

Jernbane

NR. 8 - 2009

magasinet



Sikrest i Europa

Norsk jernbane er på europatoppen i sikkerhet. Over tre år ble ingen drept på norske planoverganger. Men sikkerhetsdirektøren advarer mot å slå seg til ro.

Side 4-9



Jernbaneverket

Sikkerhet og kundetilfredshet

Det er en flott sikkerhetsstatistikk som presenteres i denne utgaven av Jernbanemagasinet. Jernbanen i Norge ligger helt i europatoppen når det gjelder jernbanesikkerhet. Selv om planoverganger fortsatt er en av våre viktigste utfordringer, kan vi vise til en betydelig nedgang i antall ulykker de siste årene. Ingen ble drept på norske planoverganger i 2006, 2007 og 2008.

Bak resultatene ligger det et systematisk arbeid gjennom flere år. Ikke minst har innføringen av rapporteringssystemet Synergi, der uønskede hendelser og tilløp til hendelser registreres, vært viktig for å avdekke forhold som kan føre til ulykker. På sikkerhetsområdet kan vi imidlertid aldri slå oss til ro med at noe er godt nok. Sikkerhetskulturen er noe av det viktigste vi har, og vi skal fortsette det kontinuerlige arbeidet mot nullvisjonen.

Det er mye å lære fra sikkerhetsarbeidet, og jeg er opptatt av at Jernbaneverket etter hvert skal kunne dokumentere tilsvarende gode resultater, basert på systematisk arbeid, på flere og flere deler av virksomheten vår.

Et område som trenger et løft, er trafikkinformasjonen til jernbanens kunder. Her trengs det mer moderne teknisk utstyr, og jeg er glad for at samferdselsministeren nylig kunne bekrefte at det nå skal satses 80 millioner kroner til dette. Likevel er det vel så viktig at vi samhandler godt med togselskapene om den informasjonen som skal gis, og at vi profesjonaliserer alle ledd i den informasjonsskjeden som til slutt skal ende hos kunden som venter på toget. Vi er nødt til å løfte kundenes daglige behov sterkere fram i bevisstheten.

Som et ledd i arbeidet med å bli bedre markestilpasset og kundeorientert vedtok vi i slutten av september å invitere persontogselskapene til å delta i et kunderåd. Gjennom et slikt råd ønsker vi å få innspill og gode diskusjoner om tiltak for å øke togpassasjerenes tilfredshet.

Målet er at Jernbaneverket også skal kunne kjennetegnes ved en god, kundeorientert kultur.

Elisabeth Enger
ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør



Innhold

14

Sier fra

Flytogets sjef Linda Bernander Silseth sier nå klart fra at Flytoget må få nye oppgaver hvis NSB får viljen sin fra 2012.



20

Feirer

To ordførere skåler for nytt dobbeltspor og for et godt samarbeid med Jernbaneverket.



40

Som nytt

For første gang på flere år er sporombyggingstoget igjen på norske skinner. Og på en-to-tre var sporet mellom Dombås og Fokstua som nytt.

32

Banner ...

Etter et helt yrkesliv på Bergensbanen våger Kåre Rosslund å «banne i kjerka»: - Ønsker man å øke hastigheten, må man bygge nytt, sier han.



18

Sann info

Denne høsten blir 100 nye monitører satt opp. Dette er ett første skritt mot en langt bedre og mer pålitelig toginformasjon.

Null drepte	4
- Umulig å stanse	9
Min arbeidsdag	10
Sagt om jernbanen	11
Smånytt innenriks	13
Flytoget kan tape en av tre kunder	14
Lover bedre toginformasjon	18
Nytt spor gir nye samfunn	20
Bybane framfor kombibane	23

Samarbeider om en raskere bane	26
Smånytt innenriks	28
Banen som vil gi Sverige ny fart	30
Møte med	32
Månedens gjest	36
Mitt jernbanebilde	38
Effektiv fabrikk på skinner	40
Smånytt innenriks	46
På skrått bakfra	48

Jernbane

NR 8 - 2009 *magasinet*

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland
REDAKTØR Tore Holtet
FOTJOURNALIST: Øystein Grue
JOURNALIST: Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Njål Svingheim
Arne Danielsen
Reidar Skaug Høymork
Egil Nyhus
Cathrine Riis
FORSIDE: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Tore Holtet
Jernbaneverket HK
Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo
22 45 52 98 (916 55 298)
E-post: tore.holtet@jbn.no
Redaksjonen avsluttet fredag 2. oktober
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

Null drept

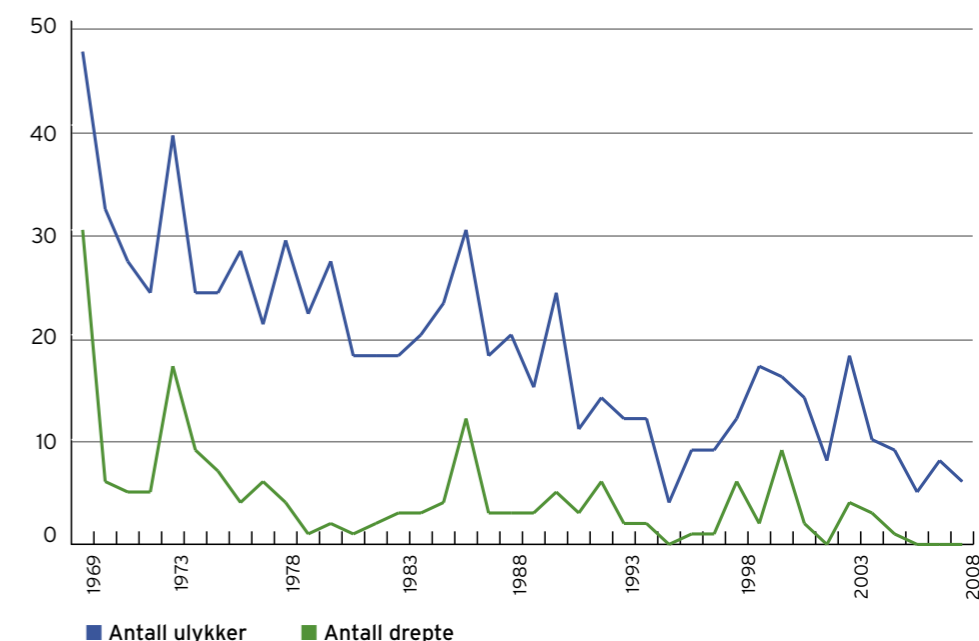
RØROSBANEN: Alvdal-bonde Ingar Moldstad ringer togleder på Hamar og får «grønt lys» før 35 kuer krysser Rørosbanen morgen og kveld. Et systematisk sikkerhetsarbeid har gitt resultater: I 2006, 2007 og 2008 ble ingen drept på norske planoverganger.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE ▶





Planovergangsulykker 1969-2008



«...åtte til ti planoverganger er blitt fjernet årlig eller erstattet med undergang»



JOHN LARS SKJEFTE, byggeleder Rørøst- og Solørbanen

► – Den positive utviklingen har vist oss at visjonen om null drepte faktisk er oppnåelig, sier sikkerhetsdirektør i Jernbaneverket, Monika Eknes, til Jernbanemagasinet. Hun advarer likevel mot å slå seg til ro og si at «nå er det trygt».

– Slipper å bekymre oss

– Vi opplever en helt ny hverdag, forteller melkeprodusent Ingar Moldstad i Alvdal. To ganger daglig ringer bonden til togleder på Hamar før kuene krysser jernbanen på en strekning hvor farten kan være 130 km/t – med bremselengde over 750 meter.

Det var en nesten-påkjørsel på den uoversiktlige planovergangen som resulterte i en helt ny rutine på gården.

– Inntil Jernbaneverkets arbeidstog sommeren 2008 var nær ved å kjøre ned kuene våre, hadde vi fulgt dyra over den private overgangen umiddelbart etter en togpassering. Inntil da var vår erfaring at det var god tid til neste tog, forteller melkeprodusentene Astrid Nygård og samboer Ingar Moldstad.

Nå ringer han før kuene slippes over, og Ingar Moldstad skryter av samarbeidet med banesjefens

representanter og togleder på Rørøstbanen.

Aktivt naboskap

– Mellom Rørøst og Hamar har vi flere grunneiere som er avhengig av å krysse Rørøstbanen. Vi ønsker en tettere dialog med dem, sier oppsynsmann Viggo Samuelshaug.

– Fordi Jernbaneverket har begrensede midler til å sikre private overganger med bom eller undergang, er det beste vi kan tilby at bonden ringer opp togleder som sperrer strekningen. De minuttene kuene bruker, skaper sjelden forsinkelser.

Et fåtall grunneiere har fått skilt med direktetelefonnummer til togleder som sammen med stedsangivelse gjør at det ikke skal oppstå misforståelser. Så langt i år er 152 steder skiltet «Stopp, se og lytt etter tog». Neste år skal minst like mange planoverganger merkes.

– På steder der det foregår langtransport, der dyr må krysse jernbanen til og fra beite, eller der det i perioder foregår skogsdrift, ønsker vi å innføre ringerutiner slik at grunneier ringer togleder og ber om at strekningen blir sperret slik at passering kan foregå trygt, sier Viggo Samuelshaug.

-Lykkelig løsning

– Jernbaneverket stenger hvert år flere av de farligste planovergangene for å forebygge ulykker, forteller prosjektansvarlig for planoverganger på Rørøstbanen, John Lars Skjefte, til Jernbanemagasinet. De aller fleste av til sammen 690 planoverganger på Rørøst- og Solørbanen eies og brukes av grunneiere i landbruket. Bare et fåtall av disse planovergangene er sikret med bom, lys- og lydsignaler – som gir en traktorfører mulighet til å passere jernbanen hvor toget har en

gjennomsnittsfart på 100 km/t, på en sikker måte. John Lars Skjefte skulle gjerne ha mer penger til å erstatte de farlige planovergangene med underganger eller et bomanlegg. De senere år er åtte til ti planoverganger blitt fjernet årlig eller erstattet med undergang, bomanlegg eller varselklokker på Rørøstbanen.

– Kan gjøre mer!

Sikkerhetsdirektør Monika Eknes mener at det absolutt er mulig å bedre sikkerheten på Jernbaneverkets rundt 3900 planoverganger selv etter at antall dødsulykker er redusert fra 30 i 1969 til ingen de siste tre år.

– Resultatet av det systematiske sikkerhetsarbeidet som er lagt ned i Jernbaneverket siden 2004, viser utvilsomt at vi er på rett spor. Men om vi nå skulle hvile på laurbærene, ville utviklingen trolig gå

i feil retning igjen, understreker Eknes.

– Vi har fortsatt et høyt antall planoverganger, og med begrensede ressurser må vi prioritere de gode tiltakene, sier hun.

Hun kan ikke forklare hvorfor ulykkesstatistikken på planoverganger i Norge er bedre enn for eksempel i Sverige, men mener at situasjonen i Norge er et resultat av at de tiltakene som er iverksatt etter katastrofeåret 1969, i forbindelse med NSBs raske krengetog midt på 90-tallet og de senere års fokus på siktforhold.

Sterk tradisjon

Med bakgrunn fra Det Norske Veritas og offshoremiljøets systematiske risikoarbeid gir hun kredit til sikkerhetsinnsatsen i Jernbaneverket som har tradisjoner tilbake til jernbanens begynnelse på slutten av 1800-tallet.



«Selv om vi er på europatoppen med færrest ulykker, må vi aldri slå oss til ro ...»

MONIKA EKNES, sikkerhetsdirektør, Jernbaneverket

«Så langt i år er 152 steder skiltet «STOPP. Se og lytt etter tog»»

VIGGO SAMUELSON, oppsynsmann Røros- og Solørbanen



► – På jernbanen har det gjennom hele historien vært jobbet aktivt med sikkerhet, og arbeidet med Jernbaneverkets rapporteringssystem «Synergi» føyer seg inn i denne tradisjonen. Uten meldinger om nestenulykker og systematisk avdekking av risikoområder ville vi visst mindre om hvor vi bør sette inn innsatsen, konstaterer Monika Eknes.

Systematisk samarbeid

– Er Jernbaneverket tilstrekkelig offensivt og nytenkende både når det gjelder å anvende ny teknologi og smarte løsninger som kan gi bedre sikkerhet for en lavere pris på planoverganger?

– Nei, her tror jeg at vi har et forbedringspotensial. Det er viktig at vi følger med på løsninger som andre land, først og fremst i Europa, tar i bruk. Løsninger som kan gi sikrere jernbane også for oss med et så høyt antall usikrede planoverganger. I tillegg tror jeg at det ligger gode tiltak i mer systematisk samarbeid med vegmyndigheter og med planovergangsbrukere.

– Er vi sikre på at skolebusser eller maxitaxier – med et fotballag – aldri passerer usikrede planoverganger? Og at tankbil med brannfarlig drivstoff aldri krysser en usikret overgang uten å få togleder til å sperre strekningen?

– Dette kan vi aldri garantere. Det vi derimot kan gjøre, er å legge til rette for at en aktsom fører trygt kan krysse en hvilken som helst planovergang, uansett kjøretøy. I Danmark hadde vi nylig en ulykke på en sikret planovergang som minnet om problemstillingen. Dette er ekstreme eksempler som viser at det trengs en tett dialog mellom Jernbaneverket og aktuelle brukergrupper som yrkessjåfører og transportører av farlig gods for å forhindre potensielle katastrofer, sier Monika Eknes. – Her er ordninger som ringerutiner til togleder før passering av usikrede planoverganger et viktig skritt videre.

Ras og sammenstøt

De senere år har et nytt risikoområde, rasfare, fått økt oppmerksomhet.

– Tilsynelatende har verden forandret seg, og vi har hatt flaks når situasjoner som har oppstått ikke har fått verre utfall, innrømmer sikkerhetsdirektøren og poengterer:

– Selv om vi nå øker den forebyggende innsatsen på rasutsatte strekninger, er det viktig at vi også viderefører innsatsen med forebyggende tiltak på planoverganger og for å styrke barrierene mot sammenstøt med tog.

Mindre hendelser – stort potensial

Sikkerhetsdirektøren er overbevist om at potensialet i Jernbaneverket for å redusere antallet mindre alvorlige hendelser fortsatt er stort: – Dette er en viktig del av vårt risikoforebyggende arbeid. Her er det muligheter for reduserte kostnader og trolig også bedre punktlighet. Utveksling av erfaring om forebyggende innsats kan helt sikkert utvikles videre for å fortsette den positive trenden vi nå har, sier Monika Eknes.



