

Jernbane

NR 10•2010

magasinet



De unge velger jernbane

Interessen for jernbanefag har skutt fart. I år var det 475 søkere til 55 lærlingeplasser.

Side 4-9



Jernbaneverket

Jernbaneinteresse

Hovedoppslaget i dette Jernbanemagasinet handler om jernbanefag og jernbaneutdannelser. I de siste årene er det etablert en rekke utdanningsmuligheter, både i den videregående skolen, på høyskoler og i samarbeid med NTNU i Trondheim. I tillegg kan vår egen Norsk jernbaneskole tilby stadig flere kurs innen tradisjonelle jernbanefag.

I flere år har det vært magre tilbud av denne typen utdannelser, og interessen ble betegnet som laber. Nå ser vi en helt annen virkelighet. Ja, våre folk som arbeider med dette, karakteriserer interessen som enorm. Jernbaneverket er blitt en attraktiv arbeidsplass. Det viser målinger blant ingeniørstudentene, vi ser det på tilstrømningen til våre stands på jobbmesser og ikke minst på søknadsbunkene.

Dette må være det klareste beviset på at mange, ikke minst de unge, ser på jernbanen som en transportform for framtida. Den forsterkes ved at politikerne har uttrykt vilje til å satse, at arbeidsområdene er interessante med et stort innslag av høyteknologi, og at miljøaspektet gjør det å arbeide med jernbane meningsfullt og samfunnsbyggende.

Så skulle en kanskje tro at noen ville bli skremt av dårlig medieomtale og svake resultater på omdømmemålinger. Det virker snarere som at dette trigger interessen for å være med å løfte jernbanen fram til bedre resultater. Omdømmemålingene må jo også kunne tas som et tegn på at folk har store forventninger til jernbanen, at de ønsker et velfungerende transportsystem på skinner og at skuffelsen er desto større når det ikke leveres i henhold til forventningene.

Året 2010 ble ikke et godt jernbaneår. Vi startet året med store vinterproblemer og dårlige punktlighetsresultater, og dessverre opplevde vi også alvorlige ulykker. Ut over høsten har punktligheten bedret seg, og jeg er overbevist om at vi foran denne vinteren er bedre rustet enn vi var foran den forrige. Vi begynner også å se positive resultater av det omfattende vedlikeholdsarbeidet som er gjennomført i løpet av året. Jeg har tro på at vi i løpet av 2011 vil oppleve en vending i positiv retning for jernbanen.

Jeg vil takke for den innsatsen mange har gjort for jernbanen i det året som snart ligger bak oss - og ønske alle en god jul og et riktig godt nytt år!

Elisabeth Enger



Innhold



10 Skolesjef

Hun overtar en skole som har tidoblet tallet på studenter. Likevel står utfordringene i kø ...



ILLUSTRASJON: PUBLIC ARKITEKTER

14 Unik

I den nye stasjonshallen i Holmestrand skal tog kunne møtes i 250 km/t. Det gjør den unik i verdenssammenheng.



20 Sikkerhet

Magne Bakken har med seg en tung koffert med dokumenter når han skal ut og kjøre Robel. Nå skal det bli enklere.



36

1593 moh

Det gule toget i dei katalanske Pyreneane gjev assosiasjonar til Flåmsbana. Og turistane strøymar på - hundre år etter åpningen.

32

Trår til

Ved Pedalen sykkelverksted, like ved jernbanestasjonen, ytes det service med omtanke.

Interessen for jernbanefag eksploderer	4
Jernbanens utdanningstilbud	7
Hvorfor kurs?	9
Min arbeidsdag	10
Sagt om jernbanen	11
Innenriks	12
Fra Grevskapsbane til høyhastighetsbane	14
Jernbaneentusiasten på fylkeshuset	18
Sikkerhet under lupen	20
Færre farlige planoverganger	23

Ny vinterhverdag med 900 hestekrefter	24
Innenriks	26
Møte med: Jernbanens Midas	28
Christophers julekryssord	31
Sykelmisjonærene i Fredrikstad	32
Hundre år og like gul	36
Månedens gjest	42
Mitt jernbanebilde	44
Utenriks	46
Skrått bakfra	48

Jernbane magasinet

NR 10 - 2010

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR: Tore Holtet

FOTJOURNALIST: Øystein Grue

JOURNALIST: Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

Bjørn Melleby

Jan-Ludvig Hundvebakke

Marit Bendz

Stig Herjuaune

FORSIDE: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbn.no

Redaksjonen avsluttet fredag 3. desember

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.700

Layout: Cox

Trykk: Kampen Grafisk AS

Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet

- ▶ Hard kamp om lærlingeplasser
- ▶ Ti ganger så mange søker jernbanestudier
- ▶ Snart mastergrad i jernbanefag

Interessen for jernbanefag eksploderer

ØRJE: Sveisegassen tenner med et smell på sveiseskolen i Ørje. Interessen for å studere jernbanefag har eksplodert. Den økte interessen gjelder alle jernbanefag. I 2010 er det blitt tøff konkurranse om jobber og studieplasser på jernbanen.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet møter Jon Jessesen, som i år har realisert drømmen om et privat kompetansesenter med vekt på skinnesveising. Hans «Rail Weld Institute» i Ørje kommer beleilig, da jernbanen trenger fagfolk på alle områder. Og det skjer mye:

I løpet av fem år har Norsk jernbaneskole på Grorud tidoblet virksomheten og setter i år ny rekord med 2000 kursdeltakere/studententer.

Jernbanebransjen har til sammen 180 lærlinger i sving.

Videre samarbeider Jernbaneverket med Statens vegvesen om en samferdselsskole og en tunnel-skole.

Og ikke minst er det opprettet nye ingeniørtilbud både ved

NTNU i Trondheim og ved Høgskolen i Oslo.

Rekord

– Interessen for jernbanefag peker rett opp, konstaterer Alf Helge Løhren, Jernbaneverkets sensor for banemontørlærlinger og amanuensis II i jernbanefag ved Norges Teknisk Naturvitenskapelig Universitet (NTNU) i Trondheim. Han ser den økte interessen som et resultat av de politiske løftene om å satse på jernbane i åra framover.

