

Jernbane

NR 09-2009

magasinet

Godhjerta råskinn

«Eg kan antakeleg verke
rolegare enn Liv Signe,
men nokon vil nok komme
til å oppleve at skinnet
bedrar ...»

MAGNHILD MELTVEIT KLEPPA



Jernbaneverket

Viktige oktober

Det skjedde mye i oktober. Stortinget konstituerte seg, og vi har fått en ny sammensetting av transport- og kommunikasjonskomiteen. I tillegg ble det endringer i regjeringen, og vi har fått en ny samferdselsminister å forholde oss til. Både statsråd Magnhild Meltveit Kleppa og komiteleder Knut Arild Hareide er intervjuet i denne utgaven av Jernbanemagasinet.

Selv om begge er nye i jobben, synes jeg det er interessant å lese slike intervjuer. For det som kommer klart fram, er satsingsviljen og forventningene de har til jernbanen. Statsråden understreker hvor viktig pålitelighet i togtrafikken er, og jeg er sikker på at vi har fått en statsråd som vil følge oss tett i arbeidet med dette.

Det er viktig at vi stadig har trykk på punktlighetsarbeidet, at vi samarbeider tett og godt med togselskapene om dette. Gjennom et eget prosjekt er det nå også utviklet en ny metodikk som skal gjøre oss bedre i stand til å finne forsinkelsesårsakene og sette inn de riktige tiltakene.

I denne sammenhengen er jeg glad for å kunne dokumentere at vi nå ser resultater av det omfattende fornyelsesarbeidet som er gjort det siste året. Blant annet kan vi vise at antall forsinkelsestimer på grunn av signalfeil har gått ned med 20 prosent i forhold til året før. Dette understreker hvor viktig det er at bevilgningene til vedlikehold av jernbanenettet fortsatt ligger på et høyt nivå.

I statsbudsjettet for 2010, som er en annen viktig begivenhet i oktober, kunne vi med glede konstatere at regjeringen følger opp på dette området. Det er et godt budsjett for jernbanen, med høye bevilgninger også for investeringer. Vår utfordring nå er faktisk å sikre at vi har tilstrekkelig jernbanefaglig kompetanse, særlig på signalområdet, til å planlegge og gjennomføre alle investeringsprosjektene.

Til fornyelsesarbeid har vi imidlertid vist, ikke minst gjennom det siste året, at vi er i stand til ta imot større bevilgninger. Og at det kommer til nytte - ikke minst for å øke påliteligheten - det skal vi bevise også gjennom 2010.

Elisabeth Enger
ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør



Innhold



10 Blikket

Den nye lederen av Stortingets transportkomite etterlyser blikket som trengs for å tegne et bilde av framtidens transportsystem.



16 Nye signaler

Verken Jonny Slaatbraaten (t.v.) eller Stig Henningsen angrer på at de ble i Jernbaneverket. I dag jobber de med de mest spennende jobbene innen signal.

Utålmodig minister	4
8,4 milliarder til bedre jernbane	8
Forlik om grønn transportpolitikk	10
Transportkomiteens medlemmer	13
Smånytt innenriks	14
Min arbeidsdag: Problemløser'n	16
Mer presise tog - på sikt	18
Smånytt innenriks	24



28

Rallar

Han arbeider og bor på skinner, Per Engstrøm (t.v.) - verdens nordligste trønder og en ekte rallar anno 2009.



18

Nye ruter

Færre tog er forsinket enn i fjor, men den virkelige forbedringen kommer når det innføres en ny og mer robust ruteplan i 2012.



35

Myndig

Leif Aslaksen er en myndig kar. Han holder orden på forsinkelsene på jernbanen og har blåst seg til æresmedlemskap på fotballbanen.

Bergensbanen om 100 år	26
Rallarliv på Palmafoss	28
Møte med: Leif Aslaksen	35
Moderne stasjoner i vernet miljø	38
Månedens gjest: Borghild Tenden	40
Smånytt utenriks	42
På skrått bakfra	44

Jernbane

NR 09 • 2009

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR: Tore Holtet

FOTOKORREKTOR: Øystein Grue

JOURNALIST: Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Arne Danielsen

Reidar Skaug Høyemork

Egil Nyhus

Thor-Erik Skarpen

Trude Isaksen

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@jbnv.no

Redaksjonen avsluttet fredag 30. 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



Utålmodig minister

Den nye samferdselsministeren er utålmodig og vil sjå resultat av dei nye jernbanemilliardane: - Eg kan antakeleg verke rolegare enn Liv Signe, men nokon vil nok komme til å oppleve at skinnet bedrar, humrar Magnhild Meltveit Kleppa (Sp).

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

Det kom nok overraskande på mange at den røynde Senterpartipolitikaren frå Hjelmeland i Rogaland skulle overta styringa av Samferdselsdepartementet, men i dei inste krinsane var dette klart ei stund. Så da Jens Stoltenberg ringde måndag 19. oktober klokka halv ni på kvelden – nokre timar før han skulle presentere regjeringa si – hadde ho alt byrja pakke!

Opptatt av samferdsel

– Eg takka meg ut med tårer, vedgår den nettopp avgitte kommunal- og regionalministeren, men som no ser med forventning og spenning fram mot si nye statsrådgjerning i Akersgata 59 – to etasjar opp.

– Samferdsel i vidaste forstand er eit område eg har vore opptatt av i lang tid. Eg kjem frå Hjelmeland i Ryfylke, ein stad som er avhengig



vil sjå resultat

av éin veg, riksveg 13. Og eg har engasjert meg både for betre veg og for fastlandssamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke. Dessutan har eg jo som stortingsrepresentant frå Rogaland følgd Jærbanens suksess. Nå knytter det seg store forventningar til dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes, og eg gler meg til den formelle opninga, seier den røynde rikspolitikaren som minner om at ho har jobba

med samferdsel i ulike samanhengar både på fylkes- og riksplan.

NTP gjennomførest - same kva

– Kva er ditt forhold til tog og jernbane?

– Eg var dagleg togpassasjer da eg gjekk på gymnaset på Bryne, og eg har nok reist på dei fleste strekningane der det er jernbane i landet. Elles så er eg overbevist om at ein betre og meir punktleg jernbane

vil tyde veldig mye, særleg i område der det er mogleg å transportere mange passasjerar. I ei tid der samferdselssektoren står for så stor del av klimautsleppa, er det av uvurderleg tyding å styrkje jernbanetilbodet. Både folk og næringsliv ønskjer å nytte toget, og saman med dei mange dyktige fagfolka i JBV har eg stor tru på at vi gradvis skal få ein langt meir robust jernbane.

I HUMØR: Statsråden skildrar seg sjølv som utgåldande, kreativ og ikkje minst: Ho er stort sett i godt humør.

MITT ØNSKE:
- Eg vil gjere landet mindre, tryggare og meir miljøvenleg, seier Magnhild Meltveit Kleppa.

- Nasjonal transportplan (NTP) skal gjennomførast same korleis konjunkturane blir, sa Navarsete til Jernbanemagasinet rett etter at planen vart lagd fram i vår. Gjeld dette framleis?

- Ja, det gjeld vidare. Heldigvis er det gode formuleringar på det i Soria Moria II.

Det er ein tungvektar i norsk politikk som no skal vidareføre det regjeringa har omtalt som eit historisk løft på veg og jernbane. Og mye kan tyde på at ho har full

støtte frå partileiaren sin.

For dei snakkar mye saman, dei to Senterparti-statsrådene.

Stort ansvar

«Ho er mi politiske mor,» har Liv Signe Navarsete uttalt om sin etterføljar.

- Det var eg som henta Liv Signe inn som min politiske rådgjevar da eg blei sosialminister i 1997, forklarer Meltveit Kleppa. - Eg kjende henne ikkje da, men under eit fylkesårsmøte i Sogn og Fjordane

hadde eg merkt meg denne friske, unge dama med engasjement og vilje. Vi hadde da også ei veldig fin tid saman i departementet.

- Som samarbeidande partifellar har de truleg mange av dei same meiningane. På kva måte er de ulike?

- Det har eg også lurt på ... eg kan antakeleg verke rolegare, vil nokon seie. Eg trur nok at nokon vil komme til å oppleve at skinnet bedrar, vedgår ho.

I enkelte krinsar vert Magnhild Meltveit Kleppa kalla eit godhjerta råskinn. Ho skildrar seg sjølv som uthaldande, kreativ og stort sett i godt humør, men er altså resultat-orientert.

- Eg kjenner eit stort ansvar i forhold til dei nye milliardane som no vert sette av til jernbane, seier den ferske samferdselsministeren, som ikkje legg skjul på at hennar breie stortingserfaring har vore og er viktig ballast for henne som statsråd. Som nyvald representant frå Rogaland vart læraren frå Hjelme-land plassert rett i finanskomiteen, og sidan har ho både vore leiar i kommunalkomiteen og parlamentarisk leiar for Senterpartiet.

- Eg har alltid hatt folk rundt meg som det har vore godt å finne løysingar saman med. Det gjeld både i Stortinget og dei ulike departementa som eg har vore i.

Inviterer Stortinget

- Den nye leiaren i Stortingets transportkomite, Knut Arild Hareide, signaliserer i dette nummeret av Jernbanemagasinet at han ønskjer breie forlik om ein grøn transportpolitikk. Tar du imot invitasjonen frå komiteleiaren?

- Eg oppfattar det som at Hareide melder seg på det løftet på veg og jernbane som ligg inne i NTP. Eg er samd med han om at vi treng breie forlik for å sikre ein grøn transportpolitikk i åra fram-



«Eg kjenner eit stort ansvar i forhold til dei nye milliardane som no vert sette av til jernbane»

MAGNHILD MELTVEIT KLEPPA, samferdselsminister

over, og vi skal ikkje komme i Stortinget og opptre arrogant og seie at vi har fleirtal. Derimot skal vi lytte både til komiteiaren og til resten av komiteen. Eg kjenner Knut Arild Hareide personleg frå før, og eg har allereie invitert komiteen til ein gjennomgang av NTP for å sikre at vi alle har med oss basisen frå starten av.

Til dei som etterlyser mål og visjonar, svarer statsråden: – Når det i NTP vert varsla 92 milliardar kroner til jernbane i løpet av ti år, er heile meininga at langt fleire skal ha mulighet til å reise kollektivt, både lokalt, innanfor intercity-området på Austlandet og på enda lengre strekningar. Det er viktig å ha mål og visjonar, men også å vere realistisk i forhold til kva ein kan få til.

Open for argument

Meltveit Kleppa synest det er tankevekkjande å registrere kor visjonær ein var den gongen ein brukte eit heilt statsbudsjett på å bygge Bergensbanen.

– Det vi da lett gløymer, er alle vala vi har gjort når det gjeld velferd. Det heng nok nokre økonomiske utfordringar over oss, minner ho om. – Vi veit at vi har vore dristige når det gjeld totaløkonomien, og vi skal tilbake til handlingsregelen innan 2018.

– Mange tar til orde for å sjå på både organisering og finansiering utanom dei årlege statsbudsjetta for å fart på jernbaneutbygginga. Er dette noko du er villig til å drøfte?

– Eg vil nok bruke meir tid før eg svarer på det.

– Er det i det heile aktuelt å gjere om Jernbaneverket og Statens vegvesen til foretak, slik Hareide tar til orde for?

– Vi har sett eksempel på større omorganiseringar og fristillingar som har vore vellykka, men vi har

også sett eksempel på det motsette. Eg skal vere open for ein argumentasjon for å gjere Jernbaneverket eller Statens vegvesen om til foretak, men det skal nok gode argument til før eg lar meg overbevise. Det går med så mye tid til ein stor omorganiseringsprosess, og den har så mange sider. Så av og til trur eg det er like bra å effektivisere organisasjonane slik som dei er.

- Stasjonar kan bli nedlagde

Men kor mye kan ein Senterpartistatsråd akseptere av endringar for å oppnå ein meir effektiv jernbane? Ikkje mange timane etter at Meltveit Kleppa hadde tiltredt som samferdselsminister, gjorde ho det klart at det er uaktuelt å leggje ned 64 jernbanestasjonar.

– Jernbaneverket skal no inn i ein prosess med fylkeskommunar, kommunar og togselskap. Så skal dei fremje forslag om kva som er ein god og framtidsretta struktur på stasjonane. Den uroa som har oppstått om enkeltstasjonar meiner eg er unødvendig. Det er ingen ting som er bestemt, og eg har sagt at eg kan garantere at ikkje alle dei omtalte 64 stasjonane blir nedlagde.

– Men du aksepterer at Jernbaneverket vil ha ein dialog om stoppmønstre og stasjonsstruktur for å bygge ut moderne kollektivterminalar?

– Ja det gjer eg. Nokre stasjonar vil bli slik som dei er, somme stader vil vi forlengje plattformene. Så kan nokon bli nedlagde, og andre plassar kan det vere snakk om å opprette andre tilbod.

- Eg må vite

Ovannemnde eksempel viser at ein minister må ha svara parat lenge før ho har sete inn statsrådstolen. Og det krev både erfaring og hardt arbeid. Meltveit Kleppa går for å vere ein arbeidsmaur. På hennar kontor kan det lyse både seint og tidleg.

– Kva er det som driv deg som politikar?

– Det hender eg tenkjer: Kva er det som feilar meg? Det skjer når eg ein sein kveld går til leilegheita mi for å få meg frisk luft. Men kva som driv meg? Det er muligheita til – det høyrest litt høgtidelig ut – å påverke kvardagen til mange menneske og muligheita til å bidra til ei betre verd.

– Korleis gjer ein det som samferdselsminister?

– Alle bebringar anten det er på veg, båt, bane eller i luftfarten har tyding for kvardagen til enkeltmenneske. Tenk deg kva punktlegskap i seg sjølv tyder. Tenk deg kva det tyder at det går eit tog. Og når klimaet er ei av de store utfordringane framover, så er jo det å bidra til meir miljøvennlige reiser svært viktig. I nasjonal og internasjonal samanheng.