750 METERS BREMSELENGDE: Lokfører Helge Granheim i NSB kan sjelden eller aldri stoppe for en traktor som kjører ut i sporet. Dette viser en situasjon der Helge Granheim hadde hatt liten mulighet til å stanse. Bildet er arrangert.

– Umulig å stanse

Lokfører Helge Granheim er avhengig av at folk som skal krysse en planovergang, gjør det med største varsomhet. Selv har han liten mulighet til å stanse.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Med fingeren på fløyta for hvert gule orienteringssignal som står tett i tett fra Bergstaden og sør-øst legger lokfører Helge Granheim stoppestedene Os, Tolga, Tynset og Alvdal bak seg mens høstfargene gløder i ettermiddagsola.

690 planoverganger

I dag er det vindstille og lyden av

togfløyta kan høres mange kilometer av elgjegere som sitter på post i Østerdalen. 690 planoverganger over 50 mil blir mer enn én planovergang for hver 700 meter gjennom den grigrendte Østerdalen! Risikoen for å møte en elg i sporet er vesentlig høyere enn den statistiske muligheten for å kjøre på en traktor eller en bil på én usikret planovergang.

Hjertet i halsen

– I sommer har jeg hatt hjertet i halsen flere ganger på grunn av sportsfiskere som krysser jernbanelinjen mellom planoverganger, og som ikke tenker på at toget har så høy hastighet, sier Helge Granheim. Han begynte som lokfører i NSB i 1998 og kjørte i åtte år i Osloområdet før han flyttet til Vang i Hamar.

Nå jobber han turnus med turer

på henholdsvis Rørosbanen og Dovrebanen til Røros og Dombås. Litt lokaltrafikk blir det også.

- Folk er flinke

Sikkerheten for egen del og for dem han kan møte på en usikret planovergang, betyr alt i hverdagen. Granheim synes folk som bor langs banen er flinke. Selv har han aldri opplevd nestenulykker med traktor eller bil, til tross for at han ser at mange private overganger brukes til dels meget aktivt i sommerhalvåret.

Etter en periode med lite vegetasjonsrydding er det tatt et krafttak på flere gjengrodde strekninger, hvor dårlig sikt ved planoverganger lett resulterer i nestenulykker.

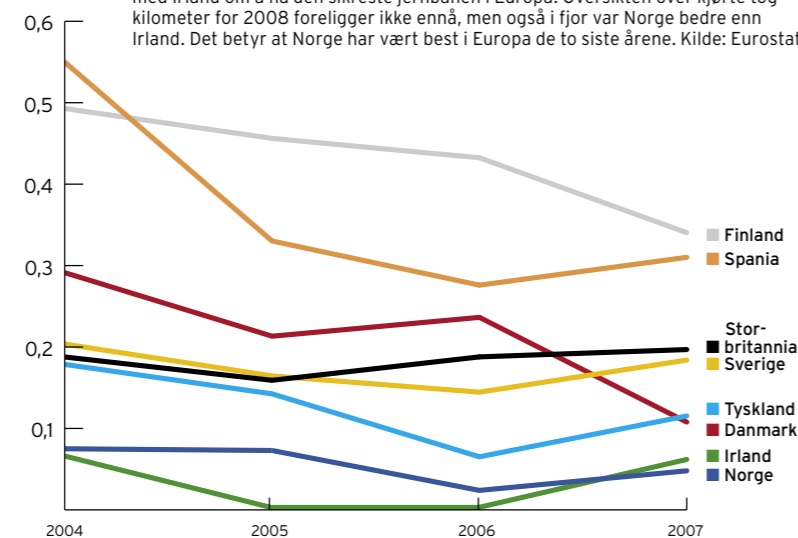
– Vi sender jo inn «Synergi»-meldinger når vi mener at dårlig sikt kan forårsake farlige situasjoner, forsikrer Granheim.

FAKTA

66 personer ble drept på planoverganger i Norge i 1967-1971. Følgende er gjort etter dette:

- Samtlige planoverganger på offentlig veg er sikret med vegsikrings- og vegbomanlegg
- Et betydelig antall private planoverganger er fjernet eller erstattet med undergang
- En rekke usikrede planoverganger er låst, og det er innført rutine om å ringe togleder når usikrede planoverganger skal brukes
- Før krengetog ble tatt i bruk av NSB i 1999, ble en rekke farlige overganger stengt
- Jernbaneverket har i dag ansvar for 3500 usikrede planoverganger
- I år er det satt av 65 millioner kroner til å bedre sikkerheten på de farligste planovergangene

BEST I EUROPA: Målt i antall drepte per én million togkilometer kniver Norge med Irland om å ha den sikreste jernbanen i Europa. Oversikten over kjørte togkilometer for 2008 foreligger ikke ennå, men også i fjor var Norge bedre enn Irland. Det betyr at Norge har vært best i Europa de to siste årene. Kilde: Eurostat



Ser alltid etter forbe dringer

KRISTIANSAND: - Vi må aldri komme dit hen at vi lener oss tilbake og tror vi er kommet så langt som det er mulig. Da vil det fort gå i feil retning!

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

For Johnny Vatne er arbeidsdagen knyttet til Synergi og stadige forbedringer av dette styringssystemet.

Synergi er også litt av fritiden. – Det hender nok jeg våkner om natta med en idé. Da står jeg opp og skriver den ned, forteller han.

13 000 meldinger

Ideene kommer gjerne etter at han har vært ute og snakket med folk som trenger informasjonen som ligger i denne enorme databasen i sitt daglige virke.



PLO: De mange planovergangene, populært forkortet til plo, er de farligste punktene på jernbanen. Nå ligger de i Synergibasen slik at hvem som helst kan sjekke hvor mange tilløp eller hendelser som er knyttet til hver enkelt av dem.

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Johnny Vatne (54)

TITTEL: Rådgiver Synergi

ARBEIDSTED: Kristiansand

BAKGRUNN: Tre år i Forsvaret. Fra 1977 ansatt i NSB som konduktør. Leder for Synergi siden 1. april 2005

BOR: Mandal

Synergi kom så smått i gang ved jernbanen i 1996, men det tok litt tid før det tok av. Mange var skeptiske til å melde inn uønskede hendelser og tilløp til uønskede hendelser fordi det kunne misbrukes. Det skjedde nok også at noen «ble tatt» for å ha gjort en feil. Men det er borte nå, forsikrer Johnny Vatne:

– Likevel er jeg sikker på at vi ikke får inn meldinger på alle tilløp eller hendelser. Det til tross for at vi i midten av september passerte 9 000 innregistrerte meldinger. Det betyr at vi vil komme opp i 13 000 i år. Til sammenlikning fikk vi inn 4 000 meldinger i 2005.

Riktig retning

Siden Synergi ble opprettet, har antall alvorlige ulykker knyttet til jernbanevirksomhet gått kraftig nedover.

– Vi har mange dyktige fagfolk både i togselskapene og hos oss i Jernbaneverket som tenker sikkerhet i arbeidet sitt. Og vi har Statens jernbanetilsyn som pusher oss. Synergi er bare en liten brikke i det store puslespillet for å få en sikrere jernbane, sier Johnny.

Et eksempel fra Jæren forteller enkelt og greit hvordan Synergi bidrar:

– Der begynte det plutselig å komme inn mange synergirapporter fra en planovergang på Skjeveland. Det var såpass ille at banesjefen tok tak i det. Han fant da ut at det var etablert et utvalg på den andre siden av sporet og fikk umiddelbart skiltet ned hastigheten forbi planovergangen. Senere ble planovergangen sanert, forteller Vatne.



Tilgjengelig for alle

Noe av det mest risikable med jernbanen i Norge er de mange planovergangene. Nå ligger hver eneste en av dem i Synergidatabasen. Med noen tastetrykk kan en oppsynsmann eller banesjef – eller hvem som helst som har tilgang til Banenettet i Jernbaneverket, finne ut historikken til hver enkelt av dem. Slik kan «verstingene» plukkes ut for mulige tiltak før det skjer noe katastrofalt.

I basen er det naturligvis også flust med andre hendelser. Dessuten kommer stadig nye områder til. De siste er knyttet til kontraktinngåelser og etterlevelse av kontrakter.

– Vi skal være en serviceorganisasjon for Jernbaneverket. Derfor må vi hele tiden tilpasse verktøyet etter de behovene som finnes.

MR. SYNERGI: Johnny Vatne har levd tett på Synergi i mange år, men tror at verktøyet fortsatt kan bli bedre.

Synergi er et levende verktøy, og slik må det være, slår Johnny Vatne fast.

Synergi brukes aktivt i sikkerhetsarbeidet både i Jernbaneverket og hos togselskapene. Men også Statens jernbanetilsyn får dette materialet, faktisk så regelmessig som hver fjerde time døgnet rundt hele året.

– Vi har et utrolig godt samarbeid med dem som håndterer Synergi i tilsynet. Det er meget flinke folk som vi ofte spiller ball med, forteller Johnny Vatne.

Eget fagfelt

Til å begynne med kunne hver enkelt ansatt ved jernbanevirksomhetene legge inn meldingene

selv. Siden har dette vært en bijobb for trafikkstyrere ute på stasjonene. De har gjort en solid jobb med dette. Likevel tas det nå et grep for å profesjonalisere arbeidet enda litt mer ved at det opprettes to-tre stillinger i Kristiansand som kun skal holde på med dette.

– Saksmengden har eksplodert, og kravene til kvaliteten på dataene er blitt strengere. Det er en milepæl som nås nå når vi får egne, dedikerte medarbeidere til dette arbeidet, sier Vatne, som samtidig forsikrer at historikken som er samlet opp i databasen gjennom mange år, blir med videre også når Synergi nå legges om litt for å imøtekomme ønsker fra brukerne.

SAGT OM JERNBANEN



«Da vi bygget Gardermoen lufthavn med Gardermobanen, så tok det seks år fra vedtaket ble fattet i Stortinget til alt sto klart. Dobbeltsporet mellom Oslo og Ski er et langt mindre prosjekt, og jeg mener det er fullt mulig å bygge det på fire år fra det tidspunkt planene er klare»

BJØRN SUND, ex. Gardermoen- og Ahus-bygger

«Vi bør kunne passere 500 000 reisende i år, noe som gjør 2009 til det fjerde beste året noensinne. Ikke verst det i disse finanskrisetider»

SIVERT BAKK, driftsleder Flåmsbana AS

«Uansett hvilket politisk ståsted man har, bør man fra tid til annen kunne diskutere åpent om det er andre måter å finansiere store og tunge samferdselsinvesteringer på»

SIGBJØRN JOHNSEN, fylkesmann Hedmark

«Jeg skal spise konduktør lua mi dersom reisetiden i 2018 er nede på 40 minutter mellom Oslo og Askim»

GJERMUND STENRUD, venstremann og pessimistisk konduktør

«Jeg tror aldri det vil bli bygget noen godsterminal på Lierstranda»

BÅRD STRAND, kommunestyrerepr. (Ap) Lier

«Regiondirektør Stendal hadde godbitar med til alle dei tre ordførarane frå kommunane lengst sør på Jæren»

JÆRBLADET, lederartikkel

«Jernbanefolk hører vanligvis til våre mest trofaste velgere»

STEINAR GULLVÅG, stortingsrepr. (Ap)

Nabokrangel

Mens Lier kommune har en plan om å skape en fjordby ved Drammenselvas utløp ved Lierstranda, har Drammen kommune sterke innsigelser. De vil ha godsterminal der. Lier kommune vil omskape Lierstranda til en fjordby med mange boliger og næringsvirksomhet. Men forslaget til reguleringsplan får kraftig motbør fra så vel Drammen kommune som fylkesmannen i Buskerud og Statens vegvesen. Også fylkesutvalget, det øverste politiske organet i Buskerud fylkeskommune, vender tommelen ned for disse planene. På Lierstranda kan en godsterminal forene ønsket om å losse og laste gods direkte fra tog til skip og vice versa.

Godsbane i nord?

Storfjord kommune i Nord-Troms har fått Sweco AS til å utrede mulighetene for en godsbane, Ishavsbanen, fra Kolar i Finland og Pajala i Sverige til Skibotn for utskipping av jernmalm. Banen vil totalt bli 312 km lang, hvorav 46 km i Norge. Den første malmen forventes skipet ut fra havnebyen Kemi i siste halvdel av 2011. Men ettersom det er snakk om enorme mengder (40 000 tonn per dag), vil ikke store nok skip kunne gå dit. De totale kostnadene til en slik bane inklusive malmterminal og godsterminal er beregnet å komme på 23 milliarder kroner. Mer enn halvparten av beløpet vil falle på finnene.

Og enda lenger nord?

Nord-Lapland Regionråd og næringshagen i Kirkenes vil sette i gang en forstudie for en mulig jernbaneforbindelse mellom Rovaniemi og Kirkenes, som i avstand er litt lengre enn Oslo-Trondheim. Forstudien er finansiert av det finske arbeids- og næringsdepartementet, Nord-Lapland Regionråd og Kirkenes Næringshage og skal være ferdig i februar. I tillegg til sterke næringer i området som gruveindustri, skogsindustri og delvis turisme ligger det nok også en strategi i forhold til olje- og gassutvinning fra det enorme Stockman-feltet.



Undergang på en helg

På Stange stasjon ble det lagt inn en ny undergang på 35 timer, og det var bare ett av mange arbeider som foregikk på Dovrebanen den siste helgen i september.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM **Foto:** BJØRN KVAAL

Dovrebanen er 275 kilometer lang mellom stasjonene Eidsvoll og Dombås. Sør for Lillehammer er trafikkmengden på den enkeltsporede banen så stor at strekningen er erklært overbelastet på tider av døgnet. Derfor er det viktig at planlagte avbrudd i trafikken utnyttes til siste trevl.

Siste helgen i september var banen stengt i 35 timer på hele strekningen, og det var ikke småtteri som skulle gjøres: Kulverter, rassikring, sporjustering og masseutskifting er noen stikkord for den store jobben som ble utført på rekordtid.

TRYGT: Prosjektleder Knut Øynebråten fra T. Engene AS ledet arbeidet med å legge inn ny kulvert på Stange stasjon.

