utsettes, sier han.

Han ser for seg at dagpendling mellom de store byene blir en høyst ordinær ting.

– Oslo-Trondheim kan dagpendles med en reisetid på en og en halv time hver vei. Med en slik reisetid vil dette fungere. Dette er avstandsregulering i praksis, og vi er nødt til å tenke visjonært, mener han.

Utrolige år

Etter 11 år i etaten er Johnny Brevik klar for nye utfordringer, denne gangen innen boligbyggebransjen.

Den avtroppende regiondirektøren understreker imidlertid at

han setter stor pris på mulighetene han har fått.

– Jernbaneloverket har vært usedvanlig fleksibelt, sier han. Blant annet har han tatt en mastergrad ved BI med eksamen i fag som skatterett, selskapsrett, arbeidsrett, kontrakts- og avtalerett. Flere av disse ble tatt fordi Bane Energi skulle bli AS.

Menneskene han har samarbeidet med, er utrolig positive og hyggelige fagfolk.

– Disse vil jeg savne. Til tross for gjentatte, negative medieoppslag er disse folkene alltid blide, poengterer han og ber hver enkelt hilse organisasjonsutviklingen velkommen.

– Kursen jernbanedirektøren staker ut ser for meg god ut, spesielt det med konsekvenskultur.

Men akkurat nå ønsker han å prøve noe nytt.

– Jeg kommer nærmere kunden. Det føles godt, smiler Johnny Brevik.

Fant vinnerporet

Det koster 40 millioner kroner mer, tilsvarende én prosent av den totale byggesummen, å legge Holmestrand stasjon inn i fjellet og bygge spor som tåler 250 km/t. Det er noe alle synes er verdt pengene.

Tekst: ARVID BÅRDSTU
Ill.: KRISTIANSSEN OG BERNHARDT
ARKITEKTER

I den opprinnelige løsningen for dobbeltspor på strekningen Holm-Holmestrand, skulle det bygges ny stasjon i dagen i Holmestrand. Det ville krevd masse ekstraarbeid knyttet til å sikre en fredet kirke, riksvei, rassikring osv. Dessuten hadde sporet fått en kurvatur som ville gitt en maksimumshastighet på 130 km/t.

– Når vi legger stasjonen inn i

fjellet, slipper vi ekstraarbeidet. Vi har regnet på at vi sparer 110 millioner kroner på det. Byggingen av en bane som skal tåle 250 km/t i stedet for 130 km/t, koster 150 millioner mer. Dermed kommer vi ut med en løsning det bare er godord å høre om til en meget akseptabel pris, forklarer utbyggingssjef Ole Kontorp.

Flere fordeler

Den løsningen som allerede er til planbehandling i kommunen, gir dessuten høyere kapasitet, en kortere bane, et snøfritt og temperert stasjonsområde og bedre atkomst til stasjonen.

– Ettersom NSB allerede fra 2012 vil kjøre noen pendlertog mest mulig direkte mellom Tønsberg og Oslo, vil fordelene med å bygge stasjonen i fjellet og gi den fire spor allerede komme til nytte da, sier Kontorp.

– Det er kanskje en del forhold som må være ekstra godt gjennomtenkt før man bygger en slik stasjon i fjell og med tunneløp i begge ender?

– Ja. Vi har lagt ned et stort arbeid for å finne gode løsninger for å håndtere lufttrykk, lufthastighet og rømningsalternativ. Blant annet har vi fått gjort omfattende strømningsanalyser, beroliger utbyggingssjefen.

Lang tunnel

Stasjonen i Holmestrand blir liggende som del av en 12,3 km lang tunnel med to spor, etter samme strategi som for utbyggingen mellom Lysaker og Sandvika.

Strekningen fra Holm nord for byen, er opprinnelig planlagt for utbygging i to etapper. Nå er det flere som ser fordelene med at dette arbeidet blir gjort sammenhengende. Dermed vil en slippe unna dyre, kortvarige løsninger. Kontraksstrategien muliggjør utbygging i samsvar med tilgjengelige budsjettmidler ved at tunnelene er delt i flere entrepriser. Dessuten vil det plutselig være mulig å kjøre fort også med tog gjennom Vestfold – ikke bare på motorvei.



TØRT OG VARMT:

Jernbaneloverket anbefaler å bygge en ny Holmestrand stasjon i fjellet Holmestrandsvæggen. Det gir raskere togforbindelse gjennom Vestfold og en stasjon fri for nedbør og kuldegrader.

Barsk innspurt for Martin

- Jeg ser frem til byggingen av Oslo S-Ski, sier byggeleder Martin Skipperud som var med på å løse 600 aktiviteter i havn da Lysaker stasjon ble ferdigstilt under en hektisk innspurt i fellesferien. To nye spor og plattform nummer to er nå tatt i bruk.