Løhren har et travelt år bak seg. Han har i år vært sensor for 10 lærlinger, som er ny rekord.

– For to år siden var det knapt en ungdom som fattet interesse for våre stands. Nå står ungdommene



MOTIVERT: Martin Heggedal (svart lue) og Kim Martin Røien stortrives som fast ansatte banemontørlæringer i Baneservice. Fra november til april går de i vinterberedskapsturnus.



i kø, og jeg opplever ikke en eneste dag uten at noen melder sin interesse for å jobbe på jernbanen, forteller rekrutteringsansvarlig i Jernbaneverket, Bente Tangen.

Og for ungdommene har hun positive nyheter å komme med: – Jernbane-Norge har et betydelig kompetanseunderskudd på flere fagområder. Signalingeniørbehovet er mest akutt. Men vi mangler også andre fagfolk, og vi vet at vi må erstatte mange av våre mest erfarne når de går av med pensjon i løpet av noen år.

Kartlegger

– Derfor kartlegger vi nå behovet for jernbanekompetanse fremover, opplyser organisasjons- og personaldirektør i Jernbaneverket, Vigdis Saure. – I løpet av våren skal vi dokumentere behovet for alle relevante fagområder og vedta en tiltaksplan for kompetanse frem til 2020.

Jernbaneverket må sørge for at det gjenoppbygges et kompetent norsk fagmiljø for jernbane i hele utdanningsløpet fra videregående skole opp til doktorgradnivå. Samtidig må vi se ut over landegrensene både i forhold til

utdanning og rekruttering, understreker Saure.

– På kort sikt er målet er å få etablert et erfaringsbasert mastergradstudium i jernbanefag ved Norges Teknisk Naturvitenskapelige Universitet i Trondheim, sier hun.

Rekord

Jernbanemagasinet møter Alf Helge Løhren i en strøm av deltidsstuderende ingeniører og sivilingeniører fra konsulentbransjen som har vært på forelesning i Oslo.

Ni forelesere fra SINTEF, NTNU og Jernbaneverket har

i høst undervist i over-/underbygning, jernbanedrift og sikkerhet, samspill materiell-bane og vedlikehold.

– Dette etter- og videreutdanningskurset har nå så stor pågang fra bransjen at vi planlegger et ekstra kurs våren 2011, opplyser Løhren. – Det tilhører sjeldenhetene å samle så mange høyt kvalifiserte representanter fra anleggsbransjen og konsulentvirksomheter.

40 deltidsstudenter skal opp til eksamen i jernbaneteknikk ved Fakultet for ingeniørvitenskap og teknologi 8. desember, og det kommer på toppen av 40 meget

motiverte heltidsstudenter i jernbanefag ved NTNU.

– Interessen for jernbanefag har ikke vært høyere etter at NTH ble NTNU, forteller Løhren. Medregnet det nye studietilbudet i jernbaneteknikk ved Høgskolen i Oslo med 19 studenter i høst har antall ingeniørstudenter innen jernbanefag ikke vært høyere i nyere tid.

Baneservice-læringer

I gufsekald nordavind jobber banemontørlærlingene Martin Heggedal og Kim Martin Røien i Baneservice seg varme med kost og ispigge for å holde sporvekslene

fri for snø. De er midtveis i læretiden og er strålende fornøyd med fast jobb hos Norges største jernbaneentreprenør og full lønn mens de går på skolen.

Som sesongarbeidere har de vært med på et arbeidslag som har kjørt pakkmaskin over hele landet fra april til oktober. Karene interesserer seg spesielt for sporgeometri og ønsker å lære mer og spesialisere seg videre etter at fagbrevet er sikret til høsten.

– Vi jobber over hele landet, har en interessant jobb og opplever mye. I vinter går vi i snøberedskapsvakt – en uke på og en uke fri frem til april.

Jernbanens utdanningstilbud

► NORSK JERNBANESKOLE

2000 kursdeltakere/studenten, tidobling på fem år. Her utdannes lokomotivførere, førere av skinnetraktor og trafikkstyrere, elektromontører, signalmonter, banemontører og hovedsikkerhetsvakter.

► LÆRLINGER

Jernbaneverket har for tida 137 lærlinger, en økning på 375 prosent fra 2007.

Jernbanebransjen (fem bedrifter) har 180 lærlinger, en økning på 485 prosent fra 2007.

► NTNU

40 heltidsstudenter i jernbanefag og 40 deltidsstudenter på etter- og videreutdanning i jernbaneteknikk.

Er i ferd med å innføre en erfaringsbasert mastergrad i jernbaneteknikk.

► HØGSKOLEN I OSLO

Startet i høst ny ingeniøruddanning i jernbaneteknikk på bachelor-nivå. 19 studenter deltar.

► SAMFERDSELSSKOLEN

Etterutdanning av ledere i samarbeid med Statens vegvesen. 34 deltagere på fem tre dagerssamlinger.

► TUNNELSKOLEN

Er tilpasset fagfolk og ledere som arbeider med tunnelprosjekter på vei og bane.

► PROSJEKTSKOLEN

Tilbyr 13 kurs i prosjektledelse for hele Jernbaneverket. Totalt 179 kursdeltakere påmeldt i år.

► OPPLÆRING SIGNAL

Et nytt opplæringsprogram for signalingeniører (19 deltakere).

Samme ordning vurderes for fagområdet KL (kontaktledning).

► TRAINEEORDNING

Utbyggingsdivisjonen har 11 sivilingeniører/masterutdannede som deltar på et toårig traineeprogram i prosjektledelse.

► RAIL WELD INSTITUTE

Nyetablert i år. Utdanner og sertifiserer sveisere for et skandinavisk marked i henhold til Jernbaneverkets tekniske regelverk.

HAR EN PLAN:

Organisasjons- og personaldirektør Vigdis Saure (t.h.) og rekrutteringsansvarlig Bente Tangen jobber med en tiltaksplan for kompetanse frem til 2020.