En rekke arbeider

For å begynne sørfra så ble det lagt inn en ny kulvert under sporet i nordre ende av Eidsvoll stasjon. Kulverten gjør det mulig å begynne utfyllingen langs elva Vorma nordover mot Dokknes der Dovrebanens nye dobbeltspor skal komme. Steinmasser til anlegget kommer fra E6-utbyggingen og kjøres gjennom den nye undergangen.

Videre nordover ble det utført sporjusteringer på strekningen Minnesund - Stange og kontrollert av signalanlegget på strekningen. På stasjonene Hamar og Brumunddal ble sporveksler bygget om.

Ved Fåberg ble det lagt inn en ny stikkrenne under sporet, og videre oppover Gudbrandsdalen ble det utført sporcontrollert, skiftet ut deler i sporveksler på strekningen Ringebu - Otta, byttet ut dårlige sviller og foretatt masseskifte på kortere partier mellom Sel og Brennhau.

Farlig overgang stenges

Til erstatning for planovergangen i Stange sentrum ble det samme helg lagt inn en ny undergang under sporene i stasjonens søndre ende. Planovergangen her har utgjort

en risiko selv om den var sikret med bomanlegg. Det har vært tilfeller der fotgjengere har krysset sporet selv om bomber og rødt lys har varslet at tog kommer. Den nye kulverten som nå er lagt inn, gjør at alle kan ferdes trygt under jernbanesporene. Undergangen tjener også som adkomst til plattformen for spor 2 på Stange stasjon.

Sikring mot ras

Et annet og viktig tiltak for sikkerheten er de omfattende rassikringsarbeidene som pågår på Dovrebanen i Gudbrandsdalen.

- Vi har flere steder problemer med opphoping av vann og har satt i gang et stort arbeid med etablering av stikkrenner, overvannsgrøfter og bygging av motfyllinger på utsatte partier, forteller overingeniør Hans Killi på Otta. Det meste av disse arbeidene kan gjøres uten at de er til hinder for togtrafikken, men ved planlagt togstans - som siste helg i september - benyttet man anledningen til å legge nye stikkrenner gjennom jernbanefyllingen på flere steder langs Dovrebanen.

Godsrammel

Noen ønsker mer gods over Brevik havn i Grenland. Andre ønsker godstrafikken «dit pepperen gror». Da Cargolink forleden kom med et 600 meter langt og 800 tonn tungt godstog klokka fire en søndagsmorgen, ble det av mange naboer oppfattet som en «evig togalarm». Lederen av Folkeaksjonen Redd Eidangerfjorden truer med at om noe slikt gjentar seg, vil naboeie ta morgenkaffen i sporet. Cargolink på sin side sørget for å frakte 70 tomme containere fra Bergen tilbake til Brevik. Det klarte de på ni timer og er så fornøyd med det at de anser dette for å være en så effektiv måte å frakte containere på at de gjerne vil gjenta det.

Togturing

Stortingsrepresentant Jørund Rytman (FrP) synes NSB gjør for lite for å trekke forretningsfolk og rike turister til togreiser i Norge. Ifølge Nationen mener han at det trengs restaurant, bar, TV-skjerm, tilgang til internett og muligheter til å høre på radio og musikk for å trekke disse på toget. Et serveringstilbud med «kantinemat» holder ikke for disse målgruppene, mener Rytman, som savner restaurant med hvit duk, porselen og mulighet for en «skarp en» om bord. Hans egen konklusjon på en løsning for dette er å sette ut trafikken på anbud til private. Statseide NSB har ingen tro på klarer å få til noe slikt.

Slem bever

Mellom Sjøa og Otta i Gudbrandsdalen bor det en slem bever. Den skulle bare visst hva den stelte i stand da den felte et tre som falt over kjøreledningen på Dovrebanen og stanset nattoget fra Trondheim. Trefellinga medførte en forsinkelse på tre timer på nattoget samtidig som regiontoget fra Dombås til Larvik, som har avgangstid etter nattoget fra Dombås, ikke kom forbi stedet. Nattoget nordover til Trondheim ble også berørt av hendelsen. Fra før vet vi at liten tue kan velte store lass. Det er ikke noe bedre med liten bever og store trær.

0-visjonen nådd

Den siste skaden i Baneservice AS var en klemskade. Det var for over ett år siden. - Det er mange år siden vi har hatt en alvorlig skade, sier hovedverneombud Ole Strøm.

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

For den største jernbaneentreprenøren i Norge, Baneservice, er ikke null skadde lenger en visjon. De har klart det. Over ett år er gått siden siste skade. I tillegg ligger sykefraværet så langt i år på 4,18 prosent. Av dette utgjør korttidsfraværet 1,15 prosent.

- Når folk får arbeide med det de liker og kan, blir det trivelig å gå på arbeid, forklarer Ole Strøm, som også har en annen forklaring på hvorfor Baneservice har oppnådd så imponerende tall:

- Vi har en direktør som er veldig opptatt av dette. Lars Skålnes kom til oss fra Veidekke og hadde jobbet mye med HMS der. Det har betydd mye for oss, mener Strøm.

Alltid på farten

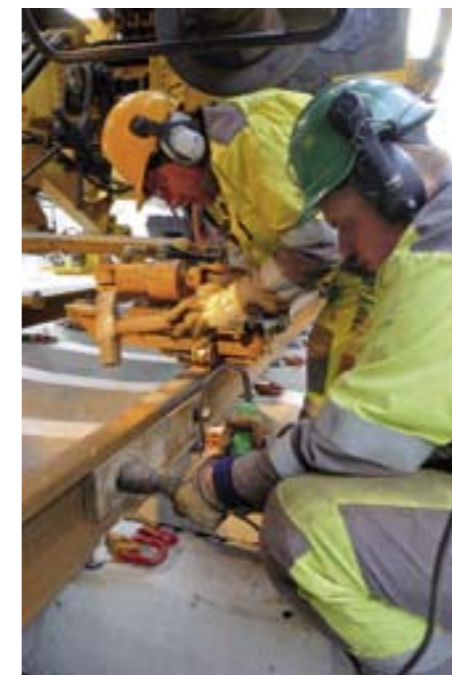
De ansatte i Baneservice har jernbanenettet i hele landet som arbeidsplass pluss at de bygger jernbane i Kirkenes og bybane i Bergen. Arbeidene henter de inn i sterk konkurranse med andre entreprenører.

- Det har vært turbulente tider der vi hele tida står i en konkurransesituasjon. Nå har vi

hatt nok oppdrag, og det ser bra ut framover også takket være mer penger til jernbane, sier Strøm.

Optimisme parett med ønske om å vokse gjør at Baneservice nå satser på å ta inn lærlinger. I underkant av ti lærlinger i banemontørfaget og omtrent like mange i signalmontørfaget skal sikre nok kompetente arbeidere til at de kan konkurrere om nye, store oppdrag.

FAGARBEID: Hovedverneombud Ole Strøm i Baneservice har fartstida si fra anleggsmaskiner. Her (nærmest kamera) i arbeid på Askerbanen i 2004.



Flytoget kan tape én av tre kunder



ÅPEN DØR:

Administrerende direktør Linda Bernander Silseth vil åpne dørene til flere enn dem som bare skal til og fra Gardermoen

Hvis NSB, med subsidierte billetter, får kjøre tre tog i timen mellom Drammen og Gardermoen, risikerer Flytoget å tape nesten en tredjedel av kundene. Nå vil Flytoget søke om å få åpne dørene til nye kundegrupper.

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

– Vi er sårbare så lenge vi bare kan ta med passasjerer som skal til og fra flyplassen, sier administrerende direktør Linda Bernander Silseth om situasjonen som kan oppstå i 2012. Da har NSB varslet at de ønsker å kjøre langt flere tog mellom Drammen og Gardermoen. Flytoget derimot har fortsatt bare konsesjon til å kjøre flypassasjerer.

– Det blir for spennende for oss at NSB vil inn på Gardermobanen med tre stive ruter i timen og med nye tog. Da går de inn på forretningsmarkedet fram og tilbake til flyplassen, for der er det ikke mange pendlere. Vi tror ikke det vil tjene totalmarkedet å slippe NSB inn på Gardermobanen uten at Flytoget får utfordre NSB eller samspille med NSB for å utvide togtilbudet innenfor intercity-området, sier adm. dir. Linda Bernander Silseth i Flytoget AS.

Tap-tap

Flytoget har engasjert Asplan Viak til å beregne virkningene av en slik parallellkjøring Drammen-Gardermoen. Konklusjonen er at Flytoget vil tape 29 prosent av kundene. Dessuten vil det ikke bli vesentlig flere som bruker tog til og fra flyplassen. Faktisk vil ikke mer enn tre prosent flere hentes inn – på bekostning av taxi og privatbilmarkedet.

– For jernbanen vil dette bety en merkostnad på 115 millioner kroner i året. Dessuten kan det ikke være fornuft i at et selskap som får offentlig støtte, og dermed tilbyr rimeligere billettpriser, tar kunder fra et selskap uten subsidi-

er. Da blir det ikke like vilkår, sier Bernander Silseth.

– Ubegripelig

Flytoget kjører med ledig kapasitet fra Drammen og inn mot Oslo. Det synes flytogsjefen er dårlig samfunnsøkonomi:

– Jeg tror de politiske myndighetene gjør noe dumt om de ikke vil utnytte kapasiteten i Flytoget og den publikumssuksessen det har vært. Hvorfor ikke utfordre oss på å få opp kollektivandelen og til å få en bedre kundetilfredshet med jernbanen som sådan? Det synes jeg er ubegripelig og uforståelig i 2009, i et moderne Norge, sier Flytogsjefen, og legger til:

– Vi synes det er veldig dårlig bedriftsøkonomi, dårlig samfunnsøkonomi og dårlig for skattebetalerne hvis vår politiske ledelse lar det skje. I alle fall uten at Flytoget gis flere forretningsmuligheter, nye tildelinger av kapasitet eller at vi får gå til nye destinasjoner. Da er det rett og slett ubegripelig!

Vil endre vedtektene

For en tid tilbake ba Asker Ap departementet om å se på mulighetene til å la Flytoget ta med pendlere fra Asker til Oslo. Svaret den gangen var negativt. Vedtektene til Fly-

«Det er en veldig verving av NSB, merker jeg. Jeg kommer utenfra og kan si dette»



FOR SPENNENDE: – Det blir for spennende for oss at NSB vil inn på Gardermobanen med tre stive ruter i timen og med nye tog, sier flytog-sjef Linda Bernander Silseth.

► toget AS, som fullt og helt er eid av Næringsdepartementet, sier at Flytoget skal kjøre flypassasjerer. Punktum. Det er også det Flytoget har fått konsesjon til. Nå vil de be eierne om å endre vedtektene.

– Med all den oppmerksomheten som har vært på jernbanen, spesielt rundt Oslo, er det naturlig at Flytoget melder seg på for å få lov til å gjøre mer enn kjerneproduktet vårt, som er flyplassvirksomhet.

Det er naturlig at vi sender en slik søknad. Det krever at generalforsamlingen vår, som er Næringsdepartementet, foretar en vedtektsendring. Deretter må Stortinget fortelle Flytoget hva vi skal få lov til og ikke. Det er samfunnet, som eier av de to selskapene, som må regulere dette på den måten samfunnet er best tjent med. Vi snakker ikke om et deregulert marked eller konkurranse, men om en fornuftig bruk av ressurser, understreker Bernander Silseth.

– Vi har ledig kapasitet på visse tider av døgnet. Hvorfor ikke utnytte denne kapasiteten og denne serviceorganisasjonen Flytoget har, til å få et bredere tilbud i intercity-området? spør Flytog-sjefen.

Skummelt selskap?

– Regjeringen og fagbevegelsen er tydelig på at persontrafikken i Norge ikke skal åpnes for konkur-

«Hvorfor ikke utfordre oss på å få opp kollektivandelen og til å få en bedre kundetilfredshet ...?»

ranse og legges ut på anbud. Ligger det noe der som gjør det vanskelig for Flytoget å gjøre noe annet enn å kjøre folk til og fra Gardermoen?

– Jeg tror nok det er en redsel i NSB for at Flytoget skal ta en større markedsandel. Det er naturlig. Og det ligger nok litt gammel frykt hos fagforeningene. Med en gang Flytoget ønsker å gjøre noe mer, glemmer de at vi har tariffavtaler, vi også, at vi ikke driver med sosial dumping og at vi er et helt utstatlig eid selskap på lik linje med NSB. Det er en veldig verner av NSB, merker jeg. Jeg kommer utenfra og kan si dette. Men det er faktisk ingenting som er i konflikt med hverandre her, sier Bernander Silseth.

Derimot tror hun det vil være sunt om det var flere selskap på banen. Og hun tror NSB og Flytoget kan gjøre en bedre jobb hvis de gjør den sammen:

– Jeg skulle ønske at politisk ledelse utfordret NSB og Flytoget til sammen å sette seg ned og komme med en felles plan. Det hadde vært mye bedre enn at vi på en måte blir konkurrenter til hverandre. Jeg tror vi har en jobb å gjøre sammen, jeg, på å få opp tiliten til jernbanen, få opp kollektivandelen og få det totale tilbudet på et helt annet nivå enn i dag. I stedet blir det en kamp om sportilgang etter 2012, og det er uheldig. Det er ikke bra.

Side om side

I dag kjører Flytoget og NSB side om side og omtrent like fort mellom Drammen og Gardermoen. En vesentlig forskjell mellom de to ligger i at Flytoget tar 250 kroner for en tur mens NSB tar 178 kroner fra kunden og får resten fra staten. Denne forskjellen har Flytoget tatt hensyn til før de besluttet å kjøre fra Drammen, forsikrer Bernander Silseth:

– Vi er ikke bekymret for det bildet. Publikum har fått et større valg. For noen står valget mellom å ta bilen og kjøre alene til Gardermoen, eller ta Flytoget og gjøre noe fornuftig ut av turen. Jeg tror det er positivt med et større spenn i rutetilbud og at folk har flere valgmuligheter, sier Bernander Silseth, som mener dette vil være med på å øke totalmarkedet: – Vår ambisjon er det. Vi har sett at Flytogets inntog endrer på reisemønstre. For eksempel vil bedriftene i Kongsberg Næringspark, som årlig sender 20 000 personer med taxi til og fra Gardermoen, sette opp busser sammen med oss til og fra Flytoget i Drammen.