Tekst: ØYSTEIN GRUE Foto: HILDE LILLEJORD

Byggelederen er byggherrens viktigste mann under intensive anleggsperioder som de to siste ukene i juli. Med et mylder av aktiviteter døgnet rundt er han dirigenten som skal få hele orkesteret av entreprenører og faggrupper på en jernbanebyggeplass til å samspille. Og Martin Skipperud har mer erfaring enn noen annen i denne rollen. I 18 år har dette vært jobben hans.

Bråstopp

- Det er en tilfeldighet at jeg havnet på jernbanen, forklarer mannen som i 1985 fikk jobb i NSB Engeneering som nyeksaminert elektroingeniør fra Sarpsborg Ingeniørhøyskole. Han stortrives med en passe blanding av kontor- og utarbeid - på lag med fagmiljøene ute i pukken sommer som vinter.

De fem første årene var han i byggeledelsen på dobbeltsporutbyggingen fra Ski til Sandbukta på hjemmebane.

«Om fjorten dager skal det gå tog akkurat her. Vi har det travelt, karer!»

- Vi trodde jo alle at dobbeltsporet Ski-Sandbukta ved Moss i perioden 1993-1996 var starten på et sammenhengende dobbeltspor med 200 km/t fra Oslo til Halden. I stedet ble det bråstopp i Østfold.

Så fulgte Såstad-Haug og nødstoppsprosjekt på Solørbanen og Gjøvikbanen og Østre Linje før byggingen av nytt dobbeltspor gjennom Bærum og Asker kom i gang.

- Tempo!

- Om fjorten dager skal det gå tog akkurat her. Vi har det travelt karer! kauker Martin med et godmodig smil mens han poserer for fotografen midt ute i sporet på Lysaker stasjon en tidlig morgen midt i juli.

Jernbanesluskene har nettopp flokket seg rundt fremkomstmiddelet til byggelederen, og sjefen er klar og konsis i meldingene. Han utstråler en trygghet både faglig og sosialt som betyr mye når det



koker på anleggsplassen. Elektromannen har nemlig kompetanse på hele registeret av jernbaneteknikk etter å ha jobbet med skinner, sporveksler, signalanlegg og strømforsyning i nærmere 20 år.

16 dagers innspurt

- Lysaker stasjon har vært et utfordrende prosjekt hvor vi har måttet utvikle en rekke løsninger underveis, forteller byggelederen og viser

frem de gjennomslittige bæresøylene som gir nødvendig sikt til signallysene gjennom stasjonen som ligger i en kurve.

Langbruddet over 16 dager fra fredag 17. juli til mandag 3. august skulle være finalen. All logistikk og kompetanse - og ikke minst evne hos samtlige involverte til å ta høyde for det uforutsette - settes på prøve i løpet av en slik sammenhengende og intens arbeidsperiode.

Mer enn 600 aktiviteter fordelt på seks-sju entreprenører hadde vært planlagt gjennom flere måneder med tidsplaner, sjekklister og beskrivelser ned til minste detalj.

- Jeg har aldri opplevd et mer strabasjøst langbrudd enn denne gangen, oppsummerer en feriemoden Martin Skipperud på 16-dagersperiodens siste kveld.

Lojalitet og stolthet

- Tidligere var lojaliteten i bransjen vår knyttet til arbeidsgiveren, men slik er det ikke lenger, reflekterer han og oppsummerer innspurten på Lysaker før han går i ferie - utslitt.

- Et stort antall fagarbeidere på jernbanen baserer seg i dag på kortere eller lengre engasjement hos de entreprenørene som vinner et anbud. De jobber for den ene

KICK: Den klassiske amerikanske tosylindrede langtursykkelen med 1340 kubikk var god å ha under pendlingen mellom Ski og anleggsplassen i Bærum da togene var innstilt i anleggsperioden.



► eller andre så lenge oppdraget varer. Den faglige stoltheten holdes høyt, men lojaliteten overfor entreprenøren er på hell. Dermed faller et større ansvar på byggeledelsen som må følge opp hver enkelt aktivitet hos entreprenøren. Som byggherrens representant må jeg følge opp mye tettere ute på byggeplassen og gå entreprenøren nærere inn på klingen enn jeg tidligere har vært vant med. Et økende antall utenlandske arbeidstakere må dessuten følges opp tettere på grunn av manglende kunnskap om regelverk for prosjektering, bygging og vedlikehold på jernbaneanlegg.

Over til tråsykkel

Både som jernbanebygger og pendler mener Martin Skipperud det haster med å avklare hva slags jernbane vi skal ha i Norge i fremtiden.

Opplever han ikke en ny giv for jernbane nå?

– Jo for så vidt, men det går smått.

Etter å ha loset det kompliserte stasjonsprosjektet på Lysaker i mål kan den erfarne byggelederen med multikompetanse velge mellom flere prosjekter hvor han vil jobbe de nærmeste årene. Dobbeltspor Eidsvoll-Hamar blir litt langt unna, men nytt signalanlegg (ERTMS) i Østfold eller

FØLGER MED: – Den faglige stoltheten holdes høyt, men jeg må følge opp mye tettere nå enn før, sier Martin Skipperud.

dobbeltsporet Oslo S-Ski er optimalt.