Lærlingeboom

475 søkere konkurrerte i år om 55 lærlingeplasser i Jernbaneverket. Selv om antall lærlingeplasser i bransjen er firedoblet i løpet av tre år, mener rekrutteringsansvarlig Bente Tangen at antall lærlinger bør økes betraktelig neste år for å dekke etterspørselen.

Tangen jobber på spreng med å reparere hullet etter 20 års stans i rekrutteringen. På rekrutteringsmesser og skolebesøk møter hun nå køer av interesserte skolelever og studenter som vil snakke om utdanning og karrieremuligheter på jernbanen.

Samarbeider

– Jernbaneverket og entreprenørene kan ikke gå til en høyskole eller

et universitet for å rekruttere ferdig utdannede jernbane- og signalingeniører. Den enkle grunnen er at jernbanefag knapt eksisterer på høyskoler og universitet i Norge!

– Dette har Jernbaneverket tatt konsekvensene av i år ved å etablere to samarbeidsprosjekter i jernbaneteknikk med Høgskolen i Oslo og NTNU. At det nye studiet i Oslo ble fulltignet på kort tid bekrefter en tendens vi liker, sier Bente Tangen.

– Flaskehalsen i fagutdanningen er imidlertid å skaffe nok lærlingeplasser og egnede øvingslokaler med faglig veiledning, påpeker Harald Eide Galtung, daglig leder ved Opplæringskontoret for jernbanefag.

– Foran neste år må hele

bransjen ta nye krafttak for å få opp antall lærekontrakter, understreker de to.

Opplæringskontoret administrerer opplæringen innen fagene bane-, signal- og energimontør, elektriker og telekommunikasjonsmontør og er ansvarlig for koordineringen av fagopplæringen i medlemsbedriftene. De senere år har behovet for lærlingeplasser vært høyere enn bransjen har klart å stille til disposisjon.

Norsk jernbaneskole og Opplæringskontoret har ansvaret for å gjennomføre den teoriopplæringen som kreves for å bli banemontør, signal- eller energimontør. Hoveddelen av utdanningen i disse fagene foregår på videregående skole over 24–30 måneder med VG I og II, så

kommer læretiden på 2–2,5 år med praksis og kurs på Norsk jernbaneskole.

Optimisme

Responsen fra søkere til ledige stillinger i Jernbaneverket er også bedre enn noen gang.

– Vi får flere og bedre kvalifiserte søkere enn tidligere, konstaterer Bente Tangen. Hun forteller at den sterke rekrutteringsinnsatsen som mange har lagt godt merke til i år, kommer til å fortsette i 2011.

– Jernbaneverket rekrutterte over 200 nye medarbeidere i 2009, og i år blir det ny rekord igjen, forteller Bente Tangen og forklarer den omfattende rekrutteringen med behov for å bygge opp kompetanse på grunn av

POPULÆRT: Fire av elleve nyansatte i Jernbaneverkets utbyggingsdivisjon skoles og trenes for fremtidige lederoppgaver. Fra venstre: Thomas Stokke, Tine Pedersen, Siv Seljesæter og Tomas Nettet.

betydelig avgang de neste årene og den økte satsingen på jernbane.

Nå ser Bente Tangen frem til å få behandlet Jernbaneverkets kompetanseplan, som skal beskrive dagens behov innenfor samtlige fagfeltet, avdekke hvilken kompetanse som vurderes særlig kritisk i 10 år fremover og peke ut noen strategiske veivalg i videre rekruttering og kompetansebygging.

Internt løft

I fem år har Jernbaneverkets utbyggingsdivisjon tilbudt egne ansatte kompetanseøkning med opptjening av studiepoeng gjennom Prosjektskolen. Siden starten i 2006 er det utviklet 32 kurs med til sammen 360 deltagere fordelt på 8 moduler.

Fra oktober i år trappes dette tilbudet opp til å gjelde hele Jernbaneverket.

På grunnivået består Prosjektskolen av to e-læringskurs samt et spesialutviklet kurs kalt «Prosjektgjennomføring i Jernbaneverket» som består av både e-læring og klasseromsundervisning. Ved å legge temaer som prosjektorganisering og -roller i Jernbaneverket til e-læringen avlastes interne ressurser som tidligere måtte undervise på klasseromskurset.

Holte Consulting er nå leverandør av 13 kurs fra grunnleggende innføring til fordypningskurs.

– På en og en halv måned har 67 medarbeidere påbegynt eller fullført den grunnleggende e-læringen, forteller Marie Svensli i Jernbaneverket, som er programansvarlig for studieopplegget.

– Totalt er 180 påmeldt siden den nye prosjektskolens oppstart i oktober. Det strømmer også på med påmeldinger til vårens kurs, forteller Svensli.

Nytt av året er også at et kurs avholdes på Marienborg i Trondheim. De øvrige kursene holdes i Jernbaneverkets lokaler i Byporten i Oslo.

Hvorfor kurs?

Hva ønsker du å oppnå ved å delta på etter- og videreutdanning i jernbaneteknikk?

Åsmund Tørvi, Multiconsult:
Siv.ing industriell økonomi fra NTNU

– Få en bedre forståelse av hvordan jernbanen fungerer. Vi prøver å bygge oss opp innenfor jernbaneteknikk. Dette er kunnskap som etterspørres i stadig større grad.



Svein Sæterbø, Asplan Viak, Trondheim:

Veiplanlegger fra HiST

– Vi håper å komme inn på markedet for jernbaneprojekt da vi ser at dette øker. Dessuten har vi ofte veiprojekter som går tett på en jernbanelinje.



Kay Lægræid Iversen, Norconsult:

Bachelor i teknisk planlegging fra HiO

– Jeg håper på å få en bred innsikt i jernbane generelt og banearbeider spesielt. Håper jo å kunne jobbe med jernbane.



Geir Jonsrud, Balfour Beatty Rail:

Siv.ing. i elektronikk, MBA fra Barcelona

– Jeg begynte i jobben som produksjonssjef i Balfour Beatty i april. Vi har oppdrag innenfor bane, KL og signal. På kurset får jeg med litt av alt.