JBV har levert

– Hvordan er erfaringene etter oppstarten i Drammen?
– Det har virkelig vært en suksess. Med suksess mener jeg at Jernbaneverket har levert til 100 prosent. Vi har hatt et så bra samspill. Vi har en punktlighet fra Drammen som er over all forventning. Dessuten har vi gode passasjertall. Vi har hatt avganger nå med nesten 50 passasjerer.

– Hvorfor denne jubelen for punktligheten?
– Det er fordi det vi lever av, er leveranse, leveranse, leveranse. Vår suksess er det ekstreme kundefokuset. Vi skal levere til kunden, koste hva det koste vil, nesten. Vi skal ha freshe tog, de skal gå når de skal og kunden skal møte hyggelige medarbeidere. Så har vi en Flytoggaranti i bunnen: Rekker du ikke flyet, får du mer enn flytombilletten igjen. Vi betaler flytombilletten din. Det ligger en kvalitetsgaranti i bunnen fra oss til kundene. Jeg tror det er sånn at dette skjøpper markedet. Da blir det en veldig god leveranse som får solid kredit i markedet, sier Linda Bernander Silseth – enn så lenge smilende.

Fire på Flytoget fra Drammen



Lars Göran Okelblom, Malmö:
– Jeg har vært i Drammen på forretningsreise. Det er første gangen jeg tar Flytoget fra Drammen. Det er lettvinnet etter som det er tette avganger. Derfor vurderte jeg heller ikke noe alternativ. Komfortnivået synes jeg er helt greit.

Giorgio Donato, Frankfurt:

– Jeg har brukt Flytoget flere ganger før, men da bare til Asker. For meg er det fint at Flytoget nå går fra Drammen. Jeg kom til Oslo med tog fra Göteborg, men fikk ikke være med flytoget fra Oslo til Drammen. Det forstår jeg ikke.



Ludwik Matuszkiewicz, Molde:
– Jeg reiser privat og valgte Flytoget fra Drammen fordi det passet best med tidene. Kona mi reiste tidligere og da tok hun et NSB-tog fordi det passet best da. Jeg er veldig godt fornøyd med tilbudet.

Lise Hoem, Bergen:

– Jeg reiser mye i forbindelse med jobben min i Arbeidstilsynet og er godt kjent med Flytoget. Men dette er første gang jeg tar det fra Drammen og det er jeg kjempofornøyd med. Om det er noe jeg savner? Jo, en kopp kaffe hadde gjort godt.



Sprengt tunnel

Ettersom det allerede er kommet fram ønsker om å kjøre flere tog gjennom Oslo-tunnelen i 2012 enn den har kapasitet til, har Jernbaneverket bedt Samferdselsdepartementet om å finne en måte å fordele kapasiteten på.

– Med bakgrunn i at togselskapene allerede har flagget hva de ønsker å kjøre fra 2012, så vi at vi ville komme i en vanskelig situasjon ved fordeling av kapasiteten. Derfor har vi bedt departementet om bistand til fordelingen. Av hensyn til togselskapenes planlegging skal denne avklaringen skje innen utgangen av dette året, opplyser etatsdirektør Svein Horrisland i Jernbaneverket.

Samferdselsdepartementet har engasjert Urbanet Analyse til å utvikle en modell å fordele ruteleier på basert på samfunnsøkonomiske vurderinger.

Ifølge Fordelingsforskriften er det Jernbaneverket som skal fordele infrastrukturkapasitet mellom togselskapene. Men forskriften gir ingen fullgod oppskrift på hvordan kapasiteten i en overbelastet infrastruktur skal fordeles.

Lover bedre toginformasjon

Jernbaneverket og NSB har gått sammen om å forbedre informasjonen til togreisende kraftig. For Jernbaneverket vil 80 millioner kroner mer å rutte med til dette neste år gi en betydelig bedring. Men ambisjonene ligger høyere enn som så.

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

Etter til dels kraftig kritikk for manglende og delvis villedende informasjon ved trafikkavvik har Jernbaneverket og NSB gått sammen om å få bedret forholdene. Først og fremst viste det seg nødvendig å få en oversikt over alle de tiltakene som var i gang. Den veien er gått opp. Nå skal arbeidet konsentreres rundt den informasjonssystemene som kreves disse to selskap-

ene imellom før det er mulig å gi bedre informasjon ut.

– Det sier seg selv at om det skal komme god informasjon ut, må det først komme presis og korrekt informasjon inn i systemene, sier Thor Erik Skarpen. Informasjonssjefen i Region Øst har brukt sommeren på å arbeide med saken. Det har ikke vært noen enkelt materie-

– Nei, det er mange ulike infor-

masjonssystemer som betjener stasjonene, og det er mange ulike instanser involvert. Min anbefaling er blant annet å få en mer strømlinjeformet og profesjonalisert avdeling underlagt Trafikkdirrektøren til å håndtere dette for Jernbaneverket.

«Sort hull»

Pendlerforeningen i Follo og Østfold har beskrevet Jernbaneverket

som et byråkratisk «sort hull» der henvendelser fra publikum forsvinner inn i systemet – for så å bli borte.

– Det er ingen tvil om at det tar for lang tid å få et svar fra oss. Derfor har jeg anbefalt at informasjonssystemene blir satt under lupen. Det gjelder på alle plan, sier Skarpen.

Der jernbanen, både infrastrukturforvalter Jernbaneverket og togselskapet NSB, kommer dårligst ut, er når det er trafikkavvik. Store trafikkavvik, som for eksempel at det ikke går tog over Oslo S i rushtid, er svært krevende å informere om.

– Selv om trafikken står, kan det skje at informasjon om toggangen ruller og går på monitorer og tavler som om ingenting har skjedd. Noen av de systemene vi har i dag, er for tungvinte å betjene, konstaterer Skarpen.

Som julekvelden på ...

Planlagte driftsavvik er enkle å forholde seg til. Men når signalene går i rødt på Skøyen eller kontaktledningen ligger nede både her og der, og alt skjer plutselig, da er det verre å beholde oversikten.

– Det er et paradoks at når passasjerene har mest behov for informasjon, så er det minst informasjon å få. Det skyldes at samhandlingen mellom Jernbaneverket og NSB og innad i de to organisasjonene, ikke er god nok. Dessuten at de verktøyene som kunne delt informasjonen hurtig, ikke er på plass, sier Thor Erik Skarpen.

Nye datasystemer skal være med på å bedre situasjonen. I tillegg skal mye mer være forberedt på forhånd i tilfelle det ene eller det andre skjer.

Aksjonskort

Jernbaneverket har i samarbeid med alle togselskapene utviklet det som kalles «aksjonskort». Aksjonskort betyr kort og godt at alle vet hva de skal gjøre når det for eksempel er aktuelt å ta i bruk aksjons-

kort 1c: Asker stasjon sperret for trafikk, eller 10c: Linjen sperret mellom Ski og Kolbotn. Aksjonskortene er utarbeidet på bakgrunn av lang erfaring med trafikkstyring i avvikssituasjoner.

– Disse aksjonskortene skal vi ajourføre i samarbeid med togselskapene. Med utgangspunkt i kortene kan vi også forberede informasjonssystemene på forhånd, blant annet med ferdig innleste informasjonsmeldinger, sier Skarpen.

Samhandling

Jernbaneverket og NSB har forpliktet seg overfor omverdenen på å bli bedre på toginformasjon rett og slett fordi passasjerene forventer bedre informasjon i våre dager. De to selskapene har derfor kommet fram til noen mål for hvor de vil. Det ene er at informasjonen skal være lett tilgjengelig og universelt utformet. Så kommer et punkt som det også har vært nødvendig å bli enige om: Informasjonen skal være ærlig og spesifikk om årsak. Det har vært nødvendig å få plass, sier Thor Erik Skarpen:

– I tilbakemeldinger fra pendlerorganisasjoner og togpassasjerer går det igjen at det er frustrerende ikke å vite hvorfor toget er forsinket. Målet vårt er at vi også skal kunne si hva som gjøres for å rette opp situasjonen, gi prognose for når det skjer, og eventuelle konsekvenser for trafikken – om det blir flere forsinkelser, om det blir innstillinger av tog eller om det blir alternativ transport. Det skal vi klare!

NOEN AV TILTAKENE

- ▶ Drøyt 100 nye monitorer settes opp i høst.
- ▶ Nye høyttaleranlegg på 130 stasjoner
- ▶ Nye sporansvar med informasjon om togavganger
- ▶ ute på plattformene
- ▶ Sanntidsinformasjon om togtrafikken på nettsidene til JBV og NSB



PÅ SENTRALEN:

Toginformatorer må få hevet status og kompetanse, mener Thor Erik Skarpen, her i samtale med toginformator Kari Hammersten.

Nytt spor gir nye samfunn

En ny videregående skole, 600 nye boliger, nye Viking stadion og en rekke bedrifter med snart tusenvis av arbeidsplasser. Alt dette er på få år bygd i gangavstand fra Jåttåvågen holdeplass – før det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger åpner.

Tekst og foto: TORE HOLTET

Den 19. oktober i år blir et tids-skille for mange rogalendinger: Da åpnes det 14,5 kilometer lange dobbeltsporet sør for oljebyen, og fra 12. desember skal det gå tog hvert kvarter mellom Sandnes og Stavanger.

Og dette er bare starten på et nytt banebasert transportsystem på Nord-Jæren – regionen som vokser raskest i hele landet. Innen 40-45 år regner man at innbyggertallet vil ligge på om lag 350 000 – over dobbelt så mange som i dag. Det innebærer at bilen må parkeres til fordel for et effektivt kollektivtilbud, noe som igjen vil kreve en samordnet arealplanlegging.

Det nye dobbeltsporet er en god start.

Erstatter vei

– Det spesielle med dette prosjektet er at det er bygd som en helhet med nye spor og seks nybygde stasjoner og holdeplasser, i nært samarbeid med de berørte kommunene. Den økte trafikken på aksene Stavanger-Sandnes skal skje på sporet. Dobbeltsporet skal erstatte en god del veitbygginger, for-

klarer utbyggingssjef Ole Kontorp i Jernbaneverket Utbygging. Han viser stolt fram den lekre stasjonen Paradis sør for Stavanger sentrum, der en helt ny bydel begynner å ta form. Videre trekker han fram holdeplassen Gausel ved «Norges heftigste næringsområde,» Forus. Her blir det en utfordring å få til en god tilbringertransport med buss og sykkeltilbud. Jåttåvågen holdeplass, midt mellom Sandnes og Stavanger, kommer derimot til å ligge midt i smørøyet.

Nytt eventyr

Jåttåvågen var en gang et spennende kapittel i Norges og Stavangers oljehistorie: På det meste var nesten 3000 arbeidere sysselsatt i vågen, og det var her den norske bore- og produksjonsplattformen Condeep ble utviklet og bygd.

I alt ble 17 plattformet skipet ut herfra.

I 1995 var denne delen av et godt og vel 20 års oljeeventyr slutt. Stavanger kommune begynte imidlertid raskt å tenke i nye baner: Kommunen tok grep sammen med



GLADE ORDFØRERE:

Stavangers ordfører Leif Johan Sevlund (H) og Sandnes-ordfører Norunn Østråt (H) gleder seg over at dobbeltsporet har ført til en byfornyelse på Nord-Jæren. Her fester de den siste skinna til svillene med pandrollklips.

STOLT:

Utbyggingssjef Ole Kontorp er stolt av Paradis stasjon i Stavanger, som blir «kronen på verket».



► lokale investorer og utarbeidet en kommunedelplan for det som nå benevnes som «et av Nordens mest spennende områder for nærings- og boligutbygging».

- Selger på dobbeltsporet

Et areal på 350 dekar skal bebygges med 2000 boliger og oppimot 10.000 nye arbeidsplasser.

I 2004 sto Viking stadion ferdig – med ny holdeplass. Og det tok ikke lang tid før det krydde av bedrifter på den såkalte stadiontomta.

Tallet på arbeidsplasser nærmer seg allerede nivået under oljetida, og i tillegg er det alt oppført 600 boliger.

– Vi selger dette området på nærheten til dobbeltsporet. Her kan du bo, handle og jobbe. Og med toget er Stavanger sentrum kun åtte-ni minutter unna, forteller daglig leder Tore André Eide i Hinna Park AS. Selskapet legger opp til å begrense biltransporten til et minimum. Bare én av fire ansatte vil ha mulighet til bilparkering, og det arbeides for å få til et effektivt samspill mellom tog, buss og sykkel.

- Gleder oss

På motsatt side av holdeplassen ligger Jåttåvågen videregående skole, som åpnet i august 2007 med 900 elever. Jernbanemagasinet treffer

Lisa Handeland, Lisa Espeland Hansen og Aleksander Berntsen, som alle tre bor i området rundt Ganddal og Sandnes. De gleder seg stort til at toget begynner å gå igjen, etter å ha vært henvist til buss for tog i den mest hektiske innspurten av anleggsarbeidet. For holdeplassen ligger bare ei trapp unna skoleområdet.

– Nå når toget snart begynner å gå like ofte som bussen, vil helt sikkert langt flere velge toget. Det går jo mye fortere, i tillegg til at det både er mer effektivt og mer komfortabelt, mener jentene.

– På toget er det også større plass, det er i det hele tatt et mye bedre tilbud, mener Aleksander.

– Da skolen ble planlagt, var kollektivtilbudet helt vesentlig. Jeg registrerer at mange venter på dobbeltsporet og kvartersavganger, sier skolens rektor Tove V. Nylund.

- Utrolig viktig

– Dobbeltsporet er utrolig viktig for oss. Det har ført til en byfornyelse, og Jernbaneverket har gjort en flott jobb. Ikke minst setter vi pris på at det er bygd en helt ny turvei langs sporet, sier Sandnesordfører Norunn Østråt (H). Stavangers ordfører Leif Johan Sevland (H) framhever også det gode samarbeidet med Jernbaneverket og slår fast: – Det er tid for toget! Når vi ser på utviklingen ►



NY «STASJONBY»: Daglig leder Tore André Eide i Hinna Park AS viser stolt fram hvordan Jåttåvågen på få år forvandles til et gigantisk nærings- og boområde – tett ved dobbeltsporet.

Bybane framfor kombibane

Området mellom Sandnes, Sola og Stavanger trenger et bybanesystem i tillegg til det nye dobbeltsporet. Det er konklusjonen i en konseptvalgutredning for transportsystemer på Nord-Jæren.