– Da kan jeg bruke tråsykkel til jobben i ti år fremover!

Lidenskap

Martin Skipperud har også sansen for betydelig sprekere framkomstmidler. Lidenskap for ekte amerikanske motorer har han alltid hatt, og han kan skildre lydbildet fra og gleden med en V8-motor i sin nyervervede Ford Mustang som rene musikkanmeldelsen ...

Selv om antall sammenhengende solskinnsdager i juli knapt kunne telles, nøt byggelederen hvert eneste solglimt til og fra byggeplassen på sin klassiske Harley med ekstatisk følelse.

– Jeg trives best på landet og nyter livet sammen med kone og to gutter på tre og ni år like utenfor stasjonsbyen Ski.

Han «betaler» heller for landlig idyll med litt reisevei og nyter kontrasten mellom landlig stillhet og rå motorlyd på sin 1340 kubikk anskaffet i 1987.

– Med en tre-fire dekar stor eplehage som nærmeste nabo har vi det fredelig, sier han og trekker pusten dypt. I tre intense arbeidsuker – uten togforbindelse mellom Ski og Lysaker – har motorsykkelen vært et utmerket transportmiddel for å spare tid til og fra jobb.

På overtid natt til søndag 2. august kom testkjøringen i spor 3 og 4 på Lysaker omsider i gang, og Martin kunne endelig vie familien oppmerksomhet etter en intens jobbsommer. Med et ekstra pådrag demonstrerer han for all verden hvordan en klassisk amerikansk langtursykkel med V-motor og tilhørende brumming av hestekrefter på landeveien skal låte.



Sporveksler

Fotografen kjørte et godstog mot Oslo og fikk stopp i signalet ut fra Lørenskog stasjon.

– Jeg blir sittende og studere det fantastiske motlyset som reflekteres i skinner og løv på trærne, forteller Rune Fossum, som ikke er sen om å ta fram kameraet i slike situasjoner.

– Jeg tar en del bilder og en del alternative eksponeringer, da lysmåleren har lett for å bli lurt i så kraftig motlys. Bildet ble noe etterbehandlet i Photoshop.

MITT JERNBANEKORT

NAVN: Rune Fossum
TITTEL: Opplæringsleder, Cargonet
KAMERA: D40x linse 18-200mm bildet er tatt på ca 135 mm bl.5,7
BOR: Trollåsen utenfor Oslo



Framifrå verdsarv

På ni år vart nokre få bondegardar omskapte til ein av dei mest moderne byane i Noreg med ei unik transportåre. 100 år etter er Rjukan og Rjukanbana på sporet fram mot ein plass på UNESCO si verdsarvliste.

Tekst: PER-BJØRGE MOLTUBAKK **Foto:** HANS-DIETER FLEGER

Etter langvarige, økonomisk tronge tider ser framtida for Rjukanbana lysare ut enn på fleire tiår. For få år sidan var stiftinga som eig Rjukanbana, togmateriell, ferjene, slipp, verkstad og andre bygg, farleg nær økonomisk samanbrot og frykta at bana skulle ende som ein skraphaug.

Vendepunktet

Ironisk nok har dårlege tider elles gjeve pengedryss frå Regjeringa si tiltakspakke. Fire millionar kroner fall på Rjukanbana medan 2,5 millionar gjekk til jernbaneferjene Storegut og Ammonia på Tinn-sjøen. Og no er desse verna av Riksantikvaren.

– Vi har alltid mangla pengar, seier mangeårig styremedlem i Stiftelsen Rjukanbanen og