– Det går rykte om at du sjølv har ein draum om å reise på interrail?

– Ja, det er heilt rett, men eg har aldri gjort det. Er det ikkje noko tilbod for seniorar som eg etter kvart kan gjere bruk av? spør statsråden, som no tenkjer på alt anna enn ferie. Allereie i det første møtet med sine medarbeidarar i departementet gjorde ho det klart at ho raskt ville ha ein samtale med Jernbaneverket.

– Eg må vite at vi har kontroll på framdrifta, seier den utålmodige og resultatorienterte samferdselsministeren.

MAGNHILD MELTVEIT KLEPPA

- ▶ Fødd 12. november 1948 i Fister i Rogaland
- ▶ Lærer og rådgjevar frå 1967 til 1992
- ▶ Gruppleiar for Senterpartiet i Rogaland fylkeskommune 1992-1993
- ▶ Fylkesleiar i Rogaland Senterparti 1987-1990
- ▶ Nestleiar i Senterpartiet 1991-1997
- ▶ Stortingsrepresentant frå 1993
- ▶ Sosialminister 1997-2000
- ▶ Parlamentarisk leiar 2005-2007
- ▶ Kommunal- og regionalminister 2007-2009.
- ▶ No samferdselsminister

8,4 milliarder til bedre jernbane

Regjeringen foreslår i statsbudsjettet for 2010 å bevilge 8,4 milliarder kroner til Jernbaneverket, 18,5 prosent mer enn i saldert budsjett for 2009. Både vedlikeholdsinnsetningen og investeringsnivået øker.

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

– Regjeringen har lagt fram et godt statsbudsjettforslag for jernbanen. I Jernbaneverket er vi særlig fornøyd med at det høye nivået på drifts- og vedlikeholdsmidler opprettholdes. Det gjør det mulig å levere en stadig mer pålitelig jernbane for folk og næringsliv, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger.

Viktig brikke

– Budsjettet for 2010 er en viktig brikke i det store løftet for jernbanen. Vi setter av ressurser til å sikre rasjonell fremdrift på alle de store, igangsatte prosjektene. Sammen med en framskynding av vedlikeholdsarbeidet, bedre publikumsinformasjon, oppgradering av eksisterende tog og gradvis innføring av NSBs 50 nye togsett fra 2011, vil folk få et langt bedre og mer pålitelig togtilbud. Nå må alle aktører yte alt de kan for å få dette til på en god måte, sa daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete da hun la fram budsjettforslaget.

For fullt

I 2009 har Jernbaneverket kommet godt i gang med en lang rekke hardt tiltrengte vedlikeholds- og fornyelsesarbeider.

– Med dette budsjettforslaget vil innsetningen fortsette for fullt i 2010,

slår jernbanedirektøren fast. Budsjettet sikrer slutføring av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger samt dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg og Gevingåsen tunnel i Trøndelag. Ferdigstillingen av dobbeltspor mellom Bergen stasjon og Fløen og fjernstyring på Nordlandsbanen vil være avhengig av de signaltekniske arbeidene, som er en kritisk faktor for framdriften av disse to prosjektene.

– Jernbaneverket vil legge full kraft i arbeidet med å sikre tilstrekkelig jernbanefaglig kompetanse til å møte det høye aktivitetsnivået som det nå legges opp til i jernbanesektoren, forsikrer Elisabeth Enger.

Bedre hverdag

Jernbanedirektøren gleder seg over at budsjettforslaget inneholder investeringstiltak som vil bety mye for en bedre hverdag for jernbanens kunder.

– Jernbanen har mange uløste oppgaver når det gjelder å legge til rette for gode stasjoner og bedre publikumsinformasjon. Budsjettforslaget for neste år betyr at innsetningen for tilgjengelighet på stasjoner og bedre informasjon til togpassasjerene blir styrket, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger.





FORNYER SPOR:
Jernbaneverket er spesielt fornøyd med at vedlikeholdsinnsatsen kan fortsette for fullt.

PROSJEKTENE

- ▶ **Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika:** 650 millioner kroner til videreføring av prosjektet i 2010.
- ▶ **Gevingåsen tunnel:** 140 millioner kroner til videreføring av prosjektet.
- ▶ **Barkåker-Tønsberg:** 530 millioner kroner til videreføring av prosjektet.
- ▶ **Hovedplan for Oslo-området:** 470 millioner kroner til videreføring av arbeidet med langsiktig fornyingstiltak på jernbanenettet i Oslo-området.
- ▶ **Holm-Holmestrand-Nykirke:** 280 millioner kroner til videre planlegging og mulig oppstart i 2010. En forutsetning for at prosjektet starter opp i 2010, er at det først gjennomføres en ekstern kvalitetssikring av prosjektet når godkjent reguleringsplan foreligger.
- ▶ **Eidsvoll-Hamar:** 165 millioner kroner til videre planlegging og prosjektering av nytt dobbeltspor på strekningen Minnesund-Kleverud.
- ▶ **Fjernstyring av Nordlandsbanen:** 50 millioner kroner til videreføring. (Signaltekniske arbeider er her en kritisk faktor)
- ▶ **Dobbeltspor Bergen stasjon - Fløyen:** 50 millioner kroner til videreføring i 2010. (Signaltekniske arbeider er her en kritisk faktor)
- ▶ **Voss stasjon:** 20 millioner kroner til oppstart av byggetrinn 1 på opprustingen av Voss stasjon i 2010, med sikte på å være ferdig i 2011.
- ▶ **Oslo-Ski:** 130 millioner kroner til planlegging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski, hvorav 50 millioner skal brukes til forberedende arbeider på Ski stasjon.

Bedre publikumsinformasjon

- ▶ 80 millioner kroner er foreslått over Jernbaneverkets investeringsbudsjett for å forbedre informasjonen til publikum ved avvik i togtrafikken. Tiltakene omfatter først og fremst sentrale stasjoner i «Intercitytrian-glet», ikke minst Oslo S, som er den viktigste stasjonen for en stor del av togtrafikken på det nasjonale jernbanenettet.

Tilskudd til private sidespor

- ▶ Samferdselsdepartementet vil neste år opprette en ny ordning med tilskudd til utbygging av private sidespor. En slik ordning gir bedre grunnlag for å utnytte jernbanens transportkapasitet og kan være med på å få mer gods over fra veg til jernbane.

Norsk jernbaneskole

- ▶ Det er satt av om lag 32 millioner kroner til Norsk jernbaneskole til utdanning av blant annet flere lokomotivførere. Fra 2010 blir det tatt inn 160 lokomotivførerstudenter per år. Dette er 50 mer enn snittet de siste to årene.

Kjøp og tilsyn

- ▶ Til kjøp av persontransport er det foreslått ca 1,7 milliarder. Dette er om lag samme nivå som i 2009. Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått 47,2 millioner kroner, en økning på 26,5 prosent sammenlignet med saldert budsjett for 2009.

Høyhastighet

- ▶ Samferdselsdepartementet vil i løpet av høsten 2009 utarbeide et mandat og et konkret utredningsoppdrag til Jernbaneverket, med gjennomføring i 2010 og 2011. Det blir lagt opp til en åpen prosess der også andre transportetater skal involveres.

Vil ha forlik om en gr

- Vi har ikke helt tatt inn over oss hvor stor betydning et moderne transporttilbud har, mener lederen for Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, Knut Arild Hareide (KrF). Han tror jernbansatsingen vil forsterke seg og ønsker brede politiske forlik om en grønn transportpolitikk.

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

Knut Arild Hareide er 36 år, men har vært politisk aktiv siden 1990. Det er elleve år siden han gjorde seg bemerket i rikspolitikken under klengenavnet «Bittelille-tun», som politisk rådgiver for daværende kirke- og undervisningsminister Jon Lilletun. Siden har han vært statssekretær i Finansdepartementet og miljøvernminister.

Egentlig hadde han tatt farvel med politikken til fordel for en karriere i næringslivet, men lot seg i år nominere som Kristelig Folkepartis førstekandidat i Akershus. Og han knep til slutt et utjannings-

mandat. Etter eget utsagn var han «den siste som kom inn på Stortinget før de stengte døra.» Der-

med forlater han jobben som organisasjonsdirektør i Schibsted-konsernet og trer for fullt inn i politikken igjen, med ingen ringere enn Kjell Magne Bondevik som personlig rådgiver.

- Kjell Magne har vært ekstremt tydelig på at jeg burde takke ja til ledervetet i transport- og kommunikasjonskomiteen, fordi dette blir en meget viktig komité framover, sier stortingsrepresentanten fra Bømlo som skal representere Akershus på tinget.

Grønn og offensiv

- I Akershus er det ikke noe tema som skaper større engasjement enn samferdsel, og de fleste snakker om kollektivtrafikk og tog,

forteller Hareide, og utdyper:

- Jeg opplever mye av det samme engasjementet i hele landet. Få dager etter at jeg var utpekt som komiteleder, hadde jeg mottatt 40 invitasjoner. Noe sånt opplevde jeg aldri som miljøvernminister.

- Nå er tida inne for å skape et bredest mulig flertall for en grønnere og enda mer offensiv transportpolitikk. Jeg tror faktisk at det er klima for det nå.

- Hva slags forhold har du til jernbane?

- Jeg vokste opp på en øy der det meste handlet om vei, buss og båt.

Men etter hvert har jeg reist mye med tog og trives med det. Tog og sykkel er en fin kombinasjon, og en time på toget er en nyttig time. En time i bil er

derimot bortkastet tid, resonnerer han.

- Og samferdselspolitikk ...

- ... det har opptatt meg siden barndomsåra. Faren min var aktiv Senterparti-mann og leder av trafikknemnda i Bømlo kommune, og samferdsel diskuterte vi ofte ved kjøkkenbordet.

Ikke i nærheten

Hareide fikk et forsprang i forhold til mange av de andre folkevalgte og fikk mulighet til å lese seg opp på samferdsel før Stortinget trådte sammen. KrF sa nemlig tydelig fra at partiet kunne tenke seg ledervetet i transportkomiteen, og Arbeiderpartiets parlamentariske leder Helga Pedersen la raskt mate-

«Vi er ennå ikke ved det store hoppet»



matikken til side og «ga» partiet det stadig flere oppfatter som en viktig politisk posisjon.

Det er et signal Hareide merker seg, og han poengterer: - Jeg er klar for å samarbeide om å løfte infrastrukturen i dette landet. Bondevik II-regjeringen begynte, og den rødgrønne regjeringen har videreført økningen i bevilgning-

Ønn transportpolitikk



ene. Men Norge har et stort etter-slep å ta igjen, og det har bygd seg opp over flere stortingsperioder. Vi er ikke i nærheten av der vi bør være.

Savner blikket

– Spania skal i løpet av 15 år bruke et helt oljefond – anslagsvis to tusen milliarder kroner – jevnt

fordelt på ny vei og jernbane. Har Norge en forståelse av hva moderne infrastruktur egentlig koster?

– Nei, ut fra resultatene å bedømme har vi ikke det. Min ambisjon er at vi skal se til utlandet og samarbeide internasjonalt. Jeg mener det er behov for det og savner fremdeles det blikket som trengs for å løfte denne sektoren.

Vi har ikke sett viktigheten av å tegne et bilde av framtidens transportsystem. Vi må bli mer ambisiøse. Jeg er imidlertid trygg på at satsingen på samferdsel vil forsterke seg i åra framover. Vi er ennå ikke ved det store hoppet.

Vil framskynde Oslo-Ski

Knut Arild Hareide har merket seg

NY LEDERSTIL:

– Mens Per Sandberg og Fremskrittspartiet gjerne utgjorde et mindretall i komiteen, ønsker jeg å bygge flertall.



«... de fleste snakker om kollektivtrafikk og tog»

at Fremskrittspartiets Per Sandberg har fått skryt for måten han har ledet transportkomiteen på, men gir andre signaler enn sin forgjenger.

– Mens Sandberg og Fremskrittspartiet gjerne utgjorde et mindretall, ønsker jeg å bygge flertall. Og jeg håper å ta med meg noe av min lærdom fra fortida, både fra tida som miljøvernminister og som organisasjonsdirektør, der mye av utfordringen var å få folk til å jobbe sammen.

– Den største, politiske forskjellen på Sandberg og meg er nok miljøperspektivet. Vi må ha visjoner for et grønnere samfunn, og jeg vil gjerne ha utredet høyhastighetstog. Det skal likevel ikke hindre oss i å gå løs på basisoppgaven framover, og det er å få på plass en infrastruktur som løser transporten rundt storbyene.

I den forbindelse har Hareide ett konkret budskap: – Jeg er glad regjeringen har prioritert dobbelt-

spor mellom Oslo og Ski, men mener at det bør være mulig å få det ferdig før i 2019. Det meste av strekningen skal jo bygges i tunnel, og da bør det være mulig å framskynde planprosessene slik at strekningen kan ferdigstilles tidligere.

– Økonomene gir ikke alle svar

– Bergensbanen fyller 100 år i november. Hva slags tanker gjør du deg i den forbindelse?

– Bergensbanen har satt et sterkt preg på norsk historie, og det er noe av det samme stempelet som vi må sette etter oss. Skal det skje, trenger vi de visjonene jeg i dag savner. Men når det er sagt, forstår jeg at situasjonen er som den er. Når du ikke får dekket basisbehovet, så blir du kortsynt.

– Ifølge samfunnsøkonomiske beregninger er det ikke en gang lønnsomt å bygge nytt jernbanespor mellom Oslo og Ski ...?.

– Jeg er selv økonom og må

konstatere at de økonomiske miljøene ikke gir oss alle svarene når de beregner den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av ny infrastruktur. Jeg kan si mye bra om folk i Finansdepartementet, men på dette området mener jeg de også har noe å lære, hevder Hareide og legger til: – Vi vet jo at miljøvennlig infrastruktur både gir gevinster i forhold til miljøet og bidrar til å gi oss verdiskaping. Men i dag er det ingen modeller som fanger inn dette på en troverdig måte. Min påstand er at den økonomien som greier å beregne de grønne elementene på en overbevisende måte, kommer til å få Nobelprisen i økonomi.