Ideen om en banebasert kollektivløsning for Stavanger-området har versert siden midt på 90-tallet. Noen har snakket om bybane, andre om kombibane (med tog som både kan gå på jernbanespor og enklere spor i gateplan) for å nyttiggjøre seg ledig kapasitet på dobbeltsporet.

I konseptvalgutredningen som ble iverksatt etter krav fra Samferdselsdepartementet, har en rekke alternativer blitt vurdert.

I skrivende stund er ikke den endelige konklusjonen presentert, men etter det Jernbanemagasinet forstår, er det størst stemning for en bybaneløsning. Begrunnelsene er at den gir høyest frekvens, flere passasjerer og på sikt også størst lønnsomhet.

– Jærbanen og bybanen vil få forskjellige roller. Mens Jærbanen vil gi en rask transport mellom hoveddestinasjonene langs sjøen, vil bybanen gi god flatedekning og fange opp en stor mengde reisende inne i landet, forklarer regiondirektør i Jernbaneverket, Lars Christian Stendal. Han har vært med i styringsgruppa for konseptvalgutredningen sammen med representanter for Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og kommunene Stavanger og Sandnes.

IMPONERT: Lillian Retzius har fulgt med på byggingen av Mariero holdeplass og er imponert over den omfattende jobben som er gjort.



► både globalt og nasjonalt i forhold til miljøet, er jeg overbevist om at vi får mange store jernbaneutbygginger i åra framover. Jeg har også stor tro på at dette dobbeltsporet blir bygd videre ut.

Omdømme viktigst

– Når vi bygger jernbane, står ett suksesskriterium foran alt annet, og det er omdømme. Jeg tør påstå at vi kommuniserer godt med omgivelsene, sier Ole Konttorp.

– I dette prosjektet har kommunene fått mye ut av utbyggingen ved at annen infrastruktur, som vei, vann, kloakk, gang- og sykkelveier, nye atkomster og bruer, er bygd ut samtidig. Stavanger kommune har betalt det den har ønsket seg i tillegg til selve jernbanen.

– Vi på vår side er bevisst på at vi skal være forutsigbare. Vi skal være til å stole på. Og når vi holder avtaler, stiller også kommunen opp og tar støyten i forhold til omgivelsene. Noen ganger er det viktig å slå fast at «sånn er det», for å unngå unødvendige og kostbare forsinkelser, forklarer utbyggingssjefen.

Orkesterplass

Lillian Retzius har under hele utbyggingen hatt orkesterplass fra sin stue rett ved anleggsområdet på nye Mariero holdeplass.

– Det har vært utrolig interessant å følge med. Imponerende å se hvor omfattende arbeid som ligger

bak et slikt anlegg. Jammen er det kolossalt med kabler som skal på plass for å få til en jernbane!

Retzius legger ikke skjul på at støvet har vært en plage, men legger til: – Heldigvis er det tidsbegrenset, og nå ser jeg fram til at dobbeltsporet åpner. Jeg arbeider på sykehuset i Stavanger og kommer til å ta toget til og fra jobb hver dag, forsikrer hun.

Tredoble trafikken

Samferdselssjef Gunnar Eiterjord har tro på at den totale kollektivtrafikken mellom Stavanger og Egersund etter hvert kommer til å tredoble seg – til 250 000 passasjerer i døgnet. Dette som følge av et nytt bane- og busstilbud.

– Vi har brukt mellom fem og seks millioner kroner på å utvikle et nytt bussrutetilbud og arbeider med å forbedre sykkeltilbudet rundt de nye kollektivknutepunktene langs dobbeltsporet, opplyser Eiterjord og minner om at fylkeskommunen har hatt en viktig koordinerende rolle under hele utbyggingen.

– Vi har lagt gode føringer på at lokaliseringen skal skje langs den nye kollektivaksen, der Jærbanen er grunnstammen i samspill med E 39, poengterer samferdselssjefen.

Nytt kvantespreng

Det var den formidable suksessen med Jærbanen på 90-tallet som førte til at det ble bygd dobbelt-



GLEDER SEG: Lisa Handeland, Lisa Espeland Hansen og Aleksander Berntsen gleder seg til at toget stopper hvert kvarter ei trapp unna Jåttåvågen videregående skole.

spor. På få år økte trafikken fra 640 000 til 2,5 millioner reisende i året.

– Nye togsett, flere avganger med stram ruteplan og redusert reisetid var noe av forklaringen. Stasjonene ble rustet opp i samarbeid med kommunene, og ikke minst ble det lagt vekt på å samordne buss og tog samt tilby sykler og sykkelparkering, forteller Jernbaneløstetets informasjonssjef Henning Lode, som i årevis var

leder, også NSBs regionsjef, på Jærbanen.

– Det nye dobbeltsporet vil ha årlig kapasitet til 20-30 millioner passasjerer, og her kan det gå tog hvert femte minutt, forteller Jernbaneløstetets regiondirektør Lars Christian Stendal. Han konstaterer at jernbanen har bidratt til å lokalisere tettstedene på Nord-Jæren, og at denne tendensen vil forsterke seg i åra framover. Bare på stasjonen Paradis kan det bli

15 000 arbeidsplasser på plattformen.

– For jernbanen er dette en stor utfordring. Det gir et press på våre stasjonsområder. Vi ønsker en utvikling som genererer trafikk, men det vil også kreve mer arealer til jernbaneformål. Resultatet kan bli at vi kan måtte legge driftsfunksjoner på andre steder enn store destinasjoner som Stavanger, Sandnes og Bryne, konkluderer regiondirektør Stendal.

JÆRBANEN

- 1878: Jærbanen (mellom Egersund og Stavanger) åpnet som smalsporet bane
- 1944: Sørlandsbanen fullført og Jærbanen oppgradert til normal sporbredde
- 1956: Jærbanen elektrifisert
- 1992: Nytt lokaltogtilbud introdusert
- 2006: Anleggsstart for nytt dobbeltspor Sandnes-Stavanger
- 2009: Det nye dobbeltsporet åpner 19. oktober

Samarbeider om en raske re bane

- Vestfold kan bli det første fylket med en helhetlig moderne jernbanestrekning! Jernbaneverkets utbyggingsjef Ole Konttorp skaper entusiasme når han snakker til det offisielle Vestfold. Alle lar seg imponere av Jernbaneverkets nye framdriftsplan.

Tekst og foto: TORE HOLTET

Utbyggingsplanene fra 1992 skal revideres, og det skal vurderes om hastigheten mellom byene kan økes opp til 250 kilometer i timen.

Fylkesordfører Per-Eivind Johansen (H) har stor tro på at Vestfold vil stille opp for en ny jernbane. Han viser til den enigheten som er oppnådd gjennom samarbeidsforaene Plattform Vestfold og Jernbaneforum Sør.

- Dette berører 80 prosent av

Vestfolds befolkning, og Vestfoldbanens trasé er viktig å få avklart i forhold til framtidig arealplanlegging, poengterer han.

Ut av ond sirkel

Vi er på et møte tidlig i september. Representanter for Jernbaneverket møter fylkeskommunale, kommunale og andre sentrale representanter i Vestfold og Telemark.

Seksjonssjef Lars Erik Nybø i utredningsavdelingen betegner Nasjonal transportplan for 2010-2019 som et paradigmeskifte.

- Vi ser muligheten av å komme oss ut av en ond sirkel med begrensede økonomiske midler, noe som også har begrenset våre muligheter til å kunne planlegge traseer og samarbeide om arealplanlegging, forteller han og går rett på sak: - Vi må først avklare konseptet for den nye Vestfoldbanen. Denne høsten vil vi bruke på å identifisere alternativer. Vinteren går med til kapa-

sitetsberegninger og tekniske analyser, og våren 2010 regner vi med å kunne fastlegge banekonseptet. Vi kommer til å jobbe med planer, og så får politikerne jobbe med finansieringsløsninger, sier Nybø og viser til den politiske enigheten om at jernbaneutbygging ikke egner seg for parsellmessig utbygging.

- Jeg er imponert over framdriftsplanen, kvitterer Erik Holmelien (H), som leder hovedutvalget for samferdsel og næring i Vestfold fylkeskommune. - Vi skal ikke bremse prosessen, så her har vi en jobb å gjøre, folkens!

For nye 130 år

Utbyggingsjef Ole Konttorp viser til at Vestfoldbanen allerede er i ferd med å bli tilpasset ønsket om høyere hastigheter. Barkåker-Tønsberg er godt i gang. I oktober/november vil ny reguleringsplan for Holmestrand stasjon foreligge, og Jernbaneverket har anbefalt

dobbeltspor i Eidangertunnelen.

Konttorp benytter muligheten til å tenke høyt om hvilke andre snarveier han kan tenke seg i forhold til tidligere fastsatte traseer. Han snakker blant annet om høyhastighet i såkalt bypass-løsning utenom Tønsberg kombinert med lokaltrafikk inn mot og ut av sentrum og kollektivterminal på Torp.

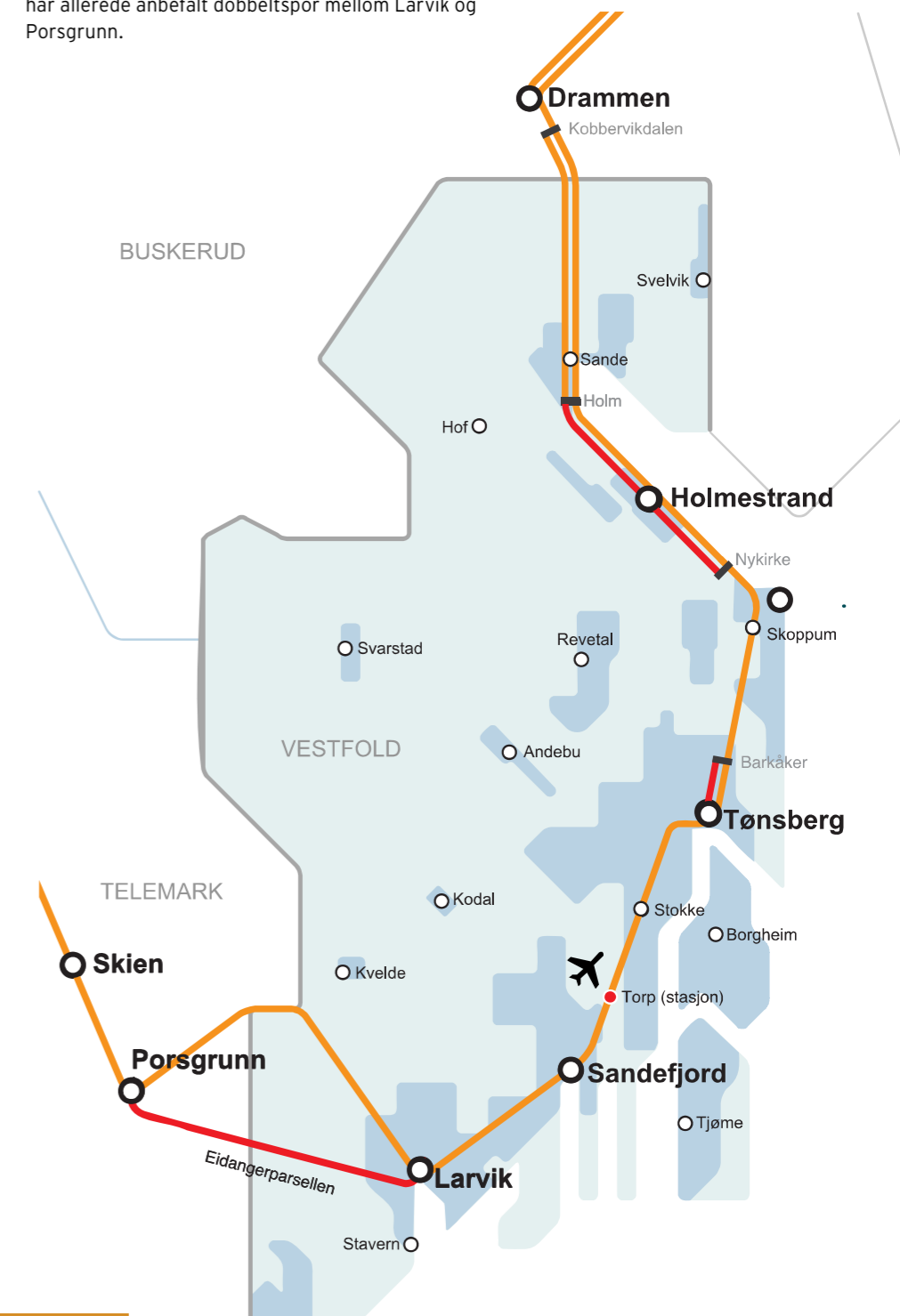
- Vestfoldbanens trasé er 130 år gammel. Nå skal vi bygge for nye 130 år fram i tid. Og etter mitt skjønn er det mulig å lande med en helt ny bane i 2020 om pengene stilles til disposisjon, sier utbyggingsjefen.

Ny situasjon

- Det har oppstått en ny situasjon der Jernbaneverket tenker mer offensivt. Vi får spørsmål om hva vi vil med jernbanen, og det er en fantastisk invitasjon! sier direktør i fylkeskommunens regionavdeling, Sverre Høifødt, som legger til: - Vi får se om pengene kommer, men det skal ikke hindre oss i å være raske på plansiden, lover han. Han snakker om å få mer kraft ut av bystrukturen - at byene knyttes tettere sammen, og at Vestfoldbanen blir nerven i et framtidig kollektivtilbud fra entrum til sentrum.

- Vi skal stake ut kursen for en mer ambisiøs jernbaneutbygging. Vi kan bli et foregangsfylke i å utvikle prosesser som henger sammen, sier fylkesordfører Per-Eivind Johansen.

FORNYES: Dette er utbyggingsplanene for Vestfoldbanen som skal fornyes i månedene framover. Jernbaneverket har allerede anbefalt dobbeltspor mellom Larvik og Porsgrunn.