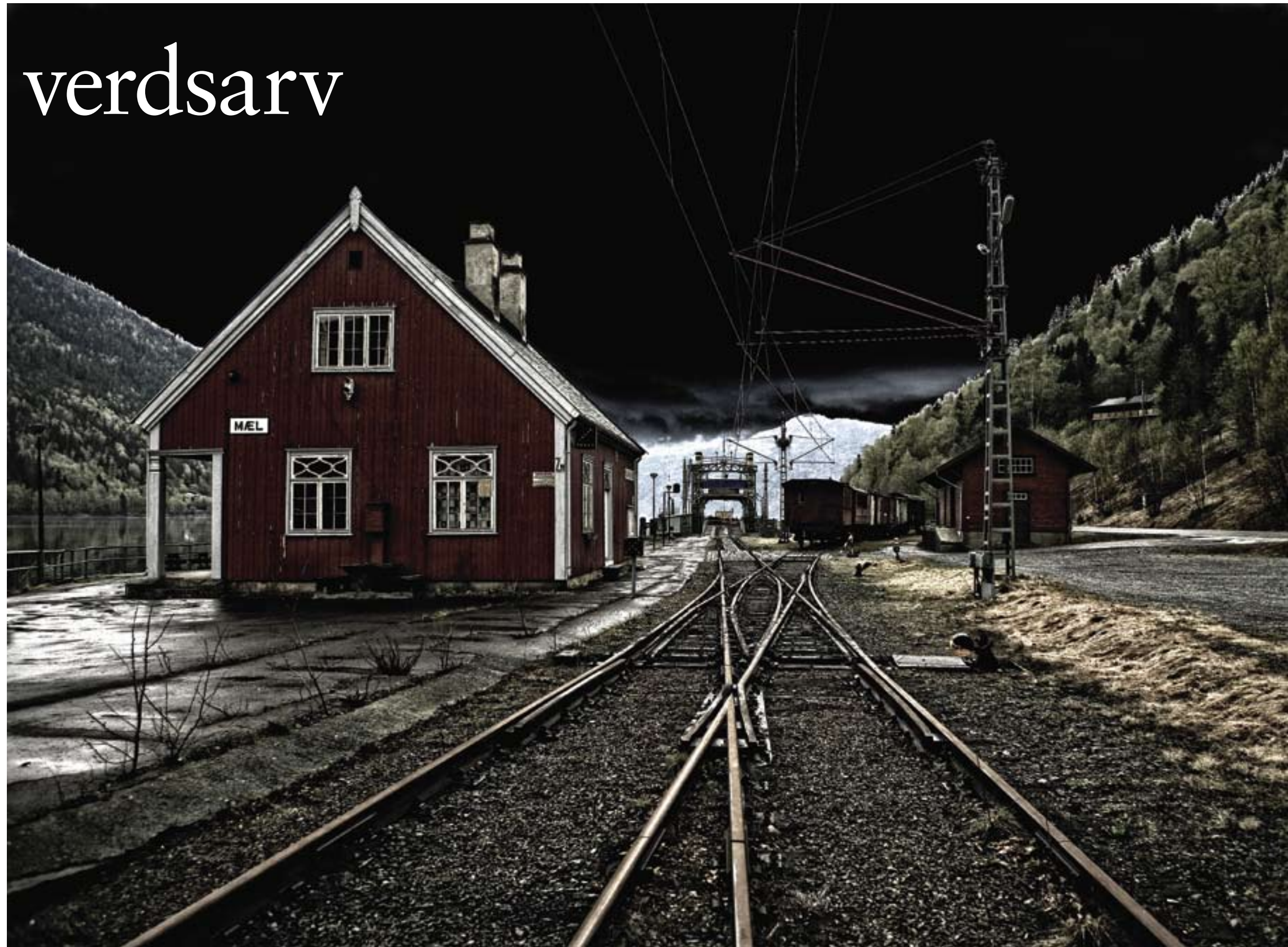


FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM



STOR TRAFIKK: På høgda vart det transportert nærare ein million tonn gods på bane og båt i året, og ein reknar med at til saman fire millionar passasjerar vart frakta med Rjukanbana fram til persontrafikken vart lagt ned i 1970.



I RØRSLE: – Vi skal setje transportåra saman som eit teknisk-industrielt kulturminne. Det er viktig at ting blir brukte og er i rørsle, seier verdsarvkoordinator Øystein Haugan.



RÅDDE VATNET: Tidleg på 1900-talet såg ein føre seg at jernbana skulle binde saman landet, med jernbaneferjer på tvers av fjordane. Men så tok bilen over, og det vart vegtransport og bilferjer i staden.



COMEBACK: – Allereie rett etter at Storegut vart bygd, byrja Hydro arbeidet for nedlegging, fortel Olav Mjellekås, den eldste som er att av mannskapet på Storegut. 9. august var dei båe på Tinnsoen att.

► Notodden-ordførar Lise Wiik: – Vendepunktet var at riksantikvaren fekk auge på transportåra i samband med spørsmålet om verdsarv og Rjukan by. Då meinte han at nettopp transportåra er det mest unike i samanhengen. Derfor sørgde han for pengar.

Industrihistorisk eventyr

Denne transportåra var ein hjørnestein i industrireisninga på Rjukan. Teknologien var ikkje komen langt nok til at ein kunne frakte straum over lange avstandar utan store tap. Elektrisiteten måtte nyttast nærast kjelda. Slik vart Rjukan ein industristad.

– Det som skjedde på Rjukan, sluttar aldri å fascinere meg, seier fylkesmann Kari Nordheim-Larsen i Telemark: – På Rjukan, eller Saaheim som det heitte der då, var det nokre få fattigslege bondegardar. På ni år vart Rjukan bygd opp til å verte ein av dei mest moderne byane i Noreg, med kyrkje, sjukehus, skular, kommunikasjonsårer

– og heimar med vatn, lys og vassklosett. Det er eit industrihistorisk eventyr.