Geir Arild Slettemark, Asplan Viak, Bergen:

Landmåling og eiendomsdesign fra HiB

– Jeg jobber i avdelingen for vei, samferdsel og infrastruktur og er med på kurset primært for å styrke vår jernbanefaglige bakgrunn på grunn av den store utbyggingen av bybane i Bergen.



Ny sjef for ekspansiv skole

GRORUD: Hun overtar ledelsen av en skole som i år utdanner 2000 kandidater til jernbanen. Selv om Norsk jernbaneskole siden 2005 har vokst fra 300 til 3000 kvadratmeter, må kapasiteten økes vesentlig for å dekke etterspørselen.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet møter den erfarne skolelederen Eva Ervik på hennes kontor i den nye delen av et kraftig utvidet skolekompleks midt mellom stasjonene Grorud og Haugenstua i Groruddalen.

– Min styrke og visjon ligger i å bygge lærende, profesjonelle organisasjoner der de ansatte drar i samme retning, sier den nye sjefen for Norges eneste offentlige fagskole for lokførere, trafikkstyrere og jernbanefag.

Nordfjordingen fra Selje i Sogn og Fjordane viser stolt frem det siste tilskuddet til Norsk jernbaneskole – lokførersimulatoren. Der skal fremtidens lokførere komme så tett på virkeligheten som mulig.

På togledersentralen vegg i vegg skal trafikkstyrere og togledere utdannes.

Det er travle dager. Hun veksler mellom å bli kjent med lærere og administrasjon og å få oversikt over en bransje med stor optimisme, men også betydelige utfordringer.

«Vi ønsker å være en viktig leverandør av kompetanse som bransjen trenger»

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Eva Ervik

TITTEL: Skolesjef

ARBEIDSTED: Norsk jernbaneskole, Grorud, Oslo

BOR: Bygdøy allé, Oslo

Forventninger

Allerede første uke, på et møte med bransjens representanter, ble Eva Ervik konfrontert med jernbanebransjens forventninger og utålmodighet om at jernbaneskolen må utdanne flere fagfolk ute i sporet: Det trengs flere faglærte for at entreprenørene skal få den nødvendige kompetanse og konkurrere om lukrative kontrakter. Entreprenørene mener skolen raskt må øke kapasiteten og prioritere banefag. Bakgrunnen er at regjeringen i Nasjonal transportplan for 2010-2019 har lovet en økning i jernbanebevilgningene på over 30 milliarder. Det vil bety et stort rekrutteringsbehov for blant andre banemontører og hovedsikkerhetsvakter.

Resepten

Jernbaneskolen tilbyr kurs for lærlinger innen ulike fagområder og samarbeider tett med Oppføringskontoret for lærlinger.

– Kompetanseplanen som Jernbaneverket skal utarbeide over nyttår, vil bli meget viktig for utviklingen av jernbaneskolen, påpeker Eva Ervik. – Vi ønsker å være en viktig leverandør av kompetanse som bransjen trenger, det være seg ordinær utdanning så vel som skreddersydde kurs og repetisjonskurs.

Profilering

– Jeg vet at rekrutteringsansvarlig i Jernbaneverket jobber godt med å markedsføre og synliggjøre utdanningsveier og jobbmuligheter innen bransjen. Norsk jernbaneskole er en viktig del av dette og har blant annet nettopp utarbeidet en flott



TRAVEL: – Vi jobber under høytrykk med å skaffe flere lærere og instruktører, forteller skolesjef Eva Ervik.

brosjyre. Denne finnes også på hjemmesiden, som for øvrig må bli bedre og lettere tilgjengelig.

I tillegg til lokfører og trafikkstyrerutdanninga tilbyr jernbaneskolene en rekke korte og lange kurs og repetisjonskurs innenfor jernbanefagene.

Samarbeid over grensen

Umiddelbart etter at hun tiltrådte som skolesjef, deltok Eva Ervik på en rekrutteringsmesse og studiereise til Sverige for å se hvordan fagutdanningen innenfor jernbanesektoren foregår der. Hun kan godt tenke seg å samarbeide med den svenske jernbaneskolen i Ängelholm. For bransjen er de svenske jernbaneingeniørene spesielt attraktive. Og mange svenske

fagarbeidere søker også jobb i Norge, men sliter med å få godkjent sin utdanning til tross for lang erfaring.

– Det er behov for å se på konvertering av kompetanse over landegrensene. Det er per i dag ingen lett vei, siden vi i Norge krever to års læretid og avlagt eksamen for å bli fagarbeider. Gjennom moduloppbygging for eksempel innen signalfag er skolen og Oppføringskontoret i ferd med å få til noe som kan tilrettelegge bedre for kvalifisering i Norge, forteller Ervik.

Bransjen

– Jeg har den siste tiden prioritert møter med bransjen, rådslagning og kontakt med entreprenører for

å bidra til nødvendige avklaringer i den oppbyggingsfasen vi nå er midt oppe i. Vår mest kritiske suksessfaktor er hvor lang tid det tar før vi kan ta i bruk en stålhall og ei brakke i Jernkroken, slik at vi kan starte flere kurs i fag som har stått på vent, for eksempel sveising. Vi jobber under høytrykk med å skaffe lærere/instruktører, samtidig som vi etter hvert må få på plass et budsjett for en vesentlig høyere aktivitet. Jeg vet at det finnes mye solid kompetanse i bransjen som vi må utnytte i en oppbyggingsfase. Jeg ser for meg at vi kanskje kan få lokket til oss en del seniorer som kan tenke seg å avslutte sin yrkeskarriere som lærer og instruktør på Jernbaneskolen, sier skolesjef Eva Ervik.