Langsiktige løsninger

Hareide tar også til orde for å ta i bruk det han betegner som nye strukturelle grep både i forhold til organisering og finansiering av infrastrukturen. Han er verken fremmed for å gjøre om Jernbane-

Komiteens medlemmer 2009-2013



Leder
Knut Arild Hareide
(KrF), Akershus



Første nestleder
Anne Marit Bjørnflaten (A),
Troms



Andre nestleder
Bård Hoksrud
(FrP), Telemark



Susanne Brattli
(A), Nord-Trøndelag



Freddy de Ruiten (A),
Aust Agder



Jan-Henrik Fredriksen
(FrP), Finnmark



Ingebjørg Amanda Godskesen (FrP),
Aust-Agder



Øyvind Halleraker (H),
Hordaland



Gorm Kjernli (A),
Akershus



Hallgeir Langeland (SV),
Rogaland



Lars Myraune
(H), Nord-Trøndelag



Janne Sjelmo Nordås (SP),
Nordland



Magne Rommetveit
(A), Hordaland



Ingjerd Schou
(H), Østfold



Arne Sortevik
(FrP), Hordaland



Tone Merete Sønsterud (A),
Hedmark



verket til foretak eller å etablere finansielle instrumenter utenom de årlige statsbudsjettene.

– Skal vi komme videre, må de som skal bygge ut og drifte infrastrukturen, få mer forutsigbare rammevilkår. Og vi må tenke fremtidsrettet. Det er alvor når vi nå går inn i klimautfordringene. Det er ikke noe løst snakk, sier han ettertenksomt.

– Derfor er det viktig at vi finner fram til langsiktige løsninger for et bærekraftig, nasjonalt transportsystem. Dagens system innbyr i altfor stor grad til kortsiktige løsninger og klattvise utbygginger. Nå må vi inngå levedyktige kompromisser som strekker seg over stortingsperioder, mener den ferske Akershus-representanten.

Når Knut Arild Hareide nå jakter på bolig i sitt «nye» fylke, har han ett viktig kriterium: Den må ligge nær jernbanen.

Svin på sporet

Noen har svin på skogen. På Kongsvingerbanen hadde de ett på sporet. Der møtte det sin skjebne mellom Haugen og Boddning i form av noe som er langt tøffere enn et 100 kilos beist med støttenner. På bildet studerer leder og nestleder i viltnemnda i Nes sammen med oppsynsmann Ole Johnny Veiby det uheldige villsvinet.



FOTO: JAN ERIK HÆHRE/RAUMNES

Hotell på Oslo S

ROM Eiendom har sendt søknad om bruksendring av Østbanebygget til hotellformål. Den fredede bygningen kan etter planen romme 170 hotellrom, som det forhandles med Choice Hotels om å drifte. Det foreligger også planer om et mye større hotell vis-à-vis Olav Thons Hotell Opera. Dette hotellet ved Flytoggterminalen kan få oppmot 500 rom ifølge NSBs internblad Vingehjulet.

Kongsberg 1917

I forrige utgave av Jernbanemagasinet ble det ved en inkurie opplyst at stillverket på Kongsberg stasjon var fra 1917. Dette er naturligvis feil. Stillverket ble tatt i bruk våren 1960. Derimot er stasjonsbygningen fra 1917. Vi beklager feilen.

PIA blir ny

PIA er riktignok bare en forkortelse for «publikumsinformasjonsanlegg», men en fornyelse er likevel sexy. For det betyr at publikum lettere skal høre hva som blir sagt på høytaler og kunne bli informert om togenes gang, eller mangel på sådan, rundt omkring på stasjonene. Når Jernbaneverket nå bruker store ressurser på en oppgradering, kommer den først på Ofotbanen der de siste restene av blokktelefonsystemet brukt til utrop nå forsvinner. I løpet av høsten skal det bli forbedringer også på Nordlandsbanen og Dovre-/Trønderbanen med nye høytaleranlegg, monitører og sporanvisere, lover prosjektleder Arild Olsen.

Framtidas skysstasjon

Lillehammer stasjon kan snart varte opp med sømløs samlokalisering av tog, buss, taxi, kulturtilbud og turistinformasjon samt salg av reisebilletter av alle slag, billetter til kulturarrangement og turistinformasjon ved én og samme skranke.

Tekst og foto: THOR ERIK SKARPEN

For tre år siden tok Oppland fylkeskommune initiativ til å samle lokale og statlige aktører med visjon om å fornye kollektivtilbudet samt skape framtidens skysstasjon - universelt tilrettelagt for reisende, turister og lokalbefolkning. Samferdselsdepartementet bevilget penger til pilotprosjektet Kollektivtransport i distriktene (KID), og nå er planene for den nye skysstasjonen klare.

- I 2011 kommer Lillehammer skysstasjon til å være det mest moderne markedsføringscenteret i Norge, lover fylkesordfører Audun Tron.

- Dagens skysstasjon var moderne i 1994, men vi må videre, tenke bredere og bli enda bedre. Det handler om å kjenne folks hverdag og forstå deres transportbehov. I fellesskap kan vi gi et bedre tilbud og bruke ressurser og virkemidler effektivt. Vi skaper noe som vi håper andre regioner kan dra nytte av, sier han.

Høyt prioritert

Også ROM eiendom prioriterer omleggingen av Lillehammer stasjon høyt.

- Lillehammer og Oslo S er de største prosjektene på 2010-budsjettet til ROM, forklarer prosjektdirektør Per Atle Tufte. Planarbeidet ferdigstilles i høst, og arbeidet startes opp i 2010. Universell utforming og bedret atkomst ute og inne er viktig. Mange funksjoner, også taxi, skal inn. Nytt uteareal og bussoppstillingsplass er klart neste år. I løpet av 2011 vil også bygget som huser nye Lillehammer skysstasjon stå klar.

Eiendomsansvarlig for Dovre-, Gjøvik- og Rømsbanen i Jernbaneverket, Nikazm Kamran sitter i styringsgruppen for ny skysstasjon.

- Det har vært et godt samarbeid der alle har bidratt til felles mål. Dette er en veldig spennende modell med tanke på stasjonsutvikling. Det er mye nyttig lærdom å trekke fra dette for oss som jobber med stasjonsutvikling, sier Nikazm Kamran.



KAKEFEIRING: Stasjonsansvarlig på Røros- og Solørbanen, Stein I. Ranøien i passiar med varaordføreren i Holtålen, Kjell Sundt. Det var Sundt som fikk æren av å klippe snora og erklære holdeplassen for åpen.



DØRÅPNER: Fylkesordfører Audun Tron (t.h) har vært døråpner for prosjektet. F.v. prosjektdirektør i ROM eiendom Per Atle Tufte, prosjektleder Gunhild Eikerol i Opplandstrafikk og Jernbaneverkets Nikazm Kamran.

Åpnet - ikke nedlagt

Samtidig som nyheten om at blant annet holdeplassen Langlete på Rørosbanen sto i fare for å bli nedlagt på grunn av for kort plattform gikk land og strand rundt, drev Jernbaneverkets folk og planla åpningsfest for holdeplassen Statens jernbanetilsyn hadde godkjent!

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

En PR-kåt nabo til holdeplassen hadde sett at det foregikk arbeid på den nye holdeplassen da han leste om nedleggingstrusselen. Med slike kort på hånda var NRK Trøndelag snar til å rykke ut. Kanskje var det på grunn av dette at antall frammøtte til åpningsmarkeringen oversteg antall innbyggere i grenda?

I alle fall satte grendefolket slik pris på at holdeplassen nå står på (trafikk)sikker grunn, med plattform på 100 meter, nytt leskur, sykkelstativ, parkeringsplasser for biler og til og

med ladestasjon for el-biler, at de feiret med å reise til Røros på felles middag. Naturligvis tok de toget både til og fra.

Den nye Langlete holdeplass ligger et lite stykke nord for den gamle holdeplassen og er lettere å nå enn den gamle.

Anbudsprisen på den svært moderne og flotte holdeplassen lød på 815 000 kroner. Den beskjedne summen kommer av at holdeplassen ligger på Jernbaneverkets grunn, og at en del av materialene er gjenbruk fra Heimdal stasjon.

105 år i tjeneste

Dette knippet av jernbaneverksroser fikk gaver og hyggelige ord for å markere lang og tro tjeneste under Fellestjenesters samling på Gol nylig. De tre er f.v. Siv Gjervik (25 år) fra Bergen, Laila Grønbacken (40 år) fra Stortorvet og Toril Thun (40 år) fra Drammen.

FOTO: PRIVAT



Revidert

Riksrevisjonen har levert sitt årlige Dokument 1 (2009-2010) der de gjennomgår hvordan staten skikket sitt bo, inklusive Jernbaneverket, i 2008. Blant annet finner de det kritikkverdig at så mange av punktlighetsbristene fortsatt får merkelappen «trafikkavvikling». Etter deres mening må i større grad den egentlige årsaken til forsinkelsen komme fram. Riksrevisjonen finner det også kritikkverdig at det har vært en for svak prioritering av og bevilgning til vedlikehold i Region Øst og påpeker at det har gått ut over fornyelsen. Det blir kanskje kvittert ut allerede neste år?

Sidespor

Miljøet blir spart for avgassene av 120 000 liter diesel per år når det igjen går tog på sidesporet til Gropa Grustak utenfor Kongsvinger. Hit vil det gå en fast godstogpendel til Bålsta ved Stockholm med last begge veier. Opprustning og elektrifisering av sidesporet ble gjort gjennom et spleiselag mellom eieren av grustaket og Jernbaneverket.

Herlig dag

Det var Eva Lothes dag da hun reiste med Flytoget i slutten av oktober. Ved ankomst Oslo S ble hun møtte av, ikke akkurat tause Birgitte, men Linda Bernander Silseth, administrerende direktør i Flytoget AS. Dermed vanket det både blomster og 50 gratisturer med Flytoget til hun som ble flytogpassasjer nummer 50 millioner!

Problemløser'n

OSLO S: - Her er årsaken! Signalvakt Stig Henningsen stråler og pirker vekk en bit rustfarget bremseslagg fra et tog ute i det overveldende sporarrangementet på Oslo S. Slagget har kilt seg fast i en isolert skjøt - med fatale følger: Full stans i togtrafikken.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet følger signalvakt Stig Henningsen fra Drammen som denne kvelden har ansvaret for at ingen signalfeil lager krøll i hjemreisen for 100 000 passasjerer fra Tigerstaden. Trofaste pendlere som satser på toget fra jobb i Oslo for å rekke barnehagen, idrettslaget, kommunestyremøter eller en viktig bursdag ... Mye står på spill om toget ikke kommer.

Årlig eksamen

- Enkelte kveldsvakter kan være så travle at vi ikke rekker å sette baken nedpå og langt mindre får tid til en kaffekopp, forteller Stig. Han var ferdig signalmontør fra nyetablerte Norsk jernbaneskole på Grorud i 1996, samme år som Jernbaneverket ble etablert.

For å holde seg oppdatert i signalfaget må han opp til skriftlig og muntlig eksamen én gang i året. Med seks-syv ulike signal-system på strekningene han jobber på, er det mye dokumentasjon å pløye.

- Jeg synes det er bra å få bekrefte at jeg er à jour med nye systemer som kommer, og få frisket opp gammel teori, sier Stig.

«Det er blitt vesentlig færre forsinkelser på grunn av signalfeil»

Trigger

- Det trigger selvsagt min faglige stolthet når togleder ringer signalvakta og melder en feil som det haster å få løst, og ettermiddags-rushet er berørt. Vår evne til å finne problemet og løse det resulterer i suksess eller fiasko for både Jernbaneverket og togselskapene.

Når vakttelefonen fra togleder kimer og det meldes om «belegg», svinger signalvakta seg kvikt: Stig sporer opplysninger på nærmeste pc og dukker raskt ned i oversiktskart over sporfelt og sporveksler og hvilke isolerte skjøter som må sjekkes. Så er det av sted.

- Det lysner

Denne gangen finner Stig raskt nåla i høystakken: en metallflis av bremseslagg som har kilt seg fast i en isolert skjøt mellom to sporfelt.

- Ingen ting er så tilfredsstillende som å løse et akutt problem raskt!

Det verste vi vet, er feil som kommer og går. Men nå opplever vi at det lysner. Det er blitt vesentlig færre forsinkelser på grunn av signalfeil etter at vedlikeholdsinnsatsen i Oslostunnelen kom i gang i fjor. Utskiftingen av gamle og nedslitte sporveksler og nye signalkabler har gitt resultater.

- Variasjon

- Arbeidsdagen er svært variert. Her opplever du noe nytt hver dag, sier Stig. Han startet som bud i NSB på Drammen stasjon og fikk etter hvert tilbud om å begynne i



lære som signal-, svakstrøms- eller kontaktledningsmontør. Han har ikke angret én dag på valget han gjorde i 1993.

I elleve år har Stig gått sammenhengende beredskapsvaktturnus. Han stortrives på utrykningsoppdrag i hjertet av Jernbane-Norge mellom Romeriksporten øst for Gamlebyen og Spikkestad stasjon som er endepunkt på strekningen avdelingen hans har ansvar for.

Blir bedre

I Osloområdet sliter vi fremdeles

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Stig Henningsen 39 år

TITTEL: Signalmontør

ARBEIDSSTED: Jernbaneverket Drift Øst



med ettervirkningen av konkurranseutsettingen da signalmonterere sluttet og fikk bedre betingelser hos de nyetablerte, private jernbaneentreprenørene, konstaterer Stig.

Verken han eller makkeren Jonny Slaatbraaten angret på at de ble.

– I dag er det vi som jobber med de mest utfordrende oppgavene og står foran en enda mer spennende periode når vi om få år skal ta steget fra gammel signalteknologi og over i en ny sammen med resten av Jernbane-Europa, beretter de.