Har forseinka forfallet

– Før vi fekk verdsarvperspektiv på arbeidet, hadde vi berre årsbudsjett på 500 000 kroner. Det har ikkje vore meir enn at vi har makta å forseinke forfallet, seier Øystein Haugan, dagleg leiar i Stiftelsen Rjukanbanen og verdsarvkoordinator for Rjukan.

– Noko er likevel redda. Storegut og Ammonia har gjennom åra hatt kvar sin pensjonist vi har lønt med 1G for jamt ettersyn. Dei to har passa på, smurt, turna og sett til at det har vore varme om bord gjennom vinteren. Derfor er båe båtane eitt hundre prosent innvendig, fastslår Haugan. Korleis dei ville sett ut utan vedlikehald, er ikkje lett å seie. Verdsarvkoordinatoren fryktar det kunne vore omfattande øydeleggingar.

– Då kunne nok båtane hatt store frostskeidar, hugs på at Tinn-

soen har ei reguleringshøgde på fire meter. Dersom ingen såg etter, ville det gått gale. Dei to er omtrent næraste nabo til kvar sin båt.

Dame og unge

– Dette er båten min, det seier Ivan Kristoffersen som ser etter Storegut. Ivan var med på å klynke båten saman i 1956. Då kom han til Tinnoset, trefte ei fin dame og blei verande. Ivan har passa på båten som om det var ungen hans sidan 1991.

– Han er ein fantastisk fyr, roser Haugan.

Glommen Mek. Verksted i Fredrikstad bygde delane til Storegut før dei vart frakta til Tinnoset på bane. Der brukte ein rundt eitt år på å setje Storegut saman på slippen. Ved sjøsetjinga var Storegut Nord-Europas største innsjøferje.

Lang veg – trøngt nålaug

– Arbeidet med verdsarv er ein lang prosess, og der er det ikkje vi som bestemmer. Dersom vi har gjen-

nomføringskraft, kan vi kanskje få det til, seier riksantikvar Nils Marstein. Han manar til måtehald rundt verdsarvsspørsmålet: – Berre grundig dokumentasjon, grundig kvalitet og eit produkt som folk har interesse for og glede av internasjonalt, er godt nok. Det er ikkje nok at vi synest noko er flott eller unikt – det må vere einestående. Arbeidet framover går ut på å syne at dette er noko som går utanpå alt anna.

Meir pengar

Det er likevel ikkje alt som går på skjener for verdsarvsatsinga. I fleire omgongar er det stole kontaktledning frå Rjukanbana og Tinnosbana.

– Det som har skjedd, er utruleg trist, men vi skal gjere det som står i vår makt for å setje Tinnosbana i stand, lovar Magne Fugelsøy, ansvarleg for verneplanarbeidet i Jernbaneverket: – Vi har fått meir pengar frå kulturminneprosjektet for neste fireårsperiode. Det gjev

større økonomisk olbogerom, og vi set i verk fleire tiltak allereie neste år.

Jubileum og optimisme

Jubileumsferda, som 9. august markerte at det var hundre år sidan Kong Haakon opna Tinnosbana, var ei stor hending for veldig mange. Mange minne kom fram, skapte optimisme og tru på at Rjukanbana og ferjene på Tinnsoen kan kome i drift. For somme var nok ferda større enn for andre. Nittiårige Olav Mjellekås er eldstemann mellom dei som har vore mannskap på Storegut: – Det var ei oppleving å kome seg ut med Storegut att. Eg hadde ikkje trudd det skulle skje, men det blir vel siste turen min ut på Tinnsoen. Når ein er så gammal som eg er, veit ein ikkje kor lenge ein er oppegåandes.

– Einestående i verda

Verdsarvsatsinga er breiare enn Rjukan, det er eit fellesprosjekt for industrihistoriske kulturminne

knytte til kraftproduksjon på industristadene Rjukan, Notodden, Odda og Tysedal. Saman gjev desse eit bilete av 1900-talet, då den andre industrielle revolusjonen la grunnlag for vekst og velstand. Sjølv om verdsarvelementa er mange, er transportåra nærast for ein navlestreng å rekne når innsatsen vonleg gjev uttelling i verdsarvstatus.

– Rjukan skil seg ut med eit heilskapleg grep i planlegginga i si tid. Eit særst viktig element i dette er transportåra. Slik sett var tenkinga som låg bak dei tekniske løysingane med jernbane frå Rjukan til Mæl, ferje til Tinnoset og tog til Notodden for vidare transport fullstendig avgjerande for å gjennomføre Rjukanprosjektet. Det er heilt einståande i verdssamheng, seier riksantikvar Marstein, med etterhald om at han ikkje har gjennomført noko komparativt studium: – Her er heilskapen avgjerande og transportåra er derfor eit vitalt element i ein eventuell nominasjon.

En ubeskåret roseel sker

Solfrid Cristine Kvernsveen har 170 ulike sorter fordelt på 350 rosebusker i hagen på Stabekk. Ikke rart hun stråler om kapp med de velduftende vekstene!