DRAMMEN-PORSGRUNN (250 KM/T)

Reisetid

- ▶ 38 min
- ▶ I dag: 2 timer og 4 minutter
- ▶ Besparelse: 1 time og 26 minutter

Reiselengde

- ▶ 116 km
- ▶ I dag 143 km
- ▶ Innkortning 27 km

Jernbane 2008

UTBYGGINGSPROSJEKTER

Les mer på www.jernbaneverket.no/prosjekter

OFFENSIV: Jernbaneverkets utbyggingsjef Ole Konttorp (t.v.) satser offensivt sammen med fylkesordfører Per-Eivind Johansen (i midten) og seksjonssjef Lars Erik Nybø i JBV's utredningsseksjon.



Pengar til fjord og fjell

«Finse 1222 - Ice and Fjord Mountains» er namnet på eitt av fire pilotprosjekt som no får 600 000 kroner i statsstøtte for å lage eit attraktivt pakke-tilbod med utgangspunkt i Rallarvegen. Prosjektet har Rallarvegen som utgangspunkt for ulike attraksjonar, opplevingar, overnattingsstader og serveringstilbod. Målet er å leggje til rette for turistane slik at det blir lettare å orientere seg og få meir ut av turen. Bak prosjektet står overnattings- og serveringsbedrifter på strekninga Haugastøl-Flåm, Rallarmuseet, Flåm Utvikling, NSB, Sogn Billag og leverandørar av aktivitetstilbod.

Kunderåd

Leiinga i Jernbaneverket har vedteke å opprette eit kunderåd der to personar frå leiinga i kvart av selskapa NSB, Flytoget, NSB Gjøvikbanen og SJ er inviterte til å delta. Kunderådet skal ha som oppgave å hjelpe Jernbaneverket med å bli meir tilpassa marknaden og til å bli meir orientert mot kundane til desse selskapa. Eit av måla er å gjere passasjerane meir tilfredse. Bak ideen om kunderådet ligg ein tanke om å få eit betre samspel mellom aktørane på jernbanen for å oppnå betre resultat og betre omdøme. Det første møtet vil bli halde no i oktober.

Nye diesellok

CargoNet har funne ein avløyser til diesellokomotiva CD66, nemleg den fyrige spanjolen Euro 4000. CargoNet vil leige seks slike lok frå Vossloh-fabrikken like utanfor Valencia i Spania. Men før dei kjem til Nordlandsbanen, skal dei naturlegvis bli førebudde på både snø og kulde. Derfor blir ikkje lokomotiva å sjå i arbeid før til våren. Motoren på Euro 4000 leverer 3178 kW (Di4 har til samanlikning 2450 kW) og er laga av EMD, ein avleggjar av GM med 59 000 diesellok på samvitet. Euro 4000 vart første gong produsert i 2007 og er eit topp moderne lokomotiv som møter dei internasjonale krava til utslepp, støy og førmiljø.

Farvel til 1917

Stillverket på Kongsberg stasjon ble reist på samme tid som den russiske revolusjonen, i 1917. Nå, 92 år etter, skal stasjonen moderniseres og bli fjernstyrt. Dette takket være blant annet 33 mill. kroner gjennom regjeringens krisepakke.

Tekst og foto: CATHRINE RIIS

Det er mye som skal skje på Kongsberg stasjon i tiden fremover. Sikringsanlegget skal ombygges både innvendig og utvendig med tilhørende føringsveier; det blir ny sporplan og nye sporveksler inkludert masseskifte; det blir nytt KL-anlegg på mesteparten av stasjonen, og driftsbanegården utvides med ytterligere to servicespor.

Banesjef Bjørn Ståle Varnes forteller at dette prosjektet kunne stått ferdig for mange år siden, men har gjentatte ganger stoppet opp på grunn av slunken pengesekk.

- Mye tyder nå på at prosjektet endelig kan gå mot en avslutning. Det ble signert kontrakt med entreprenør i august, og så nær slutføring har aldri dette prosjektet vært før, sier Varnes.

Effektivitet

Togdriftssjef ved togledersentralen i Drammen, Øyvind Gurholt, er positiv til fjernstyringen av Kongsberg stasjon. Effektiviteten av togdriften ved stasjonen vil opprettholdes, og det vil gi lavere driftkostnader. Hele sju årsverk spares inn. Han minner om at fjernstyring av stasjoner er en del av fremtiden til jernbanens infrastruktur.

Når stasjonen blir fjernstyrt, er det ikke lenger behov for togekspeditører (txp-er) ved stasjonen, og de syv som er stasjonert der nå, blir flyttet til andre stasjoner.

Carl Andersen har jobbet ved Kongsberg stasjon siden 1982. Han synes det er leit at stasjonen ikke lenger skal være betjent.

- Det blir selvsagt veldig trist. Jeg har jobbet her i 27 år og kommer til å savne både kollegaer og stasjonen, sier Andersen.



NYE TIDER: Txp Carl Andersen synes det er leit å gi slipp på stillverket fra 1917.



FOR LITEN: Dagens godsterminal vis-à-vis Trondheim stasjon på Brattøra blir for liten om noen år.

Godsterminal på dagsordenen

Hvordan skal det nye logistikknutepunktet i Trondheimsregionen utformes og hvor skal godsterminalen ligge? Nå settes spørsmålet virkelig på dagsordenen. Bestillingen kommer fra Samferdselsdepartementet.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Lise Nyvold er leder av Regional utvikling i Region nord og synes regionen har fått en kjempespennende oppgave å løse. Engasjementet i landsdelen er det i alle fall ikke noe å si på. I media er det for lengst lansert en rekke alternativ til lokalisering av en terminal. Men Lise Nyvold kan berolige med at prosjektet ikke har kommet så langt at de kan si noe om hvor den bør ligge - ennå.

- Oppgaven vi har fått fra Samferdselsdepartementet, er å utarbeide en konseptvalgutredning. Det vil si at vi i denne fasen foretar en behovsanalyse og drøfter samfunns- og effektmål av et nytt logistikknutepunkt. Når disse er klare, kan vi begynne å snakke om hvor den nye godsterminalen bør ligge for å oppfylle disse målene, sier Nyvold.

Idéverksted

JBV fikk oppdraget fra departementet i april. Ikke lenge etter ble det avvirket en idédugnad der interessentene fikk komme med sine ønsker og behov for et nytt logistikknutepunkt, som skal legge til rette for distribusjonstransportørene og også omhandle forholdet til sjøtransport.

Den 22. oktober skal det på nytt avholdes en samling for å få belyst hvilke konsepter som kan tilfredsstille samfunnets behov.

- Et godt konsept for godstransportene i Midt-Norge skal vare inn i framtida og er viktig å få på plass så fort som mulig selv om terminalen ikke vil bli bygd på noen år ennå. Det er i alle fall umulig å nå målet om en dobling av godstransporten på bane innen 2020 med dagens godsterminal på Brattøra, sier Lise Nyvold.

Ingeniørstemne

I slutten av oktober kjem for første gong dei fleste som arbeider i JBV Utbygging Regionale prosjekt, saman. Regionale prosjekt er dei som får bygd alt det som ikkje er «store prosjekt». I desse tider er ikkje det lite. Av dei 96 tilsette har 80 meldt frå om at dei kjem. Det synest utbyggingssjef Karstein Søreide er storvegnes ettersom dette er folk som har ualminneleg mykje å gjere for tida. Søreide vonar at folk, utan omsyn til kvar dei arbeider langs jernbanesporet, skal få bli kjende med kvarandre og utveksle røynsler - og at dei i ettertid kan halde fram med kollegial kontakt.

Filmstjerner på Jæren

Mange av dei som har arbeidd med dobbeltsporet Sandnes-Stavanger, har vorte festa på film. Filmen skal ligge før i kortversjon allereie til opninga av dobbeltsporet 19. oktober. Den versjonen vil berre vere på fem minutt. Men ein versjon på halvtimen er i kjølda, og der kan det vere von om å sjå kjentfolk. Filmen er laga for å dokumentere arbeidet for ettertida og for å syne fram kva Jernbaneverket Utbygging driv med. Filmen blir laga av TVP Mediasenter i Stavanger og vil ligge før på DVD seinare i haust.

I butt for CargoNet

CargoNet klarer ikkje å få lønsemd i godstoga til og frå Åndalsnes og vil leggje ned tilbodet frå og med ruteendringa i desember. Årsaka til at godstransport på Raumabanen er krevjande er at godset korkje kjem frå eller skal til Åndalsnes. Med andre ord, marknaden ligg så langt unna terminalen på Åndalsnes at godset likevel må køyrast langt på gummihjul. Om CargoNet legg ned, står vettle Cargolink klåre til å ta over. Dei køyrer fem tog i veka med nye bilar til Åndalsnes og kan òg ta med anna gods. Dagleg leiar Terje Bulling i Cargolink seier til Åndalsnes Avis at dei både har lokomotiv og vogner nok til å ta godset.

Banen som vil gi Sve rige ny fart

Til en kostnad på 125 milliarder svenske kroner kan Sverige få 740 km splitter ny dobbeltsporet jernbane for persontog med hastigheter opp mot 320 km/t i løpet av 15 år. Det vil forandre Sverige, mener utreder Gunnar Malm.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Foto: ARLANDABANAN INFRASTRUCTURE AB

Det var så sent som i desember i fjor at den svenske regjeringen ga Gunnar Malm i oppdrag å utrede forutsetningene for høyhastighetsbaner i Sverige. I midten av september kunne han overlevere utredningen på 358 sider til infrastrukturminister Åsa Torstensson.

Malm konkluderer i utredningen med at det bør bygges egne høyhastighetsbaner mellom Stockholm og Göteborg (Göteborgsbanan) og en avgreining fra denne ved Jönköping til Malmö (Europabanen). Til sammen vil det utgjøre 740 km med helt ny jernbane kun forbeholdt lyntog.

– Sist det ble bygd stambaner i Sverige, var på 1800-tallet. Disse to nye banene blir nye stambaner, og de vil forandre samfunnet. Jeg ser på prosjektet som samfunnsbygging. I tillegg til de direkte effektene av selve transportsystemet kommer høyhastighetsbanene til å påvirke samfunnet og dets strukturer i betydelig grad. Dessuten vil det styrke både utviklingskraften og konkurransekraften til Sverige, sier Malm.

Oppgaven

Gunnar Malm og hans sekretariat skulle se på hvor det er mulig og

hva som skal til for å halvere reisetiden mellom to steder i forhold til å kjøre bil, og hvordan det er mulig å reise mellom storbyene en halv time raskere enn med fly.

– Jeg vurderte Stockholm-Sundsvall og fant ut at her kunne en oppgradering av konvensjonelle baner klare disse målsettingene. Det samme med strekningen Malmö-Göteborg. For Stockholm-Dalarna var trafikkgrunnlaget for lite, forteller Malm, som konkluderer med at en moderne jernbane med hastighet på 320 km/t vil innfri målsettingene med totale reisetider på to timer mellom Stockholm og Göteborg og på 2.27 mellom Stockholm og Malmö. Fra sentrum Stockholm til sentrum København vil toget bruke nøyaktig tre timer.

Ikke et miljøprosjekt

I oppgaven Malm fikk fra regjeringen, var det transportpolitiske målsettinger som skulle begrunne konklusjonen om et framtidig jernbanesystem. Noen har ment at det også var miljø.

– Når jeg konkluderer med at disse høyhastighetsbanene bør bygges, er det ikke av miljøhensyn. Denne utbyggingen er ikke et miljøprosjekt. De positive miljøeffektene er noe vi får på kjøpet, sier Malm.

For miljøeffekter er det en del av. Blant annet mener han at transportarbeidet med bil vil bli redusert med 4,2 milliarder personkilometer, og at flytrafikken vil bli redusert med 1,6 milliarder personkilometer.

Derimot vil tilgjengeligheten til toget bli tipp-topp i og med at det må bygges mange helt nye stasjo-

ner til lyntogene, og at tilbringer-tjenestene vil bli bedre i og med at det vil bli hyppige avganger. Helt eksakt hvor mange er opp til togselskapene å avgjøre. Men 30 tog i hver retning hver dag tror ikke Malm er urealistisk.

Spleiselag

De samfunnsøkonomiske beregningene viser at byggingen er lønnsom, om enn beskjeden. Derimot vil togselskapene som skal benytte banen, styrke økonomien sin betraktelig. Derfor må de også være med på å betale for utbyggingen.

– Jeg mener de bør betale en høyere kjøreveisavgift enn i dag. Selv med samme billettpriser som i dag, vil de kunne tjene godt med penger på grunn av flere passasjerer og bedre utnyttelse av tog og ansatte, sier Malm, som synes det er rimelig at togselskapene punger ut med 43 milliarder. Dessuten regner han med at EU vil bidra med fire milliarder og kommuner og regioner med 19 milliarder. Restbeløpet får staten ta. Det blir 59 milliarder av en totalsum på 125 milliarder.

En saftig bonus for å bygge egne høyhastighetsbaner er at det vil frigjøre kapasitet på dagens stambaner.

– I dag er denne delen av jernbanenettet helt sprengt, noe som fører til mange forsinkelser. For godstrafikken vil økt kapasitet på Västra og Södra stambanan bety to til tre ganger flere godstog om dagen. Det åpner blant annet for helt andre markedandeler for toget internasjonalt. I dag er det lastebilene som har denne trafikken, sier Malm.



« ... vil styrke både utviklingskraften og konkurransekraften til Sverige »

GUNNAR MALM, enmannsutreder

Et liv med Bergensbanen

- Det er kanskje å banne i kjerka, men jeg tror ikke det er mulig å lappe så mye mer på Bergensbanen. Ønsker man å øke hastigheten vesentlig, må man bygge nytt, understreker trafikksjef Kåre Rosslund. Han har arbeidet og levd et helt liv tett på den unike fjellbanen.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Bergensbanen får i år mange strålende komplimenter i anledning sitt fantastiske hundreårsjubileum: Verdens vakreste. Vårt nasjonale storverk. Skaperen av Øvre Hallingdal. Men midt i festtaflommen finner Kåre Rosslund det betimelig å helle en smule malurt i begeret:

- Visst er Bergensbanen svært gammel, men den har ikke blitt fornyet som den skal. Jeg tror ikke politikerne helt forstår hvor dyrt det er å drive jernbane i dette landet. Ta et eksempel: Når det oppstår solslyng om sommeren, kan temperaturen i skinnegangen være femti pluss, mens om vinteren kan det komme nesten ned mot minus femti. Hundre graders forskjell! Få andre land opplever like store svingninger. Så forstår jeg at det kan være vanskelig å skaffe penger, for mange ideelle formål krever sitt. Jeg synes derfor jernbanen er veldig flink med de begrensede res-

sursene som stilles til rådighet.