Neste år skal mange nye spor-

PROBLEMET: Stig Henningsen fant nåla i høystakken, en metallflis av bremseslagg som har kilt seg fast i en isolert skjøt i et sporfelt.

veksler legges inn. Samtlige kabler fra Oslo gate til Etterstad skal skiftes ut, og i Oslotunnellen monteres akseltellere som vil bidra til enda større driftssikkerhet og færre feil.

– Trenden er snudd. Heretter blir det bedre og bedre for hver gang gammelt og utslitt erstattes med nytt, avslutter en optimistisk og fornøyd Stig Henningsen.

SAGT OM JERNBANEN



«Med den regularitet, presisjon og komfort dagens jernbane har, skal vi være glade for at Soria Moria ikke er en togstasjon. Til et luftslott verken går eller kommer det tog»

INGJERD SCHOU, stortingsrepr. (H)

«Fra togstasjonen i Lillestrøm tar det kun fire minutter å spasere opp til tomte som er tiltenkt Politihøgskolen. Med de trafikkproblemer som eksisterer i Oslo, særlig i rushtiden, kan man argumentere med at Lillestrøm er mer sentralt enn dagens plassering. Og med T-banen opp til området ved Sogn videregående skole som er mest aktuelt som ny tomt for Politihøgskolen i Oslo, er reisetiden faktisk to minutter lenger enn med toget til Lillestrøm»

LEDER, Romerikes Blad

«Nå må samferdselsminister Meltveit Kleppa ta nye grep og sterkere politisk styring over Jernbaneverket for å rydde opp i det uakseptable antallet innstillinger og forsinkelser i togtrafikken»

BORGHILD TENDEN, stortingsrepr. (V) og eks-medlem av transportkomiteen

«Jeg har fremdeles tro på at moderne jernbane-drift burde være mulig i det sentrale østlandsområdet. Men jeg tror ikke at NSB og Jernbaneverket vil få det til»

TRYGVE EKLUND, togpendler fra Tønsberg

«Det er ingen grenser for hvilke hindringer som dukker opp for satsing på tog i Norge. Det siste er at togene er blitt så lange»

LEDER, Nationen

Mer presise tog

Det siste året er togforsinkelsene som skyldes feil på infrastrukturen, redusert med 20 prosent. Punktligheten viser en svak forbedring. Men NSB tror ikke den blir veldig god før i 2013.

Tekst: ARVID BÅRDSTU Foto: ØYSTEIN GRUE



- på sikt

FRAMPÅ: Lokfører Ole Engebretsen må stå på for å holde ruta. Hans største ønske er å få en ruteplan som er mer kjørbær.

Etter at Jernbaneverket har startet på tidenes løft innen vedlikehold og fornyelse av jernbanen, begynner resultatene så smått å vises. Det er blitt betydelig bedre i Oslo-tunnelen, og det er blitt bedre på Dovrebanen og Bergensbanen. Men fortsatt er det et stykke igjen før kvaliteten på spor, KL-anlegg, strømforsyning, signal- og sikringsanlegg, altså det som bane-divisjonen i Jernbaneverket har ansvaret for, er helt oppe på det nivået som er målet.

God infrastruktur er en forutsetning for god punktlighet, men det er likevel ingen automatikk i dette. For eksempel hadde Rørosbanen bedre kvalitet på infrastrukturen ved utgangen av august (oppetid på 99,7%) enn det som er målet for Jernbaneverket innen 2019. Likevel var punktligheten bare på 82 prosent.

Presisjonsarbeid

Plandirektør Tom Ingulstad i NSB mener et jernbanesystem per definisjon skal være punktlig. – Det som ikke går punktlig, kan det gjøres noe med. Likevel kan det naturligvis komme noen lynnedslag og andre spesielle hendelser som forstyrrer trafikken. Men det er ikke det som plager oss nå.

Ifølge Ingulstad handler svakhetene i dag om overbelastning i jernbanenettet, om ruteplanen, om kvaliteten på infrastrukturen og om kvaliteten på togene. At de faktisk går på alle motorene og er tilgjengelige for kjøring når de skal. Og at folk, om de arbeider i Jernbaneverket eller som lokfø-



re, konduktører eller verkstedarbeidere, gjør jobben sin.

– Når det er mange nok i en kjede som er fornøyd med 90 prosent leveranse, vet vi hva sluttproduktet blir. Men dette er ingen systemsvakheter. Det er i bunn og grunn en holdningssak for ledere og med-

arbeidere på alle nivå. For vi klarer ikke å lage regler for alt. Det er et ledelsesaspekt ved dette. Hvis noen bryr seg om hva du gjør, oppfører du deg annerledes. Det gjelder meg også, sier Tom Ingulstad.

Praktikeren

Ole Engebretsen har vært lokfører i 32 år og er stasjonert på Kongsvinger. Hans største ønske er å få en ruteplan som er kjørbær:

– Løsningen på å få opp punktligheten ligger i ruteplanen. Hvis jeg kommer på hæla nå, er jeg



«Punktligheit kan ikkje vedtas éin gang for alle, men er et resultat av knallhardt arbeid»

PER MAGNUS HEGGLUND, punktlighetsleder JBV Trafikk Nord



solgt. Rutene må være til å leve med. I dag kjører jeg stort sett på pluss hastighet. Vi må ikke få en ruteplan som legger opp til å kjøre ulovlig, sier veteranen på lokaltoget fra Kongsvinger.

Engebretsen er klar på at det største problemet heter Oslotunnelen. – Den bør prioriteres. Dessuten må rutene legges opp slik at togene er i rute på Oslo S.

Han mener videre at rutene ikke må være strammere enn at det er rom for uerfarne – om det er lokførere eller togledere.

– Jeg ser forskjell på toglederne, om de klarer å finne den mest gunstige løsningen for å unngå ytterligere forsinkelser. Det er nå en gang slik at erfaring kommer med årene, sier lokføreren, som selv har ord på seg for å gjøre sitt for at toget er i rute, litt småfilosofisk.

- Vær tøff!

Engebretsen skal få ny ruteplan – men ikke før i desember 2012. Dagens grunnrutemodell ble lagt i forbindelse med åpningen av Gardermobanen. Siden er den blitt ►

Nytt verktøy mot forsinkelser

Jernbaneverkets ledelse har vedtatt å prøve ut det nye metodeverktøyet PIMS (Punctuality Improvement Method System) i hele Jernbaneverket.

PIMS er blitt til i et samarbeid mellom Jernbaneverket, NSB, Flytoget, CargoNet, SINTEF og NTNU og er unikt for Norge.

Metoden består i å gå så langt bakover i produksjonskjeden som nødvendig for å finne den egentlige årsaken til en forsinkelse. Ved å ta tak i avganger som ofte er forsinket, vil en forbedring av disse avgangene løfte punktligheten totalt.

Først i nord

Først ute med å ta i bruk denne metoden er Region Nord, der punktlighetsleder Per Magnus Heggund har vært med på utviklingen av metodehåndboka. I utviklingsfasen ble metoden testet ut på forsinkede godstog fra Alnabru. Når produksjonskjeden ble delt opp i funksjoner, i et såkalt tre-diagram, vil den bestå av en mengde enkelt-element som hver for seg kan medføre forsinkelse på et tog.

– Dette viser kompleksiteten i punktlighetsarbeidet. Det viser at god punktlighet ikke kan vedtas én gang for alle, men er et resultat av knallhardt arbeid, sier Per Magnus Heggund.

I Jernbaneverket har PIMS allerede blitt tilkjent en viktig rolle i punktlighetsarbeidet. Det betyr at tiltakslistene som dukker opp etter analysen, ikke bare kan legges i en skuff og bli glemt. Tiltakene skal inn i Synergidata-basen. Derfra forsvinner de ikke før det er kvittert for utført.



UTÅLMODIG: Plandirektør Tom Ingulstad i NSB vet hva som trengs for å få en punktlig jernbane. Men en ny, robust grunnrutemodell, et fornyet Oslo S og nye tog kommer ikke før i 2012. Inntil da vil det fortsatt bli noen krevende dager på jernbanen.

utsatt for mange gode ønsker om å få kjøre flere tog. Det gjelder lokaltog så vel som godstog.

– I dagens ruteplan er det over tid blitt litt for mange tog med litt for mange stopp som tar litt for mye tid i rushtid. Det må vi slutte med. Rushtiden skal stemme med virkeligheten, krever Ingulstad. Han håper at Jernbaneverket, som ansvarlig for ruteplanlegginga, opptrer bestemt i denne prosessen:

– Hvis vi begynner å jukse litt med snutider eller stasjonsopphold, så får vi ikke dette til å gå punktlig. Man skal være tøff. Det er ufarlig å si at man skal forholde seg til virkeligheten, mener Ingulstad.

«Å jukse litt» betyr i denne sammenheng at et tog får et rutemessig stasjonsopphold på for eksempel Nationaltheatret på halvannet minutt mens stoppeklokka viser at det i virkeligheten tar nesten to minutter å få folk ut av og inn på toget. Da går ruta opp bare på papiret.

– Vi er enige med Jernbaneverket om at vi skal lage en mer robust ruteplan i 2012 enn den vi kjører etter i dag, sier Tom Ingulstad.

Lys og varme

Inntil den nye grunnrutemodellen foreligger, vil det være mye behov for lys og varme for alle som er ansvarlig for den norske jernbanen, og for at togene skal komme og gå i rute. For det vil fortsatt bli mange

tunge stunder, tror Ingulstad.

– Det vil bli vanskelig når man skal fornye Oslo S. Trøsten er at dette er en jobb som må gjøres, og at det er bevilget penger. Vi har ingen ting å klage på av erkjennelser som Jernbaneverket har gjort, ingen ting å klage på når det gjelder statsbudsjettet eller fornyelsen av togparken. Det er bare det at det tar så lang tid!

Selv om de økte bevilgningene til vedlikehold og fornyelse av jernbanen – ikke minst av Oslo S og det nærmeste omlandet, viser resultater i en mer robust jernbane, hjelper det lite hvis togene skranter. Det gjør de nå. Når det sendes ut andre tog i trafikk enn de som ruteplanen er laget for, øker risikoen for forsinkelser.

Mot normalt

– Et viktig brudd på planforutsetningen er når det kjøres andre typer tog enn det som det er planlagt for. Når det kommer et to- eller trevognssett i rushtid i stedet for et femvognssett, tar det lengre tid å tømme og fylle opp igjen toget. Da oppstår forsinkelser. På Rørosbanen er rutene lagt etter den nye motorvogna, type 93, mens det rett som det er kjøres med den større og tregere type 92, forklarer seksjonssjef for ruteplanlegging i Jernbaneverket, Nils Hansegård, mannen som sannsynligvis slår Vårherre i å ha over-



sikt over togrutene i Norge.

At det kommer et forkortet lokaltog i Oslo-området i rushtid, er noe pendlere ofte opplever. Det vil ikke bli bedre før de nye togene kommer.

– Å kjøre lokaltogene av type 69A og 69B er som å kjøre veteranbil. Du har aldri full kontroll på om de vil holde hele veien. De skal og må ut av trafikk. Men for oss som er utålmodige, tar det fryktelig lang tid å få nye tog. Fra bestilling til levering går det fire-fem år, sukker Tom Ingulstad.

For NSB er situasjonen i dag at ombyggingene av persontogvognene av type 5 og type 7 samt lokaltogene av type 69C alle sammen er forsinket. Dessuten er mange av de nye, italienske lokaltogene hensatt på Sundland i påvente av reservedeler. Resultatet er en del innstillinger av innsatstog og kortere tog enn planlagt i øvrig rushtrafikk.

Det går bra til sist

– Sett at infrastrukturen var feilfri,



ruteplanen passe robust og alle togene gikk som et sveitserur, hadde vi da hatt 100 prosent punktlighet?

– Nei, noen problemer klarer vi aldri å løse fullt ut. Gitt at det er et politisk mål å ha lav pris på tog-billetter, vil det bestandig være fare for overbelastning i rushtid. Kommer det plutselig en hel barnehage som skal ut på tur, kan det sprekke. Men å si at man må regne med forsinkelser fordi det er rushtid eller for den saks skyld fordi det kommer snø, det holder ikke. Det vil være et eksempel på at man ikke tar ansvaret sitt helt på alvor, sier Tom Ingulstad.

Han tror at det nå er stilt riktig diagnose når det gjelder ruteplan, infrastruktur og kvalitet på togene. Med riktig diagnose er det også mulig å skrive ut den medisinen som virker:

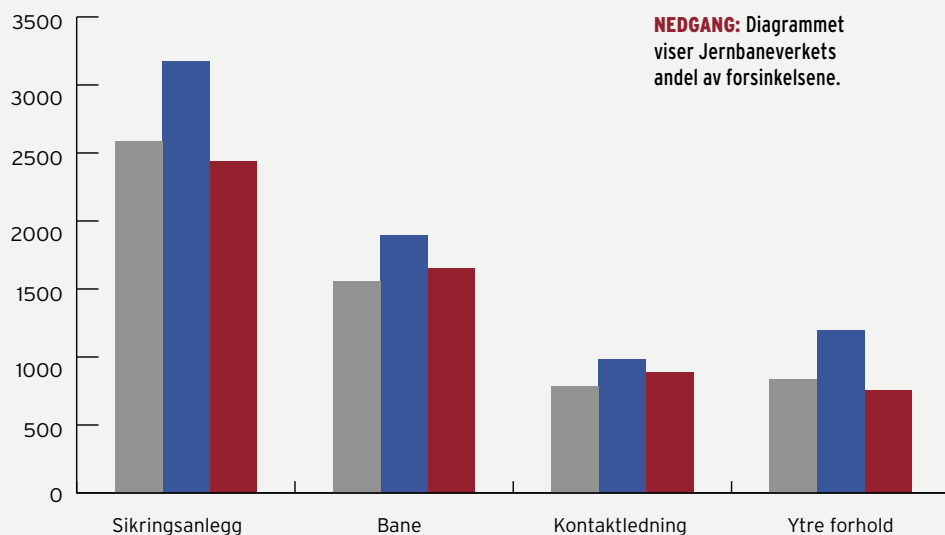
– Nå kommer medisinen. Jeg ser ikke mørkt på dette over tid. Men vi har utvilsomt fortsatt noen strevsomme år foran oss, sier plandirektøren i NSB.