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

At roser både er til nytte og pryde, kan seksjonssjef i Jernbaneverkets internasjonale avdeling, Solfrid Cristine Kvernsveen, bevise på stående fot i sin egen hage. Det er ingen tvil om at de mange ulike rosene hver for seg er noen små underverk, de gjør også nytte for seg. Solfrid plukker for eksempel roseblad som etter en enkel prosess blir til velsmakende geleer.

– Jeg visste lite og ingenting om roser da vi flyttet inn i huset på Stabekk i 2001, bedyrer hun, enda det er flust med hageelskere på besøk når hun åpner hagen for hagelaget nå.

– Det er bare et bevis på alle kan få til en rosehage, forsikrer hun som påstår at hagen besto av tre s'er – sprengstein, skygge og skvalderkål, da familien startet omformingen for noen år siden.

Gode råd

Roser er vakre, de lukter godt og de egner seg både til geleer og likør. Denne herligheten kan alle oppnå, påstår Solfrid Kvernsveen:

– Det gjelder å unngå de vanskelige rosene, som stilkroser og klaseroser. Begynn med det som kalles historiske roser og rugosa-roser. De er hardføre og klarer seg langt på vei selv.

Hos Kvernsveens er det ingen som maser om å pakke inn rosebuskene for å verne dem mot vinteren.

«Det eneste rosegelé ikke passer til, er grøt, pizza og pasta!»



– Vi følger prinsippet om den sterkeste overlevelse. De som overlever, fortjener en plass i hagen min. Vi kan rett og slett ikke bruke så mye tid på hver enkelt, slår hun fast.

På et besøk i en fransk hage så hun en gang at rosene fikk klatrehjelp av tau. De høye, flotte rosebuskene så så romantiske ut at hun selv ville ha det slik i sin hage. Klatrehjelp ble det, men ikke med tau:

– Mannen min, Kjartan (markedsjef i JBV, red. anm.), er ikke så romantisk, men desto mer praktisk. Han innså at tau på våre

breddegrader ville råtne opp, så han foreslo ståltråd i stedet, forteller Solfrid og kikker flere meter opp langs en rose med navn Helena Hybrid, hengende over en ståltråd som knapt er å få øye på.

Økologi framfor kjemi

Et annet problem for alt som kan dyrkes, er utøyt på plantene. Det har også Solfrid, men aldri om hun vil fjerne lusene med gift.

– Jeg har sett hager som blir sprøytet jevnlig, og andre som ikke er blitt sprøytet i det hele tatt. For oss med små barn, var det helt

uaktuelt å bruke kjemikalier i hagen vår. Når vi får lus, bruker vi vannslangen, resten får de gode hjelperne mariehøner og fugler ta seg av, forteller Solfrid.

– Jeg har mange historiske roser og hybrider av disse. De er hardføre og klarer seg uten for mye stell. Det passer meg best, sier Solfrid, og forteller at den eldste kjente rosebusken er over 900 år!

Matauk

Solfrid Kvernsveen er, som en av svært få, godkjent av Mattilsynet som produsent av rosegelé til salg.

ROSEHAGE: Solfrid Cristine Kvernsveen forsikrer at alle som har et romantisk sinn, litt estetisk sans og er villig til å legge ned litt arbeid, kan skape en vakker rosehage.

Men noen produkthemmeligheter bryr hun seg ikke om å sitte på.

De av Jernbanemagasinet lesere som har tilgang på roseblader, særlig av prestegårdsrosen Minette, kan gladelig produsere sin egen gelé på kjøkkenet. Det gir både en god gelé og ikke minst «en himmelsk vellukt» på kjøkkenet under prosessen, forsikrer Solfrid:



SNADDER MED ROSEGELE

Is m/ rød rosegelé og likør

For en enkel og eksklusiv dessert: legg 2-3 skjeer vaniljeis i et dessertglass, hell over 2 ts av den likøren du liker best, og så 2 ts rosegelé på toppen.

Bjørnebær m/lys rosegelé og sjokoladesaus (til fire personer)

Varm ca. 200 bjørnebær lett i en gryte. Dander dem i fire vakre vinglass, legg over to ss lys rosegelé (Minette) og pynt med sjokoladesaus. Serveres med kaffe, gjerne espresso.

– Jeg plukker og renser rosebladene og heller kokende vann over. Etter en halv times tid siler jeg av væsken gjennom en håndduk. Dette rosevannet koker jeg opp med sukker, certo og sitronsyre. For at geleen skal få en fin, rød farge, tar jeg med noen røde roseblad fra en rose som ikke har så mye lukt, forteller Solfrid Kvernsveen og oppfordrer Jernbanemagasinet lesere til å prøve selv.

Rosegelé er godt på vafler og ferskt brød, det er utmerket til vilt og oster. Det eneste det ikke passer til, er grøt, pizza og pasta!

Oppsigelser i SJ?