SAGT OM JERNBANEN



«Å kjøre tog er helt fantastisk, men det går alt for sent og kommer ikke når det skal. Jeg ville ha bygd ut en togstruktur som fungerer. Jeg skulle betalt masse for å kjøre ordentlige tog»

ODD-BJØRN HJELMESET, langrennsløper og skap-togelsker

«Vår vurdering er at vi ikke vil se noen ny terminal på Alnabru før rundt 2022, flere år etter at kapasiteten her er sprengt»

GUNNAR LARSEN, styreleder i Jernbanealliansen

«Det vanskelegaste er å få byråkratane, NSB og Jernbaneverket til å tenkje offensivt. Dei har vorte tvinga til å tenkje defensivt i så mange år at det nesten er vorte umogleg å omstille dei. Heldigvis er det politikarane som bestemmer»

ARIL HERMSTAD, leiar Framtida i våre hender

«I Jernbaneverkets utviklingsplan står det at det skal reise 5,6 millioner mennesker med Jærbanen i 2014. Det er kanskje noe ambisiøst, men det er greit å ha hårete mål»

DAG BREKKAN, strekningsleder NSB

«Planarbeidet i Noreg tar evigheter og prosessene er rigide og lite oversiktlige»

TORE O. SANDVIK, fylkesordfører (Ap), Sør-Trøndelag

«Etter vår oppfatning må både Veivesenet og Jernbaneverket gis handlingsrom for å løse sine oppgaver på en meir effektiv og handlekraftig måte enn i dag»

KJELL OPSETH og MATZ SANDMAN, ex-statsråder (A)

«Jernbanen er eit problem fordi den bare er med på liksom og ikkje ein del av den sikre bompengepakken. Jernbaneverket kan leggja planar saman med dei andre, men kjem i utakt fordi dei er avhengig av årlige løyvingar over statsbudsjettet»

ANDREAS HOMPLAND, fritenker og spaltist

Mer på skinner

3. januar sender DB Schenker Norge AS ut sitt første godstog fra Alnabru til Narvik. Deretter vil det gå ett tog i hver retning på alle ukedager på denne strekningen og med det bidra til 30 prosents økning av godstransport med tog mellom Østlandet og Nord-Norge. DB Schenker har kalt denne togpendelen, som er den første i egen regi her til lands for dem, for North Rail Express. North Rail Express er et solid eksempel på konkurranse i praksis. Deutsche Bahn stiller med vogner, Green Cargo tar seg av lokomotiv og lokførere mens Cargolink skal stå for terminalaktivitetene. Lasten vil bestå av forbruksvarer nordover og fisk sørover.

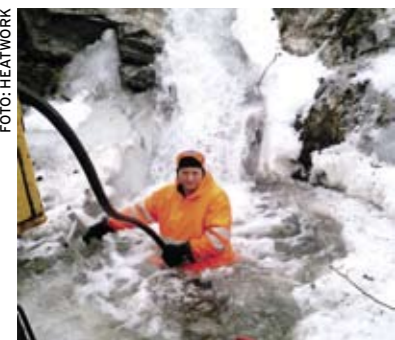


FOTO: HEATWORK

Nyvinning

Jernbaneverket skal i vinter være med på å teste et nytt HeatWork, et Narvik-utviklet system for tining av is i stikkrenner og kulverter. Den tradisjonelle løsningen på problemet er bruk av steam. Den nye metoden går ut på å montere permanente systemer som tiner is og åpner vannveiene enkelt og effektivt ved hjelp av 100 kW og 1000° C som sirkulerer i slanger eller rør. Årlig gjøres det skader for mange millioner kroner på jernbanen som følge av vann på avveie.

Vinn-vinn

Jernbaneverket utreder nå muligheten for å løse et omfattende miljøproblem i den sterkt forurensete Gunnekleivfjorden i samarbeid med Herøya Industripark og Porsgrunn kommune. Når Eidangerparsellen blir bygd, kan to millioner kubikkmeter sprengstein bli deponert i fjorden som et lokk over gammel forurenset sjøbunn. Jernbaneverket blir kvitt store mengder over-skuddsmasser og Herøya Industripark får nye arealer til næringsvirksomhet.

Best på Jærbanen

Hver høst og hver vår gjennomfører Jernbaneverket målinger av spor-kvaliteten. Disse målingene ender opp med et k-tall, som angir kvaliteten på banen. Høstens måling viser at dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger er best og får full score.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM OG ARVID BÅRDSTU **Foto:** NJÅL SVINGHEIM

Med et k-tall på 100 er, ikke overraskende, det nye dobbeltsporet på Nord-Jæren helt prima. På neste plass følger strekningen Sandvika-Asker med et k-tall på 98. Deretter kommer strekningen Venjar-Gardermoen på Gardermobanen, Haltdalen-Støren på Rørosbanen og Nordagutu-Nelaug på Sørlandsbanen - alle med et k-tall på 97.

- For hovedstrekningene har vi definert tilstanden «god infrastruktur» til å ha et k-tall på 95 eller høyere, opplyser vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg. Enkelt sagt er det slik at jo høyere k-tall, jo enklere er det å holde på kaffekoppen i toget. K-tallene måles av Jernbaneverkets teknisk avanserte målevogn.

I Jernbaneverkets langsiktige vedlikeholdsplan som gjelder fram til 2019, er det en målsetting å oppnå et k-tall på 95 for hovedstrekningene.

Dyp tele

Sporkvaliteten sank betydelig våren 2010 som følge av uvanlig dyp tele etter den harde vinteren. Etter stor innsats gjennom sommeren, er nå sporkvaliteten i jernbanelettet igjen i bedring.

- Der vi får vannet vekk, blir også sporet bra. Vann i sporgrunnen betyr dårlig sporkvalitet. Neste år vil vi satse enda mer på dreneringstiltak, sier Odd Erik Berg.

I tillegg skal det også gjennomføres mange store og omfattende vedlikeholdsprosjekter for å ta inn mer av vedlikeholdsetterslepet i jernbanelettet. På hovedstrekningene betyr det videreføring av igangsatte prosjekter på Bergensbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen. I Osloområdet og på Østlandet er det fortsatt prosjekt Stor-Oslo med totalfornyelse av jernbanen i og gjennom hovedstaden som er viktigst.



AVANSERT: Jernbaneverkets målevogn er fullstappet med elektronisk utstyr som kontrollerer og måler tilstanden i sporet.



EUREKA: Assisterende banedirektør Brede Neremoen gikk grundig til verks før metode for vanntetting og frostsikring ble valgt.