TILLIT: Tusenvis av nordmenn er daglig avhengig av toget for å komme fram i tide. Toget er pulsen som slår og slår og pumper folk ut og inn av byer og tettsteder. Tilliten til jernbanesystemet er avhengig av at det ikke blir utsatt for infarkt.

Forsinkelsestimer

Per 3. kvartal 2007-2009

■ 2007 ■ 2008 ■ 2009



NEDGANG: Diagrammet viser Jernbaneverkets andel av forsinkelsene.

Plan for Rjukanbanen

Om Rjukan og Rjukanbanen skal kome på UNESCO si liste over verdsarvstader, må det meir pengar til, meiner Telemark fylkeskommune. Dei har laga ein finansieringsplan der Miljøverndepartementet blir bede om eit årleg bidrag på tre millionar kroner medan Kultur- og kyrkjedepartementet blir bede om 2,5 millionar. Pengane skal nyttast til omfattande vedlikehald på bane, bygg og ferjer og til formidling, drift og administrasjon. Samstundes har fylkeskommunen eit framlegg om at Norsk industriarbeidarmuseum får ansvaret for Rjukanbanen og Tinnsjø-ferjene i staden for Stiftelsen Rjukanbanen.

Sparar straum

Jernbanelinjen kan skryte av at dei er gode på å spare straum. Frå 2002 til 2008 gjekk forbruket ned med 21,2 prosent. Det er ikkje verst. Målet i energibruk blir den sparte mengda på enorme 23,5 GWh. Det er like mykje som 11 000 norske hushald nyttar i straum heime årleg. Så mange hushald er det til dømes i Steinkjer, Harstad eller Kongsberg. Straumsparringa kjem òg til syne på rekneskapen. Straumrekninga har gått ned med 16,4 millionar kroner! Og enno er det meir å spare. Både dimming av lys ved å gå frå 230V til 200V og overgang til LED-lys får energibruken mykje ned.

Ny turistoppleving?

På Voss er det sterke krefter som ivrar for ein ny gondolbane opp til fjellet Hanguren, som tronar 818 moh. ovafor Voss sentrum. Ettersom banen som ligg der i dag ikkje er lønsam lenger, er det mange som meiner ein ny bane bør få startpunkt i den austre enden på Voss stasjon. Dei ser òg for seg at det bli bygd eit nytt hotell der - og jamvel eitt oppe på fjellet. Ein ny gondolbane vil bli på om lag 1200 meter og få fire gonger så høg kapasitet som den gamle. Dei som er redde for å sitje i gondol, kan springe. Kristen Skjeldal har gjort det fleire gonger.

Rekorden hans er på 23.22 minutt.



TUNNEL: I stedet for å bygge en komplisert og tidkrevende fylling i Mjøsa, blir det vurdert et alternativ som vil gi sammenhengende tunnel på 3,8 km fra like nord for Korslund og forbi Morskogen.

Mer tunnel ved Mjøsa

Fellesprosjektet E6-Dovrebanen vurderer å legge jernbanen i tunnel fra Korslund og nordover. Den nye tunnelstrekningen blir en forlengelse på 1,5 km av den planlagte jernbanetunnelen på Morskogen, som dermed totalt blir 3,8 km lang.

Tekst: TRUDE ISAKSEN **Foto:** VIANOVA

- Opprinnelig var det planlagt å legge jernbanen ut på en stor fylling i Mjøsa på dette stedet, sier prosjektleder Jan Ausland i Jernbanelinjen.

- Vi ser at det er mulig å fylle ut på Korslund, men at en kontrollert og sikker utfylling vil ta så lang tid å gjennomføre at det vil forsinke hele Fellesprosjektet - både bane og veg. Foreløpige kostnadsoverslag antyder en merkostnad i underkant av 50 millioner, men sett opp mot tidsbruken mener vi at kostnaden kan forsvares, sier Ausland.

På Korslund er vanndybden opptil 50 meter. Det er dybden som gjør det langt mer teknisk komplisert å etablere en fylling her enn andre steder på strekningen.

Krevende løsning

Siden i fjor er det gjort ca 50 grunnboringer på Korslund. Fyllingen var beregnet til ca.

250 000 kubikk, eller ca. 14 000 billass. Banen skulle deretter flyttes ut på fyllingen for å gjøre plass til lokalveg og utvidet E6.

- Korslundfyllingen har vært helt spesiell med hensyn til de tekniske utfordringene. Vi har kommet frem til at hensynet til fremdriften i dette tilfellet veier tyngre enn kostnadene. Bygging av fyllingen vil ha store usikkerheter knyttet til fremdrift og kostnader, og det er ikke tvil om at en tunnel i dette området er langt mindre teknisk komplisert enn en fylling, sier Ausland.

Forlengelsen av tunnelen medfører også noe omprosjektering av bane og veg. Fellesprosjektet E6-Dovrebanen vil fremover jobbe videre med dette alternativet sammen med Eidsvoll kommune.

Stort engasjement for nytt regelverk

Mer enn 650 ansatte i Trafikkdivisjonen deltar denne høsten på en to-dagers medarbeiderkonferanse. Temaet er nytt trafikkregelverk og styrking av informasjonen til togpassasjerene. - Engasjementet er stort, forteller togleder Frode Horvei.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

- Folk er veldig engasjerte når vi kan jobbe med ting som griper direkte inn i det som er arbeidshverdagen deres, sier togleder ved Drammen trafikkstyringssentral, Frode Horvei. Han er instruktør på kursene i nytt trafikkregelverk som alle togledere og trafikkstyrere nå gjennomgår.

De største endringene med det nye regelverket blir nok hvordan arbeider i og ved spor kan legges opp. - Slike jobber kan for eksempel ikke lenger settes i gang straks et tog har passert arbeidsstedet, men først når toget har kommet til neste stasjon, sier Horvei.

En annen endring er at togleder blir mer direkte involvert i trafikkavviklingen også på strekninger uten fjernstyring.

Bedre toginfo

I løpet av høsten deltar også alle toginformatørene i Jernbaneverket på medarbeider-

konferanse, da med trafikkinformasjon som hovedtema. Informasjonen til togpassasjerene skal og må bli bedre.

- Det er spesielt ved større avvik i togtrafikken at det oppstår problemer med hensyn til å nå ut med riktig informasjon til rett tid på alle stasjoner. Samtidig med at slike store avvik oppstår, er behovet for informasjon også størst ute på stasjonene og her ligger hovedutfordringen, sier toginformatør ved Oslo S, Karianne Enghaug.

Fungerende trafikkdirektør Arne Habberstad forteller at hele høsten må brukes for at alle skal få vært med på disse medarbeidersamlingene på grunn av turnusarbeid.

- Foruten at vi gjennom disse samlingene får gått gjennom endringer i regelverk og planer for neste år, er det også et viktig element av kulturbygging for oss i Trafikkdivisjonen, sier Habberstad.

Transportpris til hamnedirektør

Einar Olsen har fått tildelt fagbladet Moderne Transport sin hederspris for å ha utvikla Drammen hamn til eit effektivt og moderne knutepunkt mellom sjø, veg og bane. - Olsen har vore nyskapande og sett intermodalitet innan Transport-Noreg i system. Drammen hamn har fått ei ny og forsterka rolle under leiing av Einar Olsen, uttalte juryen. Hedersprisen vart delt ut på den store fagmessa Transport og Logistikk i oktober.

Bergensbanen

Norsk Teknisk Museum på Kjelsås vil onsdag 25. november gjere stas på Bergensbanen med ei eksklusiv framsyning av handkolorete bilete som fotografen Anders Beer Wilse (1865-1949) tok langs Bergensbanen. Tre frå fagstaben ved museet, Dag Andreassen, Tone Rasch og Frode Weium, vil kommentere bileta. Arrangementet startar kl. 12.30. Det rekk du med NSB Gjøvikbanen frå Oslo S kl. 11.47. Da har du òg ein knapp halvtime for å sjå på utstillingane ved museet.

Godkjent

Statens jernbanetilsyn har godkjent signalanlegget som blir nytta på det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger. Dei har for første gong i Noreg òg godkjent bruk av akselteljarar. Etter planen vil dei første toga gå i rute frå måndag 16. november. Etter ruteplanendringa 13. desember vil det gå lokaltog kvart kvarter.

Svensk for Mantena

Mantena AS, dotterselskapet til NSB med 750 tilsette som har vedlikehaldet av NSB-toga, har fått smaken på svenske kroner. I desember skal dei ta over vedlikehaldet av T-banetoga i Stockholm i samarbeid med MTR Corporation, det Hong Kong-baserte selskapet som skal drifte banen. No har dei òg fått kontrakten med vedlikehaldet på dei nye toga som Skånetrafik har kjøpt frå Alstom, 49 splitter nye motorvognsett av type Coradia Nordic. Avtala gjeld for sju år og er verdt rundt 180 millionar kroner.



PÅ SAMLING: Togleder Frode Horvei (t.v.), toginformatør Karianne Enghaug og fungerende trafikkdirektør Arne Habberstad.



Bergensbanen om

Bergensbanen kan eksistere i 100 år til, men da må den bygges ut og moderniseres vesentlig de nærmeste åra. Dette later til å være den samstemte oppfatningen blant personer som av ulike årsaker er opptatt av hundreåringens ve og vel. Men helt enige er de ikke ...

Tekst: TORE HOLTET **Foto:** HELGE SUNDE

En jernbane over høyfjellet hører hjemme i fantasiens verden, mente motstanderne av Bergensbanen.

Men fantasi ble til virkelighet, og banen mellom øst og vest har litt av hvert å feire: Den ble sett på som vårt nasjonale storverk rett etter unionsoppløsningen og kan fremdeles smykke seg med et sett av hedersbetegnelser. Noen mener sågar den er «verdens vakreste.»

Nå fyller «Dronningen blant alle baner» 100 år. Mens Kong Haakon (da 37 år) foretok den offisielle åpningen den 27. november, skal hans barnebarn Kong Harald (72) være til stede under jubileumsforestillingen i Grieghallen den 20. november.

Hva nå? Eksisterer Bergensbanen om 100 nye år, og i så fall i hvilken form?



Kjartan Rødland, Tidligere redaktør i Bergens Tidende og forfatter av bok om Bergensbanen.

Ekspressgodsbane

– Hvorfor skal man tenke i et 100-årsperspektiv? spør Kjartan, som for ti år siden skrev bok om

Bergensbanen: «Livsnerven over høyfjellet». Han minner om at det tok mindre enn 15 år å gjøre Bergensbanen til en stambane av europeisk standard over en strekning på 492 kilometer.

– Med dagens økonomi og teknologi burde ti år være rikelig med tid for å få ned reisetiden til fire timer. Deretter kan banen trygt leve i 90 år til!

Rødland mener Bergensbanens framtid ligger i en ekspressgodsbane, med dobbelt eller tredobbelt kapasitet i forhold til i dag. I tillegg vil den fremdeles kunne være Norges vakreste reiseopplevelse «hvis man dropper tunnelhysteriet».

Med underveisterminaler ser Rødland for seg at Bergensbanen kan ta nesten 100 prosent av godstrafikken mellom øst og vest: – Et Norge i miljømessig balanse er utenkelig uten at jernbane overtar størparten av godstransporten mellom de store befolkningssentra i Sør-Norge.

Den mangeårige bergensbanekjenneren stopper ikke der. Han maner til fantasi og antyder blant annet at Drammen bør innlemmes i en modernisert bane.

– Banen vil kunne få en markedsandel på 40-50 prosent av persontrafikken mellom byene og 75 prosent av underveistrafikken.



100 år



Erling Sæther,
styreleder i
Logistikk- og trans-
portindustriens
Landsforening.

230 km/t
Gods-Norges

ansikt utad, Erling Sæther, velger å se 20-30 år framover og ser da for seg at Bergensbanen tåler hastigheter på opp til 230 kilometer i timen: – Ringeriksbanen er bygget, og det er skjedd store trasé- og sporutbedringer på hele traseen, konstaterer Sæther, som ser for seg at banen har oppnådd en markedsandel på 70 prosent av gjennomgående godstransport og 30 prosent av persontrafikken.

– Den trafikkeres av komfortable tog med en frekvens hver tredje time i den viktigste del av trafikkdøgnet. Traseen er opprustet med 15 milliarder kroner og med tilstrekkelige kryssningsspor til å håndtere åtte-ti 600 meters godstog i hver retning i tillegg til persontogene. I Bergen har vi fått en ny intermodal godsterminal på Flesland som håndterer både sjø, bane og bil, tror Sæther.



Monica Mæland,
Byrådsleder i
Bergen.

**Fire
timer
i 2020**

Monica Mæland viser til at hennes byråd støtter visjonen om å redusere reisetida Oslo-Bergen til fire timer senest i 2020.

– Det å spå fram i tid er aldri en enkel oppgave, men om 100 år håper jeg vi har en framtidsrettet, fullt opprustet og miljøriktig bergensbane. Togturen med Bergensbanen har av enkelte internasjonale togmiljø blitt kåret til en av verdens mest spennende togruter. Det håper vi den fortsatt er om 100 år, sier byrådslederen, som er overbevist om at Bergensbanen kommer til å ha en nøkkelrolle i framtidens transportsystem – uavhengig av om det satses på høyfartsbane.



Jon Hamre, daglig leder i Høyhastighetsringen.

Ny linje

– Om hundre år har vi akkurat feiret 80-årsdagen for den nye Bergensbanen ferdiggjort som høyhastighetsbane i 2028, sier Jon Hamre, som gjennom Høyhastighetsringen ivrer for en ny linje om Drammen, Numedalen, Geilo og Hardanger. Den vil gi en reisetid på to timer og ti minutter.

– Ved hjelp av teknologiutvikling vil den muligens komme ned i halvannen time, mener Hamre, som vil beholde mesteparten av dagens bane til gods- og turisttrafikk.