SJ AB varslet tidlig i sommer om mulig oppsigelse av 200 ansatte. Hvorvidt det kommer til oppsigelser, blir klart i løpet av denne måneden. Det er to årsaker til at ledelsen i SJ ser seg nødt til å kutte kostnader. Den ene er færre reiser som følge av finanskrisen. Den andre årsaken er at Sverige åpner for fri konkurranse på de strekningene SJ trafikkerer. Bare for å møte denne konkurransen vil SJ-ledelsen kutte kostnader tilsvarende SEK 650 millioner.

... og i Russland

I Russland fører dårlige tider til at 53 700 jernbanearbeidere enten må pensjonere seg eller finne på noe annet å gjøre. Det russiske jernbaneselskapet (RZD) anslår at transportvolumene i år vil bli redusert med en femdel i forhold til i fjor. Egentlig skulle så mange som 180 000 blitt overtallige, men tanken på at nedgangstidene en gang vil snu fikk styret til å fatte et strategisk vedtak om å prøve å beholde så mange som mulig. RZD er den største arbeidsgiveren i Russland med 1,2 millioner ansatte.

Ny stasjonsstruktur

Trafikstyrelsen i Danmark har gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av 116 potensielle stopp langs jernbanelinjetten ved at de har vurdert fordelene for de som tar toget fra en bestemt stasjon eller holdeplass opp mot ulempene lengre reisetid er for dem som allerede er på toget. Metoden skal være presis for å lage en prioriteringsliste for stasjoner og holdeplasser som bør sløyfes og omvendt - hvor det med fordel kunne vært lagt til rette for en togstopp.

ERTMS gjennom Europa

EU har fått oppslutning om å at det bygges ut for ERTMS fra Stockholm gjennom Danmark, Tyskland, Østerrike og til Napoli. Avtalen blir sett på som et solid gjennomslag for å styrke godstransporten på denne akse. Med ERTMS utbygd på strekningen kan hele 20 ulike, nasjonale system for togframføring og trafikkstyring fases ut. Målet er at hele korridoren inklusive viktige terminaler skal være på plass i 2020. Ingen av de seks godskorridorene i Europa har Norge som endepunkt.



Toget har gått

For fire direktører i S-Bahn Berlin, et finmasket lokaltognett rundt byen, har toget bokstavelig talt gått. Inntil i vår hadde direktørene suksess med å skape overskudd for eieren sin, Deutsche Bahn. Det gikk på bekostning av sikkerheten.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Når tabloidavisa Berliner-Kurier valgte å trykke avskjedigelsen av de fire direktørene over forsida, var det fordi berlinerne i sommer hadde fått evig nok av å vente på tog som ikke kom, som ikke hadde den kapasiteten de skulle ha, og som de ikke stolte på holdt mål sikkerhetsmessig. Når dette skjedde samtidig som termometeret viste over 30 grader i skyggen, kokte det over for mange brukere og politikere - og for ledelsen i DB som sendte firklovet på dør.

Flinkest i klassen

Anført av Dr. Tobias Heinemann (38) hadde ledelsen i S-Bahn (en forkortelse for Stadtschnellbahn) kvittet seg med annehvert verksted og mange ansatte. Dessuten hadde de sendt mange gamle togsett til opp-



GAPESTOKK: Som man reder, ligger man. Å kutte svingene i en jernbanevirksomhet kan slå forferdelig dårlig ut. Da kan man lett havne på forsida.

hugging. Resultatet ble et meget pent overskudd på virksomheten, som har byregjeringen i Berlin som sin største «kunde».

Etter et hjulakselbrudd i vår fikk S-Bahn pålegg om å kontrollere hjulene på alle tog ukentlig. Det lovet S-Bahnledelsen å gjøre. Men på grunn av for dårlig verkstedkapasitet klarte de ikke det, og mange tog ble tatt ut av trafikk.

Den nye sjefen for S-Bahn i Berlin heter Peter Buchner og var tidligere sjef for DBs regiontog i Nord-Øst-Tyskland. Han fikk nok dårlig med sommerferie i år ...

7000 utan jobb

Som ei følgje av krisa har det vorte borte 7000 jobbar innan jernbane-sektoren i Storbritannia. No er det fleire togselskap som ikkje klarer å oppretthalde avtalane sine med staten.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

I Storbritannia er det konkurranse om å få køyre på dei kommersielle strekningane. Det selskapet som betalar mest, får kontrakten. Dessutan er det mange strekningar der selskapa konkurrerer om anbod, slik det vart gjort på Gjøvikbanen. Det selskapet som treng minst subsidiar, får kontrakten.