Sprøytbar membran

- Gjennom Sintefs laboratorieforsøk mener vi at vi virkelig har lært noe nytt og også satt spørsmål ved noen tradisjonelle oppfatninger i bransjen, sier assisterende banedirektør Brede Neremoen om metoden med sprøytbar membran som vanntetting.

Tekst og foto: STIG HERJUAUNE

- Dette bør være en interessant løsning for flere tunnelbyggere, også utenfor jernbanen, sier Neremoen, som tror denne metoden ikke minst er interessant ved utbedring av eldre tunneler.

I Gevingåsen tunnel er det valgt å bruke en sprøytbar membran som vanntetting på om lag halve tunnelens strekning.

Utgangspunktet for hele laboratorieundersøkelsen av membranen Masterseal 345 var ønsket om å få en vannavskjerming som sikret god tilgang til enkel inspeksjon av bergsikringen, var enkel å montere, enkel å reparere og hadde lang levetid.

- Laboratorieforsøket viste at Masterseal verifiserte egenskapene. Videre har det gitt oss et modelleringsverktøy for å kunne beregne hvor frysepunktet beveger seg innover i fjellet etter hvert som kald luft trenger inn i tunnelen. Forsøket har også vist at når vannet fryser i mindre sprekker i berget eller bak bergsikringen, har det i liten grad på-

virkning på sikringen, forklarer Brede Neremoen.

Sterkere løsning

En annen viktig erfaring man har fått i dette forsøket, er at membran bakt inn i sprøytebetong forsterker bergsikringen. Det er faktisk snakk om at sikringen tåler om lag ti prosent større deformasjon når denne membranen benyttes.

Vann- og frostsikringen i Gevingåsen tunnel består av en «sandwich» hvor det først legges på åtte centimeter sprøytebetong, deretter tre millimeter Masterseal 345, og til slutt et lag med seks centimeter sprøytebetong.

Konkurransegrunnlaget for Gevingåsen tunnel ba om pris på hele fem forskjellige konsept for vannavskjerming: tradisjonelt PE-skum med sprøytebetong, betongele-menter med isolasjon, membran med sprøytebetong, sprøytbar membran og til sist ubrennbare gummimatter.

Gjøvikbanen

Transportøkonomisk institutt (TØI) har i rapporten «På sporet av konkurranse» sett på erfaringene av anbudsutsettingen av persontrafikken på Gjøvikbanen. TØI konkluderer med at driftskostnadene er redusert med 12 prosent i hovedsak som følge av billigere og mer effektiv materiellbruk, en slankere administrasjon og bemanning og en effektivisering av ruteplanen. Etter lang tid med høy punktlighet og god kundetilfredshet sank denne sist vinter. Mye tyder på at materiellturneringen ikke er robust nok for en sliten bane. TØI konkluderer derfor med at gjensidige krav og forventninger mellom infrastrukturholder og togoperatør vil bli en del av framtidige anbudsgrunnlag.



FOTO: FORMOD ETRHEIM

På drømmereise

Tørris Aalbu Rasmussen (20) fra Oppdal får nå betalt for sitt mangeårige samfunnsengasjement. Engasjementet har han blant brukt på jernbane. Da den internasjonale jernbaneunionen (UIC) utlyste en skrivekonkurranse i forbindelse med den 7. verdenskongressen for høyhastighetsjernbane, ble essayet fra Tørris belønnet med en reise til Kina. Verdenskongressen fant sted i Beijing 7.-9. desember. På bildet ser vi Tørris Aalbu Rasmussen i samtale med UIC-direktør Ignacio Barron de Angioti.

- Vendepunkt

Den årlige ødmømmemålingen fra analysebyrået Synnovate gir dårlig score for Jernbaneverket. Jernbanedirektør Elisabeth Enger er ikke overrasket over de dårlige tallene etter alle problemene kundene opplevde sist vinter. Hun håper at 2011 vil bli et vendepunkt som følge av alle tiltakene som nå er gjennomført. Jernbaneverket kom på 80. plass av 83 offentlige etater som er målt.

Fra Grevskapsbane til høyhastighetsbane



- ▶ Med nærmere tre millioner reiser (2009) har Vestfoldbanen størst intercity-trafikk.
- ▶ Wall Street-kollaps og norsk krisepakke satte ny fart i moderniseringen av Vestfoldbanen.
- ▶ Dagens utbygging gjennom Vestfold kan redusere reisetiden Oslo-Tønsberg til en drøy time i 2015 - med direktetog.

Tekst: BJØRN MELLEBY
Foto: FREDDY S. FAGERHEIM

Den 2.mars 2009 ble en merkedag i Vestfoldbanens moderne historie. Da finansboblen sprakk og Jens la den nasjonale krisepakken på bordet, hadde utbyggingsjef Ole Kontorp byggeklare planer i skuffen.