Jan Halvard Brekko,
prosjektleder i Forum Nye Bergensbanen

Ny æra

Brekko er noe mer beskjeden når han tegner sitt framtidensbilde: – Det er realistisk å tro at dagens bergensbane – modernisert og innkortet med Ringeriksbanen – har fått en ny æra. Møteplassene sin tid er forbi. Banen har fått sitt andre spor og er en moderne kombibane der godstoga går side om side med både lokal-, region- og fjerntog. De raskeste vil bruke under tre timer på turen mellom Oslo og Bergen med gjennomsnittsfart om lag som dagens flytog. Markedsandelen er vesentlig, men blir svekket om Stortinget velger å bygge en «tilleggsbane» for høyfart mellom byene, mener Brekko i forumet som representerer kommuner og fylkeskommuner langs Bergensbanen.

Rallarliv på Pal

De kalte seg rallarer eller slusk. I historiebøkene fortelles den dramatiske historien om byggingen av Bergensbanen for hundre år siden. Men etterkommerne finnes fortsatt. De tar godt vare på vårt nasjonale storverk.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Vi befinner oss tre kilometer sør for Voss. Palmafoss var stasjon på Hardangerbana, en forgangen merkevordighet mellom Voss og Granvin, nedlagt for mer enn tjue år siden. Stasjonsnavn som Mala, Såkvitno og Kollanes er i dag kun bleke minner, men Palmafoss har fortsatt jernbane. Her var en godsterminal i bruk lenge etter at den øvrige skinnegangen på sidebanen ble brutt opp og utlagt til sykkelvei og andre herligheter.

To lange slerker er stalla opp ved siden av hverandre. Vognene er utstyrt med dører og vinduer med fargeglade gardiner. Spinkle aluminiumstrapper fører ned i pukken. Det minner om et sirkus, en sigøynerleir, eller kanskje helst om en arbeiderforstad i Nord-England. Her på Palmafoss, i disse losjivognene, har tretti mann fra Baneservice hatt sitt hjem de siste fire ukene. Køylene deles i to skift etter ubåtprinsippet, ei uke på og ei av. ▶

BASEN: Per Engstrøm, verdens nordligste trønder.



mafoss



I GODSTOLENE:
Robin Sjöstrand,
Henrik Johannessen,
Hans Christian
Røyem og John Vidar
Heitmann trives i
hverandres selskap.



SVARTA BJÖRN:
Anleggsleder Jan Erik Johnsen disket opp med herremåltid i sjefsbrakka.



PLASTIC FANTASTIC: Visner aldri, denne her.



LUFFERSLAF: Lite lus og dynamitt i bingen til John Vidar Heitmann.

«Her har vi forresten «Skaugum 2», det er liksom den grommeste vogna»

Skaugum og Cæsar

– Vi har jobba oss over hele fjellet nå, fra vi begynte på Nesbyen en gang på nittitallet. Det har gått i rykk og napp. Noen ganger er vi her, andre ganger der. Vi har sett de fleste avlagte sidespor i Norge. Før vi kom hit, var vi i Trøndelag. Da bodde vi i en brakkerigg på Aker Verdal, gjort om til pendlerhotell. Men for det meste foretrekker vi våre kjære losjivogner, forteller påtroppende anleggsleder Per Kristian Hansen. Etter noen velfortjente fridager har han kjørt bil opp fra Oslo samme morgen, han er opplagt og nydusja og viser gjerne fram den rullende landsbyen.

– Vogna der kalles «Hotell Cæsar», peker Hansen. – Her bodde en fyr som var helt vill etter den TV-serien, og som absolutt måtte se alle episodene. Det hendte at gutta tukla med parabolantenna hans på kødd. Da ble han vill. Her har vi forresten «Skaugum 2», det er liksom den grommeste vogna.

Bedre enn hotell

På Skaugum er Ole Håpnnes fra

Namskogan tildelt eget soverom i egenskap av eldstemann i arbeidslaget.

– Det er mye bedre å bo her enn på hotell. Her kan du fly rundt som du vil i arbeidsklær, dessuten er hotell fryktelig usosialt. Jeg begynte å reise for mer enn tretti år siden, selv om jeg var hjemme om vinteren da ungene var små, forteller Håpnnes. Han mener absolutt at anleggslivet lar seg forene med familie.

– Du virker som en huslig fyr. Flotte gardiner, og til og med en grønn plante på veggen?

– Den, ja. Den er av plast.

Ballastrens

På sporet lenger opp mot Voss står det gule arbeidstoget, et skinnegående ballastrensverk. Maskiner graver opp gammel pukk under og rundt skinnegangen og fører dette på et transportbånd inn i renseverket. Brukbar pukk blir spyttet tilbake i sporet, mens vrakmassene kjøres bort til et anvist deponi. Pukkvogner kompletterer deretter med ny pukk, før en pakkemaskin pakker

og justerer sporet. Det hele utgjør et svært treskeverk som håndterer 100 meter skinnegang i timen.

Fordi trafikken på Bergensbanen stadig blir større, øker også behovet for å vedlikeholde ballastpukken. Gjennom regjeringens tiltakspakke har Region Vest fått betydelige midler øremerket nettopp til ballastrensing. Arbeidet gir en mer robust jernbane med bedre punktlighet og høyere komfort.

Far og sønn

Arbeidslaget inntar boligkvarterene i spredt orden. Miljøet er trygt og entusiastisk. I slutten av august feiret Baneservice at det hadde gått et helt år uten noen skader blant de 350 ansatte. Virkelig en milepæl å feire!

Borti veien møter vi Trond Hagfors alias «Gnistfors» alias «Storegnisten» og sønnen John Vidar Heitmann, som selvfølgelig ikke kalles annet enn «Gnisten». Begge er opprinnelig fra Mosjøen. Hvordan kan det ha seg at sønnen så bokstavelig følger i fars spor?

– Det er vel litt tilfeldig, mener sønnen.



FAR OG SØNN: John Vidar Heitmann og Trond Hagfors trives godt i lag.



KLARER SEG SJØL: Robin Sjöstrand fikser storvasken.

«I jobben må vi glemme at vi er far og sønn, her er vi kun likestilte arbeidskamerater»

– Jeg forstår at han synes livet på anlegg er spennende, det syntes jeg også da jeg var på hans alder, supplerer pappa. – Men nå er mye av glansen falmet. Så mye tid blir borte.

– I jobben må vi glemme at vi er far og sønn, her er vi kun likestilte arbeidskamerater. Det funker bra, mener junior. At de to ikke er helt på linje i alle spørsmål, illustreres ved at mens senior bærer en pose fra Kiwi, har den yngre foretrukket Rimi.

Også jenter

Basen heter Per Engstrøm og er etter sigende verdens nordligste trønder, derfor har gutta fritt etter Hamsun gitt ham tilnavnet «Gilbert Lapp». Så forvirra ble basen over dette hardnakkede oppnavnet at han til slutt for sikkerhets skyld måtte spørre mora si om han virkelig hadde sameblod i årene. Det hadde han ikke.

Engstrøm har en sønn som jobber på andre skiftet. I tillegg har også datteren vært sesongarbeider, inntil hun trakk seg tilbake med barselpermisjon.

– Det er helt ok med jenter her, men de bør være to i slengen, understreker anleggsleder Hansen.

– Det hjelper på hygienen å ha kvinnelige kolleger, da skjerper gutta seg, ellers har vi folk her som bare dusjer en gang i uka.

– Så passer de kanskje språkb Bruken sin, også?

– Absolutt ikke. Disse jentene er ingen pyntedokker, de glir lett inn i miljøet.

Staut ungdom

På ballastverket poserer unggutta Hans Christian Røyem fra Grue og Pål Lindokken fra Raufoss, blide og rødkinnet etter morgens dont.

– Vi liker arbeidet vårt. Man skulle kanskje tro at det er ensformig, men det er det slett ikke. Her skjer så mye uforutsett at knapt to dager er like.

Røyem deler vogn med «Gnisten» Heitmann, Henrik Johannessen fra Kristiansand og Robin Sjöstrand fra Sollefteå i Sverige. Robins tidligere arbeidskamerat ble selvsagt hetende «Batman». Økenavn er obligatorisk i dette miljøet. En mørk fyr med bart ble for eksempel bare hetende «Bjørn Hansen», og dette ble så innarbeidet at ledelsen til slutt ikke husket fyrens virkelige navn.

– Det er et hardt liv, flirer Henrik og slanger seg foran fjernsynet.

– Kunne jo bodd dårligere, supplerer Hans Christian.

– Det er ikke så gærent. Vi får sett oss litt rundt, nye og bortgjemte plasser.

– Om vi fortsatt vil være her om tju år? Tvilstomt, men kanskje? Time will show!

– Vi er glade for at vi har så mange unge her. Vi har ni nye lærlinger som begynner nå. Det var på tide. Snittalderen er nemlig over femti, poengterer anleggsleder «PK» Hansen.

Ribbe og pølse

I «sjefsbrakka» er byggeleder Bjørn Løne fra Jernbaneverket på besøk hos anleggsleder Jan Erik Johnsen, som går under navnet «Jalla», angivelig fordi kjeften aldri står stille. Nå diskuteres hvordan leiren skal brytes. Ballastrensingen er straks i mål ved Voss, og da skal hele stasen flyttes til Oslo-området, kanskje for å skifte sviller på Solørbanen. Såfremt været holder. Fortsatt finnes statspenger som søker avsetning i form av gode vedlikeholdsprosjekter. ►

GLADE GUTTER: Hans Christian Røyem og Pål Lindokken på ballastvogna.





HER BOR GUTTA:
Skiftet er over.

– De siste tre ukene har det regna som bare pøkkern. Det finnes ikke noe fascinerende i denne tilværelsen, skjønneru, det er kun en livsstil, brummer avtroppende – eller snarere overlappende – anleggsleder Jan Erik Johnsen, men mener det slett ikke. Tvert om slår han til med ribbe og pølse med tilbehør. Juleduften fra stekeovnen sprer seg i alle losjivognas kriker og kroker, og også penneknekten inviteres raust på middag.

Svarta Bjørn

Freden senker seg over losjivogna. Vi nyter herremåltidet i stillhet, eneste hørbare lyden er tyggingen av knasende sprø svor. Rallarlivet har utvilsomt gått framover i forhold til hva en 23 år gammel gudbrandsdøl berettet fra Bergensbanen våren 1898: «Vi låg to og to i køyene. Det var halmmadrasser.» Skikkelig lufferslaf altså, så lusebefengt at anleggsarbeiderne måtte strø snus i senga og smøre

seg inn med oppvarma dynamitt for å holde utøyet fra livet. Likevel er det ingen tvil om at karene er særdeles stolte av sin historiske slusketradisjon. «PK» lener seg tilbake på kjøkkenstolen og sukker av velvære:

– Ah. Vi har hatt mye god mat her i sjefsbrakka, både fårikål og elgsteik. Johnsen er blitt en så god kokk at han heretter kun skal hete «Svarta Bjørn»!

BANESERVICE

- ▶ Baneservice er landets største jernbaneentreprenør, med om lag 350 ansatte og en omsetning i 2008 på 581 millioner kroner.
- ▶ Baneservice har i løpet av siste året bygget bybane i Bergen, gjort elektroarbeider på det nye dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes, lagt spor og bygget kontaktledninger ved Sandvika og rensset ballast under skinnegangene over hele landet.
- ▶ Baneservice ble etablert i 1992, da NSB besluttet å skille byggherre- og entreprenørfunksjonene fra hverandre.
- ▶ Da NSB ble omorganisert i 1996, ble Baneservice videreført som en selvstendig forretningsenhet under Jernbanelaget.
- ▶ I 2005 ble Baneservice et statlig aksjeselskap med Samferdselsdepartementet som eneste eier.
- ▶ Hovedkontor, lager og verksteder ligger i Oslo og på Skotterud.
- ▶ En egen filial i Göteborg og datterselskapet STG i Borlänge betjener det svenske markedet.

(Kilde: Baneservice.no)

Hedersmannen fra Gran

På jobben kartlegger han forsinkelsene slik at de ulike jernbaneaktørene kan lære av sine feil. I fritida er han også opptatt av å gi sitt bidrag til oppdragelse og gode holdninger - da som fotballdommer for Gran IL, der mannen er æresmedlem.

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

I en alder av 62 år kler Leif Aslaksen fortsatt støtt og stadig på dommerdrakta, tar med seg fløyta og stiller som dommer for lillegutter og knøttespillere.

- Ungene synes det er moro at det kommer en i dommerdrakt og tar dem seriøst. Da er jeg litt myndig. Prøver å drive litt oppdragelse og lære dem gode holdninger, vet du.

45 år i utkanten

Leif Aslaksen ble sendt til Gran som stasjonsbetjentaspirant i 1965. Han så ikke særlig lyst på tilværelsen akkurat da:

- Jeg kom til Gran kvelden før for å se åssen det så ut. Det var om høsten og mørkt. Da tenkte jeg, jøss skal de sende meg til denne utkanten her?

Snart 45 år senere virker det som om Leif og Gran går veldig godt sammen, så godt at Leif er altså er blitt utnevnt som æresmedlem i Gran IL - etter mange år som aktiv fotballspiller, oppmann og dommer. Hedersmann er betegnelsen lederen i Gran IL bruker for å beskrive Leif Aslaksen.

Hallingdøl og hadelending

Leif Aslaksen er hallingdølen som ble hadelending - ved hjelp av jernbanen. Han vokste opp på ►

RBK-SUPPORTER: Leif Aslaksen innrømmer at det blir mye fotballtitting i løpet av året. I snart femti år har Rosenborg vært klubben i hans hjerte.



«Kodene som ble mest brukt, var kode 82: «Øvrig toggang» og kode 99: «Annet», og det sa oss jo ingenting»

Nesbyen der faren arbeidet på jernbanesaga. Stasjonsmesteren på Nesbyen stasjon var fra Lisleby i Fredrikstad og mer enn alminnelig fotballinteressert. Det var han som åpnet porten til en livslang fotballinteresse for Leif. Det var også stasjonsmester Haugen som ledet ham inn på jernbanen.