Gammel og særegen

- Bergensbanen har også en rekke særegenheter, blant annet de store høydeforskjellene. Studerer man et kart med tverrsnitt av traseen, ser man at det går opp og ned hele tiden. Bare på strekningen mellom Finse og Voss er det et fall på 22,5 promille, noe som setter både lokomotiver og vogner på harde prøver. Store deler av fjellpartiene er også vegløse, sånn at alt vedlikeholdsarbeid må fremføres fra skinnegangen. Terrengtet er i tillegg vilt og vanskelig, med stadig fare for utglidning. Vi må vel si at vi etter hvert har blitt ganske gode på avvikshåndtering.

Kapasitet under press

- En annen utfordring er den formidable trafikkveksten banen opplever. Mellom Hønefoss og Myrdal er banen svært bra, med gode

«Studerer man et kart med tverrsnitt av traseen, ser man at det går opp og ned hele tiden»



FØRSTE GANG:
- Jeg har arbeidet i jernbanen i 47 år, men har aldri tidligere blitt intervjuet, sier Kåre Rosslund.

TETT PÅ: Kåre Rossland har hatt de fleste typer stillinger og jobbet på brorparten av stasjonene på Bergensbanen.



«Før var det mange originaler som jobbet på jernbanen. Tipper de sier det samme når vi har gått av!»

Viktige milepæler

Vi ber ham nevne de viktigste milepælene han har opplevd på Bergensbanen i sin tid, og han nevner spesielt utviklingen av stykkgodset, elektrifiseringen og åpningen av Finsetunnelen. Nå håper han at økt satsing på kvalitet blir det nye satsingsområdet.

– Punktligheten er ikke god nok og bør løftes noen hakk. Dessuten må vi alle – fra topp til bunn – forstå bedre at vi har med kunder å gjøre, og disse trenger nødvendig informasjon. Noen ganger lurer jeg på om alle virkelig er klar over hvorfor vi er her. Det høres kanskje ut som om jeg har vært på kurs hos fru Enger, men jeg mener virkelig at vi ikke har hatt et godt nok fokus på kunden. Det kan ikke gjentas ofte nok at vi ikke bare jobber for oss sjøl.

Stammespråk og originaler

– I det siste har jeg også blitt litt obs på stammespråket. Det varierer litt fra sted til sted. Årsaken er at de ulike avdelingene nærmest er lukkede bobler, med stor grad av erfaringsoverføring fra mann til mann. Dermed får saker og ting forskjellige navn. Sånn har det vært i alle år, det utgjør ingen sikkerhetsrisk og vil nok bli vannet mer og mer ut med tiden. Samtidig må jeg få si at det er flott å få direktører som behersker det mest elementære, som vet forskjellen på en sporveksel og en rådegrav.

I trafikkstyringssentralen på Bergen stasjon er det bare blide fjes, og trafikksjef Kåre Rossland er tydelig på hvor viktig et godt arbeidsmiljø er, det er ikke noe som kan besluttes, nei – det må man skape sjøl. Så sprekker det værbitte veteranfjeset, furet som selve Bergensbanen, opp i et bredt glis:

– Før var det mange originaler som jobbet på jernbanen. Tipper de sier det samme når vi har gått av!

► kryssningsspor. Men fra Myrdal og vestover begynner trafikken å trenge seg sammen, især om sommeren. Strekningen mellom Voss og Myrdal er nemlig svært stille om vinteren, men så eksploderer trafikken om sommeren. Nå ser det heldigvis ut til at denne flaskehalsen vil bli utvidet med nye kryssningsspor. La meg også få nevne plattformene. På mange stasjoner mangler mellomplattformer, som er nødvendige for at folk skal kunne gå over fra ett tog til et annet. Eksisterende plattformer er også ofte for korte, noe som med-

fører ytterligere kapasitetsproblemer.

Høyt og lavt

Kritikken springer åpenbart ut av kjærlighet, en mild korleksjon fra en nær venn eller slektning. Hele livet har nemlig Bergensbanen og Kåre levd i tett symbiose, fra den dagen unggutten begynte som bud på spedisjonskontoret i Bergen i 1962. Snart ble han aspirant på Voss, og så gikk ferden videre opp på fjellet, først til Finse, så til Haugastøl, der han var da Bergensbanen ble elektrifisert i

1965. Etter avtjent verneplikt bar det tilbake til Finse igjen i januar 1967.

– Dette var en særdeles tøff vinter, og det døde en del skiturister i fjellet.

På Finse bodde han med kone og barn i flere år. Den gang var det et særegent lite jernbanesamfunn der oppe, et hundretalls mennesker med både butikk, smie og verksteder. Nå er det bare et par stykker igjen med Finse som helårsadresse. Kåre Rossland likte seg imidlertid så godt på høyfjellet at han anskaffet seg hytte der

oppe, den er fortsatt et flittig benyttet møtested for hele familien, som er utvidet til å omfatte to barn og fem barnebarn.

Minste klassen

– Fritida på fjellet benyttet jeg til å ta realskole, og på begynnelsen av syttitallet ble jeg tatt opp på Jernbaneskolen, i den minste klassen overhodet, vi var kun tretten stykker. På den tiden hadde det skjedd et mentalitetsskifte i samfunnet, og det ble ikke lenger regnet som lukrativt å jobbe i staten.

Ellers reiste han opp og ned

langs Bergensbanen som avløser. Den gang var alle stasjoner betjente, og Kåre har jobbet på de aller fleste, blant annet på Ustaoset som telegrafist. Omsider ble han hentet tilbake til Bergen, der han først var togekspeditør, så på tjenestekontoret og rutekontoret, før han endelig havnet i togledelsen. De siste sju årene har han vært trafikksjef for trafikkområde vest, med ansvar både for Bergensbanen og Sørlandsbanen. Nå har han imidlertid begynt å forberede seg på retretten.

Systematisk nedprioritering av samferdsel

«Regjeringens NTP innebærer dessverre at infrastrukturen vil være i enda dårligere stand i 2019 enn i dag,» skriver månedens gjesteskribent, Per Sandberg (FrP).

Fremskrittspartiet har gjort tidens beste valg, men de rødgrønne beholder makten til tross for at de fikk 49.000 færre stemmer enn FrP, H, KrF og V. Dette får konsekvenser for norsk samferdselspolitikk, og vi kan forvente oss fire nye år med forsinkelser, kø, kork og kaos. Jernbanen vil også bli skadelidende, og det er god grunn til å frykte at de rødgrønne partienes planlegging av luftige lyntogprosjekter allerede har gått på bekostning av en realistisk satsning på jernbanen.

60 milliarder mer

FrP gikk inn for å bruke 60 milliarder kroner mer på tog enn regjeringen da Stortinget behandlet Nasjonal transportplan 2010-2019 i juni. FrP valgte i motsetning til andre partier å prioritere jernbane til persontransport i befolkningstette områder og til godstransport over lange avstander. Derfor gikk FrP inn for nye dobbeltspor Oslo-Halden, Oslo-Skien og Oslo-Lillehammer samt kryssingsspor for lange godstog. FrP stod alene om blant annet nytt dobbeltspor mellom Haug og Halden til 15 milliarder kroner. Regjeringspartiene satte ikke av en eneste krone til lyntog, men FrP har uansett vært tydelige på at dagens jernbanenett kan oppgraderes for inntil 250 km/t til en brøkdel av prisen uten store naturinngrep.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Per Sandberg

TITTEL: Leder av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité (FrP)



Motorveier

Land som satser på lyntog, har allerede et komplett motorveinett og andre generasjons jernbanenett. I Øst-Europa bygges det nå nye motorveier i rekordfart, og Polen er i full gang med 1145 km motorvei og 2817 km ekspressvei innen 2015. FrP gikk i NTP inn for 2300 km ny motorvei i Norge, blant annet sammenhengende motorvei på E18/E39 Oslo-Kristiansand-Stavanger og E6 Oslo-Trondheim-Steinkjer. E4 fra Helsingborg til Nord-Sverige har 707 km motorvei, mens norske E6 ligger langt langt etter. Regjeringens NTP innebærer dessverre at infrastrukturen vil være i enda dårligere stand i 2019 enn i dag.

Blindspor

Lyntog er et miljømessig blindspor ifølge en rapport fra Ekspertgruppen for miljøstudier fra Sveriges Finansdepartement, som tar utgangspunkt i planene om lyntog fra Stockholm til Göteborg via Jönköping. Professor Jan-Eric Nilsson og Roger Pyddoke i Ekspertgruppen for miljøstudier mener at det er galskap å pløye flere hundre milliarder kroner ned i ulønnsomme jernbaneprosjekter i klimaets navn. Samtidig hevder Ap, SV, Sp, KrF, V og H at lyntog vil være et gunstig klimatiltak i Norge, til tross for at det er mye dyrere å bygge lyntogtraseer i Norge enn i Sverige, og til tross for at det til sammen bor tre millioner mennesker i Stor-Stockholm og Stor-Göteborg. Endestasjonene til et eventuelt norsk lyntog, Bergen og Trondheim, har bare 252 051 og 168 257 innbyggere. Vi har registrert at den svenske utredningen SOU 2009:74 er mer positiv til



MARKERING: For et år siden tok Per Sandberg imot demonstranter utenfor Stortinget som krevde dobbeltspor Oslo-Ski. Nå gjør han det klart at FrP vil bygge nye dobbeltspor Oslo-Halden, Oslo-Skien og Oslo-Lillehammer.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

lyntog, og at begrunnelsen i denne utredningen er fremkommelighet – ikke miljø. Utredningen forutsetter at flere svenske millionbyer kan knyttes sammen for kun 125 milliarder kroner, og noe tilsvarende vil ikke være mulig i Norge.

Ekspressbusser

En rapport fra SAS slår fast at selskapet vil redusere utslippene med 20 prosent på ti år, og at SAS har målsetting om null-utslipp innen 2050. Rapporten «Vurdering av biodrivstoff i transportsektoren – tiltak, virkemidler, effekter og

kostnader i 2020 og 2030» fra Institutt for Strategisk Analyse (INSA) bekrefter at dette er mulig. Veitransport er også langt bedre enn sitt rykte. Hvis FrP hadde fått flertall for motorvei på E136 Oslo-Bergen/Haugesund, hadde det tatt under fire timer med ekspressbuss fra Oslo til Bergen. Ekspressbusser har et rekordlavt energiforbruk per personkilometer og er i dag mer miljøvennlige enn elektriske tog når man tar høyde for indirekte energiforbruk og energitap i kraftproduksjonen.

Rundlurt

Høyhastighetsringen og Norsk Bane har rundlurt ordførere og fylkespolitikere over hele landet med løfter om lyntogstasjoner i deres hjemkommuner. Sannheten er at naturinngrepene som skal til for å bygge toglinjer for hastighet over 250 km/t, er direkte groteske, og at lyntog trenger stor plass til både oppbremsing og akselerasjon. Traseene må være snorrette, og på grunn av luftmotstanden må tunnelene ha en diameter på 75 meter. I praksis vil man bruke enorme skjæring, der hele traseen må gjerdes

inn med tanke på elg, hjort og andre dyr.

Jeg skulle ønske at de andre partiene var villige til å innse at det er bedre med en realistisk jernbanepolitikk enn med luftslott uten finansiering. Valgløftene fra Sp om tog Narvik-Tromsø, og SVs løfter om byggestart for lyntog på Jæren 2013, blir det neppe noe av. Lyntog er sikkert fornuftig i enkelte andre land med høyere befolkningstetthet, men i Norge er lyntog ekstremt ulønnsomt både som fremkommelighetstiltak og miljøtiltak.



Tredimensjonal

Bildet er tatt en kveld på Oslo S. Fotografen forteller: «Fotoklubben er rundt på stasjonen og prøver å fotografere noe jernbanerelatert. Jeg får med meg en fra fotoklubben bort i rullebåndet, synes det er spennende å gjøre noe med lyset som forandrer seg og refleksjonene i veggene.» Her er resultatet. Bildet fikk andreplass i sin klasse i Nordisk Jernbanemesterskap 2009.

MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE

NAVN: Jannike Helgesen
Tittel: Konduktør, NSB
KAMERA: Nikon D70
BOR: Oslo





Effektiv fabrikk på skinner

Det er tidlig morgen i utkanten av Dovrefjell. Gjennom den glisne furuskogen ses lysene fra et tog som glir uvanlig sakte framover. Tøget har en lang rekke spesielle godsvogner og maskiner. Langs sidene og bak toget foregår en intens aktivitet. For første gang på flere år brukes nå sporombyggingstog i banevedlikeholdet her i landet.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM



TRANSPORTBÅND: Nye sviller fraktes fram med skinnegående kraner oppe på vognsettet og føres ned i traseen på transportbånd. Motsatt vei tas de gamle svillene med tilbake og legges direkte på godsvognene som er med i togsettet. Legg også merke til plogskjæret som lager plass til de brukte skinnene.



SAKTE: Sporombyggingstoget jobber seg sakte framover i utkanten av Dovrefjell.

KRAFTIG MAGNET: I midten under en av vognene er en kraftig magnet som suger til seg de gamle svilleklemmene og frakter disse via transportbånd til en egen vogn. Klemmen er dratt løs fra sporet av en skinnegående traktor like foran SPOTen.



Sporombyggingstoget, eller SPOT-en for de innvidde, er i gang med dagens skift på strekningen Dombås – Fokstua.

– Endelig har det blitt penger til å gjøre noe skikkelig med strekningen fra Dombås og opp på Dovreplatået ved Fokstua. – Nå blir sporet totalfornyet for 78 millioner

kroner, og vi kan fjerne saktekjøringen som vi har slitt med her i flere år, sier banesjef Knut Haugen. Jobben gjøres av Strukton Rail, som har leid inn det svenske Banverkets mest moderne sporombyggingstog. I uke 39 kan togene igjen kjøre med full hastighet, og et stort skritt i retning av bedre punktlig-

het på Dovrebanen er tatt.

Økningen i vedlikeholdsbevilgningene betyr at større arbeider som har blitt utsatt, nå kan gjennomføres. – Dermed blir det lønnsomt å bruke de store maskinene, og vi kommer til å se mer av dette framover, varsler vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg.