Allereie den første kontrakten som vart inngått på desse vilkåra i Storbritannia, etter at statlege British Rail vart delt opp i mange selskap og privatisert, skar seg. Det var Connex som skulle drifte ein kontrakt fram til 2011 for 555 millionar pund. Etter nokre år kom dei krypende og bad pent om 400 millionar meir. I Storbritannia har dette skjedd fleire gonger. Dei som har sagt at dei treng ein viss sum for å køyre, må ha meir pengar. Dei som har sagt at dei skal betale ein viss sum for å køyre på kommersielle strekningar, klarer ikkje å betale.

Passasjerane får svi

Etter at finanskrisa slo inn, har dette vorte verre. For å få endane til å møtast har fleire selskap kuttet hardt i arbeidsstokken. National Express Group har kuttet med 750, South West Trains med 480, Southeastern med 300 og så vidare.

Om budsjettet ikkje blir nådd med kutt, står det framleis att eit verkemiddel til: prisauke. Medan prisane generelt i Storbritannia har vore som her i landet, nemleg stabile, har billettprisane på togreiser hatt ein kraftig auke - opp til elleve prosent.

No har Commons Transport Select Committee, ein komite av parlamentarikarar frå Underhuset, skrive ein rapport der dei ber departementet om å sjå på anbudspraksisen slik at passasjerane og staten ikkje blir sitjande med reknina medan selskapa berre sørgjer for profitt til seg sjølve.



LANGSIKTIG: Togselskapet Virgin trur det blir lettare for togselskapa om anbodstida blir gjort lengre - til dømes inntil 30 år. Då kan dei sikre at dei får att noko for dei investeringane dei gjer. Her eit Virgintog på stasjonen i Carlisle.

**Jernbaneverket****Sentralt**

Fungerende Informasjonsdirektør
Ann-Kristin Endal
Tlf: 22 45 52 50/997 40 740
e-post: enan@jbv.no

Info Utbygging

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

Info Øst

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

Info Vest

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

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

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



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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Gule gleder

Som et av de første tegn på vår dukker hestehovene opp av snøen i sørskråningene. Gule bustehoder skyter i været på lange stengler og gleder oss idet de vinker vinteren farvel. Etter at symrene har gjestet oss, er tiden inne for løvetannen, som kanskje ikke skaper like stor glede, men som for øvrig var Henrik Wergelands favorittblomst. Som veldige tepper av gult endrer de synsinntrykket over store deler av landet. Og så, når sommeren virkelig melder seg, er tiden inne for neste gule bølge: Baneavdelingens gule maskiner. Det var slik det het i gamle dager da NSB hadde regien for det hele.

Det var selvsagt helt nødvendig, da som nå, å sende arbeidsmaskiner ut på sporet for å rette opp feil og foreta fornyelser, men bare glede var ikke forbundet med innsatsen. Når de gule maskiner kom på sporet, visnet samtidig punktligheten i toggangen. Banearbeider betydde også saktekjøring og økt fare for solsløng.

Disse linjer skrives på et tidspunkt da innvirkningen på toggangen sommeren 2009

ikke er kjent i sin helhet, men vi hadde tilløp til katastrofeoppslag både i Dagsavisen og Aftenposten i begynnelsen av juli, men da knyttet mer til værforhold enn til planlagte arbeider i kjørevegen.

Denne utgaven av Jernbanemagasinet er spekket med reportasjer fra de omfattende arbeidene som i sommer har foregått på jernbanenettet. La oss som kontrast ta et blick 30 år tilbake i historien til året 1979 som for øvrig var det 125 året med jernbane i fedrelandet. Bladet «Vårt Yrke» kunne sommeren 1979 melde at skinner skulle byttes på 180 km spor. På 170 km skulle 35 kilos skinner erstattes av 49 kilos skinner, og nærmere 300 000 betongsviller skulle legges inn. Til ny pukkballast ville det gå med nærmere 300 000 kubikkmeter, og endelig regnet man med å helsevise 250 km spor.

– På grunn av knappe bevilgninger gjennom flere år er det oppstått et betydelig underskudd når det gjelder fornyelse av skinner og sviller, sa daværende baneleder J. Jarnæs. Kanskje er det noen

som også har hørt slike utsagn senere?

Banedirektøren kan ikke få lovprist de gule redskapene sterkt nok. – Maskinene har revolusjonert arbeidet, sier Jarnæs til NSBs personalblad. Ballastrenseren karakteriseres som et teknisk vidunder, men målevogn måtte man leie inn fra Statens Järnvägar.

Med fremgangen på sporet fulgte togforsinkelser de gule maskiner som en skygge. Den største forsinkelsen i jubileumsåret 1979 var likevel knyttet til jubileumsboka. Thomas Chr. Wyllers bok Ta plass! kom nemlig ikke ut før i 1982, tre år etter jubileet! Det var under presentasjonen av denne boka Wyller uttalte de bevingede ord: – Jernbanen skal ikke tjene penger – den skal tjene folket!

Vi får si som Ole Alexander Filibom-bombom sa da forfatteren Anne Cath. Vestly lot han få vite hvordan barn egentlig ble til: – Hadde det bare vært så enkelt ...

Reidar S H