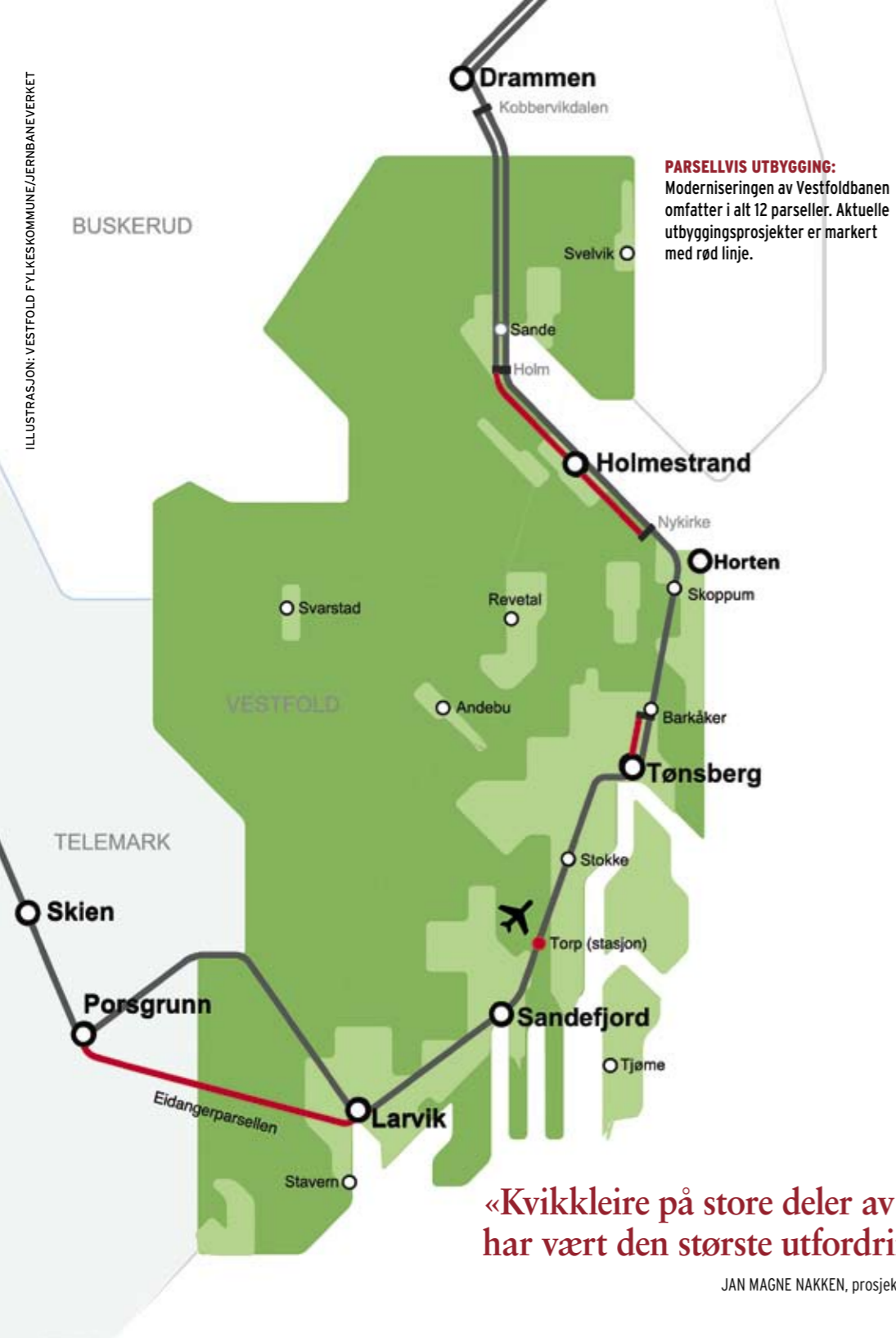
Anleggsarbeidet på det nye dobbeltsporet Barkåker-Tønsberg startet opp.

Det er en betydelig tidsreise mellom «Grevskapsbanen» som stod ferdig i 1881, og vår tids utbygging på Vestfoldbanen. Fra dagens InterCity-strekning, som neste år kan feire 130 års sammenhengende jern-



FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM

BYGGES: Den smalsporede Grevskapsbanen ble bygd om til normalspor i 1949 (bildet over). Nå bygges det dobbeltspor. På bildet til venstre klargjøres det for sprøyting av betong i Jarlsbergtunnelen nord for Tønsberg.



PARSELLVIS UTBYGGING:
Moderniseringen av Vestfoldbanen omfatter i alt 12 parseller. Aktuelle utbyggingsprosjekter er markert med rød linje.

«Kvikkleire på store deler av strekningen har vært den største utfordringen ...»

JAN MAGNE NAKKEN, prosjektleder for Barkåker-Tønsberg



banedrift, til den nye banen som bygges som høyhastighetsbane i et nytt hundreårsperspektiv. Men for vår tids jernbanebygger, med årelange planprosesser før anleggsarbeidet kan begynne, er derimot 1800-tallets byggetempo uslåelig. Det tok kun fem år å bygge 138 km jernbane med 99 broer og 19 tunneler! Prestasjonen stod drøyt to tusen rallarer for. Dermed var «Tidens fuldkomneste kommunikasjonsmiddel» kommet til Grevskapetens Amt (Jarlsberg og Larvik).

Modernisering og bråstopp
Fra å være et foregangsfylke skulle det gå over hundre år før Vestfold fikk investeringsmidler til nye jernbanespor. Det har så langt resultert i 17,5 km dobbeltspor sør for Drammen som åpnet i 2001. Men med Nykirke kryssingsspor året etter trakk politikerne i nød-bremsen for videre bevilgninger.

« ... tunneldrivingen er nå i full gang gjennom Holmestrandfjellet »

SINE UNDRUM, prosjektleder for Holm-Nykirke



For å møte den betydelige passasjerveksten på Vestfoldbanen har NSB satt inn langt flere tog. På dagens enkeltsporede bane har det redusert gjennomsnittshastigheten til 64 km/t inkludert stopp. Vestfoldbanen har lenge vært akterutseilt i moderne jernbansammenheng. Slik vurderer utbyggings sjef Konttorp dagens Vestfoldbane: – Kapasiteten er fullstendig oppbrukt med klare konsekvenser for fremføringstiden på togene. Ruteplanen er et stramt regime hvor togene må treffe kryssingspunktene for å unngå forsinkelser. En moderne dobbeltsporet bane uten kryssinger gir økt hastighet og differensierte ruteplaner med stopp på ulike stasjoner. Kjøretiden mellom vestfoldbyene og Oslo kan reduseres vesentlig, slår Ole Konttorp fast.

Høyhastighetsbane
Moderniseringen av Vestfoldbanen innebærer at de nye parsellene bygges med kurvatur og tunnelvernsnitt som fullt ut tilfredsstillende kravene til en høyhastighetsbane dimensjonert for hastigheter opp til 250 km/t.

I 2015 kan reisetiden mellom Tønsberg og Oslo knappes ned fra halvannen til én drøy time som

følge av nytt dobbeltspor både mellom Lysaker og Asker og mellom Barkåker og Tønsberg samt nytt dobbeltspor gjennom Holmestrand. – *Hvorfor blir det bygd parseller og ikke sammenhengende dobbeltspor gjennom Vestfold?* – For å imøtekomme økt togtrafikk har strategien vært parsellvis utbygging. Vi kompletterer med stadig nye parseller som til slutt gir en sammenhengende modernisert bane. Med Holm-Nykirkeprosjektet er vi nå over i denne komplette fase på Vestfoldbanen, sier Ole Konttorp. – *Som «den moderne Vestfoldbanens far», hva har gledet deg mest?* – Når vi kan sette spaden i jorda for en ny parsell, er det topp!