– Oppe i Hallingdalen var det ikke noe særlig med jobber å få. Dessuten hadde jeg jo utdanning, må vite. Realskolen. Men jeg var for ung til å begynne som aspirant. Så det ble sendt en søknad om å begynne som bud.

Det var det samme året som Martin Luther King jr. fikk Nobels fredspris og Rosenborg ble cupmester for andre gang.

– Etter et par måneder på Oslo Ø møtte jeg Nils Hansegård på perrongen. Vi hadde gått samtidig på realskolen på Nesbyen. Hva gjør du her, da? spurte jeg.

Jo da, Nils, som nå er seksjons-sjef for ruteplanarbeidet i Jernbaneverket, hadde også begynt som jernbanemann. Siden har de to holdt mye sammen. De var forresten de yngste på jernbaneskolen i 1967 og måtte gjennom en modenhetstest for å slippe inn. Etter avlagt eksamen var de to fortsatt de yngste og sto dermed sist i køen for å velge stasjoneringsted. Da var Leif allerede en gift mann – med ei dame fra Gran, naturligvis.

Tallarbeider

Leif Aslaksen har vært innovent på jernbanen, slik utdanningen av en jernbanemann var på den tida. Etter 14 år på Sikkerhetskontoret begynte han med det

som fortsatt preger arbeidsdagen: punktlighet. Det har så langt blitt mer enn 20 år!

– Det var i 1988 at det ble nedsett et utvalg som skulle se på punktligheten på Østfoldbanen. Den var elendig. Utvalget fant ut at de skulle ha egne folk til å se på dette. Det ble jeg og ei dame som var tpx på Ljan. Vi begynte på bar bakke, forteller Leif.

Den gangen ble bare utenlandstog og fjern tog målt på punktlighet mens det ble tatt stikkprøver av lokaltog noen uker i året. Den første oversikten over punktlighet på norske tog Leif har funnet, er fra 1971.

– Vi begynte med rushtidstogene i lokaltrafikken. Stasjonene fikk skjema av oss som de sendte inn én gang i uka. Vi satte opp tabeller og tegnet ut grafer på rutepapir. Det hele var ganske primitivt, minnes Leif.

Databank

Neste trinn var å registrere årsakene til forsinkelsene. Ettersom det er mangt og mye som kan forsinke et tog, ble det for sikkerhets skyld utarbeidet hundre årsakskoder.

– De kodene som ble aller mest brukt, var kode 82: «Øvrig toggang» og kode 99: «Annet», og det sa oss jo ingenting, humrer Leif.

Med nåtidens dataverktøy er det mulig å følge framføringen av hvert enkelt tog i detalj. Leif Aslaksen sitter på en enorm databank over norske togs forsinkelser gjennom mange år. Men det er andre som får sørge for at dataene blir brukt til forbedringer.



– Hvordan er interessen for disse dataene blant togselskapene. Er det noen forskjell på det?

– Ja, helt klart. Flytoget bruker dette daglig, og de konfererer med meg på telefon. Flytoget vil ha en rapport klokka ni hver morgen.

Etter mange år med forsinkelsesminutter og årsakskoder ser Leif Aslaksen bare én skikkelig løsning for å bli kvitt forsinkelsene: Dobbeltspor!

På sykehus

Karrieren som jernbanemann kunne blitt veldig kort for Leif – etter et møte mellom en Robeltralletilhenger og en mur.



Med Leif midt i mellom. Det var på Bjørgeseter høsten 1972.

– Jeg ble sendt rett til Gjøvik sykehus og ble operert samme dagen. Jeg var på Riksen og på Sophies Minde. Tror det ble fire operasjoner. Jeg var sykmeldt i ni måneder og fikk brev om jeg trodde jeg noen gang ville komme tilbake i jobb eller skulle bli overført på uførepensjon, forteller Leif om uhellet som kunne endt enda verre.

Friskmeldt var Leif hissig på å komme tilbake på fotballbanen som aktiv spiller igjen. Det klarte han, selv om karrieren endte med at han ble båret av banen ti år

senere under ei treningsøkt – med akutt isjias.

Blodfan

Men Leif har også en annen fotballinteresse, for å si det forsiktig. Han er lidenskaplig Rosenborg-fan, og har vært det i snart 50 år!

– Jeg har sett 40-45 internasjonale kamper med Rosenborg på Lerkendal. Vi har vært en gjeng på 6-8 stykker som har reist oppover. Vi ble så fast innslag at veteranene på RBK-Brakka kjenner oss igjen.

En av de faste i reisefølget er sønnen Rune, som arbeider på rutekontoret på Oslo S. Også han ihuga RBK-tilhenger.

– Hva sier kona til denne fotballinteressen?

– Hun sitter og broderer og får med seg målene i reprise. Jeg tror hun har norgesrekord i brodering av bunader, minst 500.

En eneste gang har hun vært med til Lerkendal. Det var tidlig på 90-tallet. Rosenborg slo Start 6-0.

– Kjerringa så ikke en eneste scoring for hun fikk det ikke i reprise!

Leif tar visjonen til Gran IL på alvor. Den handler om «å skape prestasjoner og atferd vi og samfunnet er stolte av».

PENDLER: Etter å ha brukt halvannen time hver vei for å komme på jobb i mange år, har Leif fått innvilget hjemmekontor to dager i uken en kort sykkeltur fra stasjonen.

NYTT OG GAMMELT:
På Koppang vil stasjonsområdet bestå av to deler - en moderne kollektivterminal og den gamle stasjonsbygningen med jernbaneparken fra 1878.



Moderne stasjoner i

To av tettstedene langs Rørosbanen - Koppang og Tolga - får nå en større oppgradering av stasjonen og området rundt. Koppang får en moderne kollektivterminal i victoriansk stil ...

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

– Det ligger mange og gode følelser hos oss i Stor-Elvdal for Koppang stasjon og jernbanen. Den istandsettinga og oppgraderinga av stasjonsområdet som nå skjer, tror jeg vil skape stolthet og ny tillit til Jernbaneverket hos lokalbefolkningen her, sier ordfører Sigmund Vestad i Stor-Elvdal.

Stasjonen ble sentrum

Både på Tolga og Koppang foregår det større arbeider med rehabilitering og istandsetting av både plattformer, utearealer og serviceelementer. På Koppang skjer dette samtidig med en større oppgradering av selve sentrum, og neste år vil også jernbaneparken framstå i sin fordums prakt.

– Uten jernbanen hadde det neppe vært noe Koppang! sier Vestad. – Før jernbanen kom hit i 1875, fantes bare tre gårdsbruk her, men med jernbanen utviklet det seg et tettsted. Den første tida overnattet både tog og passasjerer, og seinere var det omlasting mellom normalspor og smalspor her. Alt dette ga grunnlag for næringsvirksomhet og tettstedsutvikling.

Stasjonen ble sentrum i kommunen.

Historisk og universell

– Arbeidene som nå gjøres på Koppang og Tolga, er eksempler på hvordan Nasjonal verneplan er involvert fra planlegging til gjennomføring, sier Marit By, som jobber i Jernbaneverket med verneplanen til daglig. – Koppang stasjon er viktig fordi den har en stasjonspark i victoriansk stil fra 1878 som er nesten intakt, og denne parken skal gjenskapes til våren. Da skal også plattformer, parkeringsarealer, kollektivterminal for buss og taxi samt øvrige utendørs arealer ha fått et solid løft.

De oppgraderte stasjonene får universell utforming. De blir moderne kollektivterminaler i vernet stasjonsmiljø.

- Ryggen til jernbanen

En annen som er veldig glad for den jobben som nå gjøres på Koppang, er Svein Erik Nordsted. Selv jobber han i Jernbaneverket på Koppang, og han bor samme sted.



«... oppgraderinga av stasjonsområdet som nå skjer, tror jeg vil skape stolthet og ny tillit ...»

SIGMUND VESTAD, ordfører i Stor-Elvdal



TOLGA: Arbeidet med ny plattform og oppgradering av utearealene pågår for fullt.

vernet miljø

– Jeg har jo sett hvordan hele stasjonsområdet har mistet aktivitet de siste åra etter at stasjonen ble ubetjent. På en måte var det slik at tettstedet var i ferd med å snu ryggen til jernbanen på grunn av forfallet, i hvert følte det slik, sier han.

Nå tror han dette vil snu.

I vår ble stasjonsbygningen pusset opp av Rom Eiendom. Venterommet ble modernisert, og Jernbaneverkets driftspersonale med base på Koppang flyttet inn i stasjonsbygningen. Slik ble det igjen liv i bygningen.

Når nå de utendørs arealene med jernbaneparken får et solid løft, og også den gamle stasjonsbygningen pusses opp utvendig, blir stasjonen igjen sentrum i Stor-Elvdal.

Stor betydning

– I de «forfallsperioder» stasjonsanlegget har hatt har det vært mange bekymringsmeldinger, både på bygninger og anlegg for øvrig fra lokalbefolkningen her, sier ordfører Vestad. Rørosbanen og stasjonen er av meget stor betydning

som trafikkknutepunkt både for vår kommune og nabokommunen Rendalen.

– Stasjonen er viktig i den lokale infrastrukturen, og tømmerterminalen har og vil forhåpentligvis også i fremtiden ha stor betydning for vår største industriarbeidsplass Moelven Østerdalsbruket, sier ordføreren, som også har tanker om en framtidig bruk av det istandsatte anlegget i lokalhistorisk sammenheng og turistsammenheng.

Også på Tolga

Rådmann Knut Sagbakken i Tolga kommune er enig med ordføreren i Stor-Elvdal lenger sør. – Her på Tolga er stasjonen og stasjonsområdet av stor betydning for stedets identitet. Stasjonen er et hovedelement i sentrum. Det som nå skjer der, passer midt i blinken med den stedsutviklinga vi jobber med her på Tolga, sier Sagbakken, som understreker at kommunen har samarbeidet godt med Jernbaneverkets folk på Rørosbanen.

– Vi i kommunen er opptatt av å få en mer moderne stasjon, sam-

tidig som det gamle miljøet med de flotte bygningene tas vare på, legger han til.

Tolga har to sentra fra gammelt av. På vestsida av Glomma ble det bygd en smeltehytte i 1670 i forbindelse med kobberverket på Røros. Da denne smeltehytta ble lagt ned i 1870, fikk vi jernbanen like etterpå – i 1877, og det utviklet seg et nytt sentrum på østsida av Glomma der stasjonen kom, forteller Sagbakken.

– Det at det er lokale firma som benyttes som entreprenører i arbeidet er også positivt for oss, sier Sagbakken.

I år bruker Jernbaneverket om lag elleve millioner kroner på stasjonsoppgraderinger langs Rørosbanen.

– Vi ønsker å lage stasjoner som fungerer godt og gir tilgjengelighet for alle, samtidig som vi evner å ta vare på de viktige kulturhistoriske elementene som bygninger og stasjonsområder utgjør langs Rørosbanen, sier fornyelsesleder Tone Vanvikmyr på Røros- og Solørbanen.

Forsinket fra dag én

Norsk jernbane står overfor store utfordringer i tiden som kommer. Vi må få ryddet opp i alle forsinkelsene og innstillingene i trafikken. Samtidig må grunnlaget for et bedre tilbud legges gjennom økt kapasitet på sporet, et større mangfold av operatører og mer moderne anlegg og stasjoner.

Dette er en krevende øvelse, og det er avgjørende at jernbanen får tilført de nødvendige ressurser for å lykkes i denne positive utviklingen. Vi må gjenreise stoltheten over norsk jernbane.

Litt skuffet

Derfor ble jeg faktisk litt skuffet over forslaget til statsbudsjettet som nylig ble lagt fram av regjeringen. Det er naturligvis gledelig at overføringene til jernbanen er betydelige, men regjeringen er forsinket fra dag én i arbeidet med å oppfylle løftene i Nasjonal transportplan. Allerede fra neste år ligger man etter med i underkant av én milliard kroner over jernbanens investeringsbudsjett. Det er stikk i strid med det vi hørte gjennom valgkampen. Samferdselsministeren garanterte at den planlagte opptrappingen i Nasjonal transportplan stod ved lag dersom regjeringen fikk fornyet tillit av velgerne. Enkelte medlemmer av regjeringen varslet sogar en opptrapping og en forsering ut over dette.

Drivkraft

Regjeringen vil stå overfor betydelige utfordringer i budsjettpolitikken i årene som kommer. Bruken av penger fra Statens pensjonsfond utland ligger langt over

målsetningen. Det er en budsjettpolitikk man skal være varsom med. Jeg har allikevel forventninger om at løftene i Nasjonal transportplan innfris. Det kommer til å kreve at regjeringen prioriterer hardere. Venstre vil være en drivkraft for at jernbanen skal være en av budsjettvinnerne i denne dragkampen. Det er avgjørende for at Norge skal være i stand til å innfri våre mål i miljøarbeidet og de avtalene vi har med andre land om å redusere utslippene av forurensende klimagasser.

Venstre-løft

Gjennom budsjettbehandlingen i Stortinget i forrige periode foreslo Venstre betydelige løft i bevilningene til jernbanen. Det bidro til å legge press på regjeringen for å trappe opp innsatsen. Gjennom Venstres alternativ til regjeringens Nasjonale transportplan, foreslo vi et løft på over 30 milliarder kroner mer til jernbanen fram mot 2019. Hadde Venstre kommet i en posisjon hvor vi kunne hatt reell påvirkning på budsjettforslaget, ville vi styrket jernbanen langt ut over det regjeringen har lagt opp til i denne omgang.

Legger press

Toget er det transportmiddelet som har størst potensial for reisetidsreduksjoner. Ved siden av å avlaste vegnettet og luftfarten kan toget tilby reisetider som ikke kan realiseres med noen andre transportmidler. En kraftig utvikling av et raskere og mer moderne togtilbud mellom landets regioner og byer kan skape et større og mer fleksibelt arbeidsmarked og stimulere til betydelig regional utvikling.