Nedsatt fart i flere år

Dovrebanen stiger kraftig oppover fra Dombås, og 300 høydemeter skal overvinnes for togene på vei nordover på de 17 kilometerne fram til Fokstua.

Motsatt vei blir det dermed kraftig fall med tilhørende bremsing for sørgående tog. Dette skaper store krefter i sporet, og over tid skyves skinnene nedover i samme retning som togene bremses, vi får såkalt skinnvandring. Resultatet er økt fare for blant annet solsløyng.

Strekningen har hatt nedsatt hastighet i flere år, og det er utført mye feilretting og flere mindre tiltak for å kunne holde trafikken i gang.

Kraftig standardheving

– Jobben som nå er gjort, betyr ikke bare at sporet blir like bra som før, det blir faktisk bedre, forteller byggeleder Torgeir Husby.

Sporombyggingstoget legger nå inn 60 kilos skinner til erstatning for de slitne 49 kilos skinnene.

Tresvillene erstattes av nye

betongsviller, og det øvre laget av ballastpukk skiftes ut.

Det legges 60 kilos skinner på hele strekningen, med unntak av tunnelene der det brukes 54 kilos skinner.

Dermed får banen en kraftig standardheving. Så langt er det få steder det er lagt inn 60 kilos skinner utenom nybygde strekninger her i landet.

Sporfabrikk

Det er den rene sporfabrikken som siger framover på Dovrebanen i



«Endelig har det blitt penger til å gjøre noe skikkelig»

KNUT HAUGEN, banesjef Dovrebanen



TIDSKRITISK: Når skiftet er fullført, må det nye sporet tilpasses det gamle. Her er det kritisk med hensyn til tidsbruken, for banen skal være klar for tog igjen på riktig klokkeslett. Uforutsette problemer her kan lett føre til forsinkelser.



HØY STANDARD:
Nylagt spor med «gardmobanestandard».

► morgentimene. Oppe på togets vogner farer en skinnegående kran fram og tilbake. Framover med nye sviller og tilbake med gamle. De gamle svillene kraves ut av sporet samtidig med at skinnene vippes til side. Deretter legges de nye svillene inn, og så svinges nye 60 kilos skinner på plass og festes. Den fremre delen av toget kjører altså på det gamle sporet, mens bakre del kjører på det nye. Midt under er det «ingenting».

– Dette er vår første jobb på

norske spor, smiler Kurt Jonsson i Banverket Produktion. – Vi og nordmennene forstår hverandre og samarbeider godt, slår han fast. – Vi kommer mer enn gjerne tilbake til Norge og bygger mer spor her. Det hører med til historien at for å kjøre SPOTen på Dovrebanen måtte det kjøres et eget tog med nye sviller fra fabrikken på Hønefoss omtrent hver dag. I tillegg kommer tilførselen av pukklaget. Men for å bruke sporombyggingstog er vi avhengig av et visst omfang på jobbene. SPOTen krever trenede mannskaper, det er en omfattende logistikk som må fungere, og det er kostbare oppstarts- og avslutningsprosedyrer, sier Berg.

Bedre kvalitet

– Sporombyggingstog har vesentlig høyere kapasitet enn andre arbeidsmetoder, forklarer vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg. – Det betyr at det går færre dager med saktekjøring og eventuelle busserstatninger for passasjerene. I tillegg blir kvaliteten på jobben bedre enn om vi hadde brukt gravemaskin og skjær ved at SPOTen også skifter det øverste pukklaget. – Men for å bruke sporombyggingstog er vi avhengig av et visst omfang på jobbene. SPOTen krever trenede mannskaper, det er en omfattende logistikk som må fungere, og det er kostbare oppstarts- og avslutningsprosedyrer, sier Berg.

Må stenge

– Generelt sett er det slik at så store maskiner er mest hensiktsmessige å benytte ved helt eller delvis stengte

banestrekninger. På Dovrebanen ble strekningen stengt i tidsrommet fra ca. 04 til ca. kl 10, noe som er akkurat nok til å kjøre SPOTen effektivt. Vi erfarer også at det er avgjørende viktig at vi har nok kapasitet for utførelse av etterarbeidene når SPOTen har passert. Etterarbeidene består i jordingsarbeider, kjøring av pakkmaskin og ballastplog. Det svenske sporombyggingstoget legger sporet tilbake med tilnærmet riktig sporgeometri. Jernbaneverket legger nå opp til en økning i fornyelsen av sporet, og det er blant annet planlagt å fornye strekningene rundt Oslo.

– Her er en avhengig av at jobben kan utføres raskt, og det vil dermed være behov for maskiner med høy kapasitet, sier Berg.

Må være forutsigbar

– Er det vanskelig å få tak i entre-

prenør til slike jobber?

– Når det er kort tid til jobben skal gjøres, som for eksempel i forbindelse med tiltakspakken som kom i februar, kan det være vanskelig å få tilstrekkelig interesse, sier Berg. – Derfor er det viktig med forutsigbare rammer slik at jobbene kan planlegges og utlyses i god tid. Jo tidligere en jobb lyses ut, jo større er som regel interessen. På jobber som krever utstyr med høy kapasitet, er vi avhengig av interesse fra utlandet for at det skal bli konkurranse.



JUSTERER: Pakkmaskinen og ballastplogen følger like etter SPOT-en. Sporet pakkes og justeres, og den nye pukken blir lagt riktig.



«Dette er vår første jobb på norske spor. Vi og nordmennene forstår hverandre og samarbeider godt»

KURT JONSSON, leder SPOTen i Bankverket Produktion



«Jobben som nå er gjort, betyr ikke bare at sporet blir like bra som før, det blir faktisk bedre»

TORGEIR HUSBY, byggeleder

Nytt trafikkverk

Frå 1. april neste år får Sverige ein ny-skapning: Trafikkverket. Trafikkverket skal sørge for ei samla, langsiktig planlegging av infrastrukturen for veg, jernbane, sjø og luft og for planlegging, bygging, drift og vedlikehald av vegar og jernbane. Trafikkverket vil med andre ord i sin heilskap ta opp i seg både Vägverket og Banverket, som begge forsvinn som egne einingar til våren. Trafikkverket skal halde til i Borlänge.

Gods-nedtur

DB Schenker kunne i første halvår rapportere om sterk nedgang i gods-transporten med selskapet. Når det gjeld gods på tog, var nedgangen på 26 prosent medan godstransport med fly gjekk ned med 27 prosent. På veggen var nedgangen på 7,9 prosent og på sjø 9,8 prosent. Frå DB si side er dei ikkje sikre på om botnen er nådd enno.

Kamp om danske spor ...

Togselskapa i Danmark vil køyre fleire avgangar enn nokon gong. Banedanmark har fått inn ønska frå selskapa, og dei syner ein auke på fem prosent. For Banedanmark fører den positive interessa til at dei må slite for å få plass til alle på grunn av flaskehalsane. Særleg gjeld det på strekningane Kastrup-København H og mellom Østertorp og Høje Taastrup.

...og svenske

I Sverige er det stadig fleire som reiser med tog trass i finanskrisa. På den såkalla Ostlenken, det vil seie Linköping, Norrköping, Nyköping og Södertälje og inn til Stockholm, blir det alt meir vanskeleg å finne plass til fleire tog. Gapet mellom den kapasiteten den meir enn hundre år gamle stambanen kan gje, og etterspurnaden blir større og større. Det er allereie slege fast at den manglande kapasiteten er eit hinder for regionutvikling og sysselsetjing. SJ prøver å kompensere med lengre tog medan fleire kommunar vil bygge nye stasjonar med større kapasitet - som kortsiktig brannsløkking.

Kvinnetog heile året

Medan somme her i landet nøyer seg med å gå i kvinnetog 8. mars, går det i mange land kvinnetog i rushtid alle kvardagar. Det siste landet med kvinnetog er India.

Tekst: ARVID BÅRDSTU
Foto: SCANPIX/REUTERS

Det er ei viktig årsak til at mange togselskap byr på egne vogner berre for kvinner i rushtid. Og ein litt mindre viktig grunn. Den viktigaste årsaka er at menn grafsar. I land der det er tilsette på stasjonane for å presse inn folk slik at togdørene kan lukkast, er det altfor mange som held hendene der dei ikkje skal vere. I Japan har grafsarane jamvel fått sitt eige namn: chikan.

Den nest viktigaste årsaka til at kvinner vil ha egne vogner, er at nokre menn luktar ille.

Eigne kvinnevogner på toget finn ein no mellom anna i Japan, Egypt, Taiwan, Brasil, Mexico, Hviterussland, Filippinane og no sist India.

Harde straffer

I Japan har to av tre kvinner i alderen 20-40 år vore utsette for grafsing. 2 201 rapporterte



PYNTA: Det første kvinnetoget i India er pynta og klart til å bli vinka av garde. Ho til venstre er tilsett i togpolitiet.

tilfelle i fjor seier noko om omfanget. Men saka er at berre nokre få kvinner gidd å skrike opp om dei blir klådde på. Grafsaren på si side kan bli straffa med ei bot på 2500 kroner.

Det siste i Japan er eit krav frå menn om at også dei må få egne vogner. Det er fordi dei ikkje vil bli skulda for noko dei ikkje har gjort. For det er ei bakside med det meste. Ikkje alt

nokon oppfattar som grafsing, er det.

Det er ikkje så greitt når det blir gale om ein har hendene over hovudet (ille lukt) og like gale om ein held dei langs sida.

Fleire lyntog

Network Rail, det engelske jernbaneanverket, meiner det trengst ein høgfartsbane frå London til Glasgow med forgreiningar til Manchester, Birmingham, Liverpool og Edinburgh. Prisen for desse 1200 kilometrane vil kome på 340 milliardar kroner, som gir 283 millionar per km.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** EUROSTAR

Årleg blir det gjennomført 1,3 milliardar reiser med tog i Storbritannia. Det talet er venta å kome opp mot 2,5 milliardar i eit perspektiv på 30-50 år. Løysinga til Network Rail er å bygge ein høgfartsbane nordvestover.

Ein slik høgfartsbane vil gje reisetider på to timar og eit kvarter til Glasgow, rundt ein time til Manchester og dryge tre kvarter til Birmingham - alle byar med over to millionar innbyg-

gjarar når ein reknar med det næraste omlandet.

Det Network Rail ser for seg, er ein heilt ny dobbeltspora bane som skal kome i tillegg til West Coast Main Line som blir nytta i dag. Likevel skal banen kunne ta persontog med ei lengd på inntil 400 meter. Desse toga skal kunne køyre med tre minutt mellomrom og gje 9 000 fleire sete i timen inn og ut av London.

Kostar flekk

I England har dei ferske røynsler frå bygging av høgfartsbanen til Eurostar. Han kosta 500 millionar kroner per km, mykje fordi banen går gjennom byområde. Den sist bygde høgfartsbanen i Frankrike, austover frå Paris, hadde til samanlikning ein kilometerpris på 130 millionar kroner.

I kost-nytte-rekneskapa kjem det tillegg for ekstra nytte av dei eksisterande banane til lokaltog, godstog og nye regionale tog-ruter. Mange stader der marknaden etter-spør fleire tog i dag, er det umogleg å stette behovet på grunn av manglande sporkapasitet.



LYNTOG: Eurostar køyrer no i lyntogfart frå den engelske kanalen heilt inn til hjartet av London.

**Jernbaneanverket****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



«Tusiastene»

Du har sikkert sett dem på stasjoner og i nærheten av jernbanespor overalt i landet. Gjerne med fotoapparat og gran-skende blikk og med en notisblokk lett for hånden. Hvem vi snakker om? Det er selvsagt ikke hvilke som helst av trainspottere, men en helt særegen klasse. Vi snakker om dem som Eva Fjeldseth, NSBs informasjonsavdelings grand old lady, kalte «tusiastene». Vi snakker om medlemmene av Norsk Jernbaneklubb. Og at de oppvartet frk. Fjeldseth var ikke tilfeldig. Hos henne kunne fri-billettene sitte løst når for eksempel representanter for Setesdalsbanen eller

Urskog-Hølandsbanen kom for å fortelle om presserende behov for gratisreiser i en eller annen anledning.

Norsk Jernbaneklubb ble stiftet 22. mai 1969 og er altså i år blitt førti år gammel. I dag lyder formålsparagrafen slik: være et arbeidsfellesskap og møtested for alle landets jernbaneinteresserte, utbre interesse for nåtidig og historisk jernbane og jernbanedrift, arbeide for at jernbanehistoriske fortidsminner blir tatt vare på og om mulig holdt i drift, samarbeide med andre som har beslektede interesser.

Forholdet til NSB var ikke alltid problemfritt. Når Jernbaneklubbens entusiast-er ønsket å kjøre veteranog, var ikke velviljen fra NSBs side like overbevisende til enhver tid. Det var spesielt to motforestillinger som ble reist. Den ene var frykten for at veteranogene skulle bli oppfattet som å være statsbanenes aktuelle jernbanetilbud; den andre var påstanden om reell konkurranse i forhold til NSBs kunder.

Når vi ser hvor seiglivet oppfatningen av damplok har vært og er i barns oppfatning av jernbane, så har den første motforestillingen absolutt noe for seg. Selv om NSB sluttet å bruke damplok omtrent på den tiden Jernbaneklubben ble dannet, så har damplokene overlevd på trafikkskilt, i tegnefilmer og i barneserier på TV langt ut over det en vanlig minnehorisont skulle tilsi. NRK ønsket opprinnelig å basere sin populære serie om «Sesam stasjon» etter engelsk forbilde på damplok, men det lyktes daværende jernbanedirektør Tore Lindholt å pense statskanalen inn på å bruke elektrisk lok. Og TV-serien tapte neppe popularitet på den endringen.

Det er ingen tvil om at Jernbaneklubben har betydd mye for bevaringen av norsk jernbanehistorie og -kultur. Tusenvis av nedlagte dugnadstimer har berget jernbanemateriell fra historiens skraphaug, og klubbens forskningsavdeling har skapt enestående dokumentasjon som boka «Banedata», der siste utgave er utgitt i et samarbeid mellom Norsk Jernbanemuseum og Norsk Jernbaneklubb.

Tidligere dagers skepsis er således avløst av fruktbart samvirke. Mange av NJKs medlemmer er også tilsatte eller pensjonister fra NSB og Jernbaneverket. Vi ønsker NJK et fortsatt samarbeid til beste for vern av kulturminner i jernbanen.