Under behandlingen av Nasjonal transportplan sluttet flertallet på Stortinget seg til at høyhastighetsbaner skal utredes videre, og at de utredningene som skal gjennomføres, skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål. Vedtakene i Stortinget om høyhastighetsbaner skaper forventninger. Det er bra fordi det bidrar til å legge press på oss som er politikere.

Kortere tidshorison

Det foreligger imidlertid allerede et omfattende utredningsarbeid som beskriver tiltak for en kraftig redusert reisetid på jernbanen gjennom jernbaneverkets stamnettutredning mot 2040. Dette utredningsarbeidet gir et godt grunnlag for å intensivere utbyggingstakten på jernbanen, og det gir grunnlag for å målrette det videre utredningsarbeidet om høyhastighetstog i Norge. For å innfri mange av forventningene i debatten om lyntog og operasjonalisere denne satsingen, bør det etableres mål for jernbanesatsingen med kortere tidshorison enn det som er skissert i stamnettutredningen. Venstre mener det bør etableres kortsiktige mål om å få reisetiden ned på 4 timer Oslo- Bergen/ Trondheim og 3 timer Oslo- Kristiansand. Samtidig må reisetidene mellom Oslo-Lillehammer/Skien/Halden maksimalt være på 80 minutter innen 2020. Det vil være et godt utgangspunkt for en kraftigere opptrapping av satsingen på et mer moderne togtilbud, og det vil bidra til å løfte Norge opp på europeisk nivå innenfor jernbanen.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Borghild Tenden
TITTEL: Stortingsrepresentant for Venstre





OSLO

Lillehammer
Skien
Halden

Kristiansand

Bergen
Trondheim

VENSTRES
KORTSIKTIGE
MÅL

Bedre tog

SJ skal modernisere 160 IC-vogner for 350 millioner kroner. Dette er vogner som skal gå i tog beregnet på fritidsreiser og for å forsterke tilbudet på X2000-strekninger i helger. Det innebærer blant annet at det er disse vognene som skal gå i togene mellom Oslo og Stockholm etter hvert. Vognene vil få nye stoler, ny belysning, bedre ventilasjon, nye toaletter og strømuttak til hvert sete. Utvendig blir vognene malt svarte. Tiltaket er en del av SJs strategi for å stå bedre rustet når det åpnes for alle togselskap til å kjøre tog i kommersiell trafikk i Sverige.

... og topp dopapir

SJ tester i disse dager et nytt dopapir i kampen om å bli enda mer miljøvennlig. Dette papiret er produsert med 70 prosent mindre energi enn vanlig toalettpapir. Etersom Medel-Svensson bruker 160 ruller i året, som nummer to i verden etter amerikanerne, kan det være noe å spare her. Foreløpig er det ikke noe krav om å bruke papiret på begge sider ...

Strukton-oppsigelser

Strukton Rail sliter på hjemmebane og vil kvitte seg med 350 ansatte samtidig som de foretar en mindre omorganisering. Årsaken til at det butter skal være skarp konkurranse om å få vedlikeholdet av den nederlandske jernbanen og pressede priser. Selskapet er nå bekymret for at prisen på arbeidet blir overordnet kvaliteten.

Idol på toget

Søkerne til et tjuetalls nye jobber som togverter for SJ i Stockholm blir plukket ut på en «idol-audition». Utvelgelsen foretas av en jury etter at søkerne har fått tre minutter på å presentere seg selv på en scene i Wallmanns Salonger. Denne juryen skal plukke ut de 200 mest interessante søkerne, som deretter skal inn til mer tradisjonelle intervju og opplæring på SJs eget service-akademi. Bakgrunnen for å prøve denne metoden er at SJ ønsker å nå nye søkergrupper og bli bedre på ombordservice.

Tar nye grep

Transportminister Lars Barfoed foreslår flere radikale organisatoriske grep for å styrke togets posisjon i Danmark. Målene er ambisiøse, midlene er omdiskuterte.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Transportministeriet ga i høst til kjenne noen av sine tanker om hvordan jernbanen i Danmark skal kunne ta det meste av den framtidige trafikkveksten gjennom debattheftet «En jernbane i vækst». Debattheftet skisserer mange ulike løsninger for det meste: billettsalg, eierskap til stasjoner og tog, hvordan ulike tog skal prioriteres der det er for liten kapasitet, oppdeling av anbud etc. Det som allerede er nevnt, har fått fagforbundene til å innta barrikadene.

Men Transportministeriet slår fast i debattheftet at «en total privatisering af DSB i form af et salg av virksomheden er ikke aktuelt». Derimot åpnes det for at DSB blir et aksjeselskap og også kan få private deleiere. Men da må statusen til de ansatte som stats-tjenestemenn endres. Det ser ut til å bli litt av en bøyg.

Transportministeriet vil også ha en vurdering av hvordan arbeidsdelingen mellom de statlige myndighetene i jernbanesektoren, Trafikstyrelsen og Banedanmark, skal være, og hvordan de skal organiseres.

Kunden i sentrum

Formålet med å legge en langsiktig strategi for utviklingen av jernbanen i Danmark er ifølge departementet å styrke kundeorienteringen og øke togets markedsandeler. Selv Lars Barfoed, som representerer Det konservative folkeparti, er enig i at det ikke er mulig å se på jernbanen som en forretning, og at infrastrukturen skal være eid av det offentlige.

- Målsettingen om en markant vekst i passasjertallet krever at togpassasjerene i høyere grad blir behandlet som kunder og kommer i fokus for jernbanevirksomhetene, skriver Transportministeriet som utgangspunkt for debatten.

I Dansk Jernbaneforbund er oppfatningen at oppdelingen av jernbanevirksomheten i Danmark allerede har gått for langt. Til våren skal regjeringen arrangere en stor jernbanekonferanse før de legger fram mer konkrete forslag overfor Folketinget neste høst.



HAR AMBISJONER: Transportminister Lars Barfoed (K) vil at jernbanen og toget skal ta seg av den framtidige trafikkveksten. Virkemidlene er nå gjenstand for heftig debatt i Danmark.



VANDREFALK: Høgfartstoget mellom Moskva og St. Petersburg blir kalla Sapsan, russisk for vandrefalk. Ettersom russisk jernbane har større sporbreidd enn normalt i Europa, vil òg vognkassa bli noko breiare.

Russland køyrer på

Det russiske togselskapet RZD ser ingen grunn til at den økonomiske krisa skal legge nokon dempar på dei storstilte planane om å utvikle selskapet vidare. Det betyr at dei vil fortsetje å gå nordover, sørover, austover og vestover - for å styrkje Russland som ein global aktør.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** A©RIA NOVOSTI/TOPFOTO

Den 18. desember skal det første høgfartstoget i Russland få grønt flagg. Med nye tog produserte av Siemens blir lina St. Petersburg - Moskva starten på ei kraftig utbygging av eit moderne tognett i landet.

No har dei òg underteikna ei samarbeidsavtale med kinesarane om å utvikle det dei kallar spor for «høg fart» og «særs høg fart». Høg fart betyr på russisk 160 km/t medan særs høg fart er inntil 350 km/t. Fram mot 2030 er planen å utvide høgfartsnettet frå 650 kilometer (Moskva-St. Petersburg) til 10 887 kilometer.

Det er identifisert 18 større byar som skal knytast saman med høgfartstog. Mellom dei er Novosibirsk (1,5 million innbuarar), Samara (1,2 mill.) og Krasnodar (800 000).

Mastodont

RZD er det fjerde største selskapet i Russland målt i omsetnad. Det har 1,2 millionar tilsette og er delt opp i 987 selskap med 165 dotterselskap. Til saman fraktar dei 1,3 milliardar passasjerar årleg og står for 80 prosent av all transporten innanlands i Russland.

Etter planen skulle høgfartstoget mellom Moskva og St. Petersburg starte opp i november. Men toget, som er døypt «Sapsan» - Vandrefalken - på norsk, må gjennom nokre fleire testar før det kan begynne å køyre. Men RZD lovar at det skal skje i år. Reisetida mellom dei to største byane i Russland vil da kome ned på 3,45 timer. Allereie neste år spår RZD at 4,2 millionar passasjerar vil nytte høgfartstog mellom dei store byane - og at flya snart kan bli parkerte.



Jernbaneverket

Sentralt

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

Info Utbygging

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

Info Øst

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

Info Vest

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

Info Nord

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

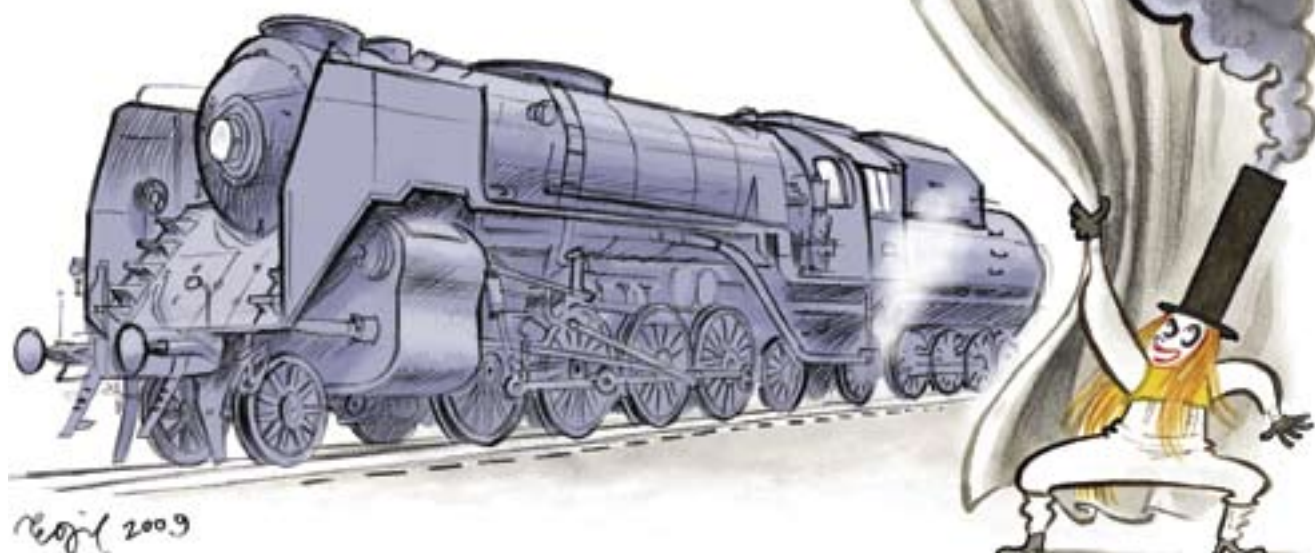
Info Sørlandsbanen

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



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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Dovregubben

Spør en hvilken som helst nordmann om hva han eller hun forbinder med begrepet «Dovregubben». Jeg antar at svarene vil falle i to grupper:

Med Ibsen-jubileet i friskt minne og med Peer Gynt i fri utfoldelse ved Gålåvatnet hvert år vil nok mange svare trollskikkelsen fra Henrik Ibsens skuespill. Skapningen har røtter i norske eventyr og sagn, men er trolig Ibsens egen konstruksjon, muligens inspirert av «Trollgubben» i H.C. Andersens eventyr «Elverhøj». Ibsens skikkelse holdt imidlertid ikke til på Dovrefjell, men bodde i Rondan som antakelig er Rondeslottet, den høyeste toppen i Rondane.

Det er neppe bare jernbanefolk i den andre gruppen av svar som med Dovregubben vil tenke røyk og damp, stål og kraft, det siste, største og kraftigste norskbygde damplokomotiv i vår jernbanehistorie.

Det var faktisk så sent som i 1930-årene at NSB fikk regjeringens godkjenning til å satse på en ny generasjon damplok. Type 49, som nykonstruksjonen formelt

het, skulle settes inn i persontrafikken på Dovrebanen, og hva var vel da mer naturlig enn å kalle lokomotivkjempen for «Dovregubben»? Lokomotivet var 22 meter langt og veide omkring 90 tonn. Med 2600 hestekrefter i ytelse sparket Gubben godt ifra i stigningene mellom Dombås og Trondheim, og det som var målet med nysatsingen – reduksjon av reisetiden – ble oppnådd i betydelig grad med fart på opptil 90 km/t.

Løsningen lå i kombinasjonen av økt ytelse og redusert vekt. Dovregubben ble kjent internasjonalt og var en suksess både for NSB, norsk ingeniøranselse og de norske verkstedene som bygget dem. De tre første ble bygd ved Thunes Mek. Verksted og på Hamar i årene 1935-36. Da NSB fikk bevilget penger til ytterligere fire i 1938, valgte man imidlertid å gi de første ordrene til Krupp i Tyskland i den tro at tyskerne bedre kunne videreutvikle lokomotivet enn det de norske verkstedene kunne. Statsbanene tok feil.

Det ble i alt levert sju lokomotiv av type 49 fra de norske verkstedene og fra Krupp. Ytterligere sju som var under

produksjon i Tyskland under krigen, ble bombet sønder og sammen av de allierte, og fire som var under bygging på Hamar, ble aldri ferdige.

Den siste Dovregubben ble pensjonert fra aktiv tjeneste i 1958, og det eneste som er bevart, står på Norsk Jernbanemuseum på Hamar. Det er et av lokene som ble levert av Krupp. Det gir unektelig et storslagent inntrykk å stå ved kjempens hjul, som har en diameter på 1,53 meter, og forestille seg Dovregubben i trafikk. Den drømmen har jevnlig kommet til uttrykk ved større anledninger. Både til Trondheims 1000-årsjubileum i 1996 og til de norske jernbaners 150-årsjubileum i 2004 ble ideen lansert. Etter at Jernbanemuseet fikk sporforbindelse med Eidsvoll-Dombåsbanen, er det jo mulig å få Gubben på sporet, men prosjektet har hver gang strandet på kostnadene til restaurering av loket. Her må tenkes nytt.

Det greit med fly til Oppdal, men det kunne også være artig å komme standsmessig. Hva sier du, Kjell Inge?

Reidar S H