Parsellen Barkåker-Tønsberg
Prosjektet ble prioritert ut fra nødvendigheten av å øke sporkapasiteten. Her produseres en ny og effektiv kjørevei for jernbanen og et moderne jernbaneanlegg tilpasset det flate vestfoldlandskapet. For å redusere støy og dominerende barrierevirkning av jernbanespor og kontaktledningsnett gjennom lokalsamfunnet, bygges et nedsenket betongtrau for det nye dobbeltsporet. Entreprenøren bygger også

ny fylkesveitrasé som miljøgate gjennom Barkåker sentrum. Anleggsarbeidene fullføres kommende høst med ny sykkel- og gangvei og effektiv støyskjerming. En ny milepæl i moderniseringen av Vestfoldbanen markeres i november neste år når NSB's tog kan suse gjennom den nye Jarlsberg-tunnelen og rett inn på Tønsberg stasjon. Deretter fortsetter reisen gjennom den velkjente sløyfa; nå i motsatt retning, rundt sentrum før toget setter kursen sørover solkysten mot Larvik.

Kvikkleire
For prosjektleder Jan Magne Nakken (61) har bløte grunnforhold med kvikkleire på store deler av strekningen vært den største utfordringen i prosjektet. Men en kalk- og sementblanding, som ble pumpet opptil 20 meter ned i gjørma med visp, løste problemet. Den effektive stabiliseringsmetoden fjerner også rystelser fra togene. – *Hva er du mest fornøyd med?* – Framdriften i prosjektet. Vi er noe forsinket med vann- og frostsikring i den nye Jarlsberg-tunnelen. Men sluttdato står fast, sier Nakken.

Unikt tunnelprosjekt
Dagens svingete enkeltspor mellom



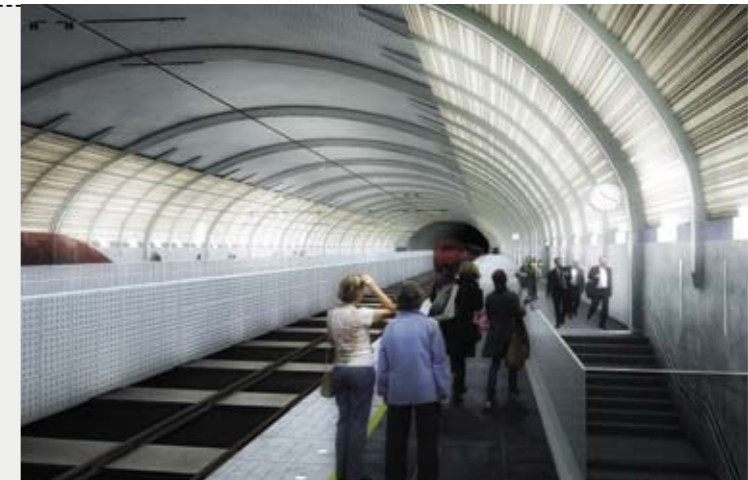
FOTO: JARLE FOSS

BARKÅKER-TØNSBERG

- Byggestart mars 2009 – ferdig november 2011
- 7,8 km ny jernbane – 5,8 km dobbeltspor for 200 km/t
- 1750 meter tunnel (Jarlsberg-tunnelen)
- En rømmingstunnel/tverrslag
- Tolv planoverganger legges ned
- Økt togproduksjon + ca. fire min. tidsbesparelse
- To veibroer samt én gang/sykkelbro
- To landbruksunderganger
- Kostnad: ca. 1,5 milliarder (2009)

HOLM-NYKIRKE

- Byggestart juni 2010 – ferdig høsten 2015
- Totalt 14,1 km dobbeltspor for 250 km/t.
- 12,3 km dobbeltsporet tunnel gjennom Holmestrandfjellet
- To millioner kubikkmeter fjellmasser skal sprenges ut
- Elleve rømmingstunneler + to atkomsttunneler inn til stasjonen
- 26 planoverganger legges ned
- Økt kapasitet og ca. 5-7 min tidsbesparelse
- Kostnad: ca. 4,9 milliarder (2010)



ILLUSTRASJON: PUBLIC ARKITEKTER



PÅ ÆRVERDIG GRUNN: Utbyggingssjef Ole Kontorp viser fram traseen for det nye dobbeltsporet mellom Barkåker og Tønsberg - med utsikt nordover greveskapsjordene til den gamle greven av Jarlsberg hovedgård.

«Vi bygger stadig nye parseller som til slutt gir en sammenhengende modernisert bane»

OLE KONTRORP, utbyggingssjef, Jernbaneverket

Holm i Sande og Nykirke i Horten kommune er tilpasset 1800-tallets damp tog i 30 km/t. Den nye parsellen er det hittil største byggprosjektet på Vestfoldbanen.

I Holmestrandsfjellet bygger JBV et gigantisk tunnelprosjekt som vil vekke internasjonal oppmerksomhet. Stasjonsløsningens design representerer en såkalt «State-of-the-Art»-løsning for tog i slike hastigheter. Det blir unikt i verdensammenheng med to plattformspor for IC-trafikk og to gjennomgående spor for høyhastighetstog som krysser hverandre i 250 km/t.

Stasjonshallen får en imponerende størrelse med 35 meters bredde, plattformlengder på 250 meter og 90 000 m³ utsprengt volum.

Geologiske undersøkelser viser at fjellets horisontalspenninger er såpass gunstige at stasjonshallen får en selv bærende bue.

Utfordrende

Prosjektleder Stine Undrum (41) kan bekrefte at utfordringene har vært mange, ikke minst knyttet til de enorme kreftene som treffer tog og personer på plattformene når kryssende tog møter hverandre i 250 km/t i stasjonshallen.

– Vi har fått det internasjonale ingeniørfirmaet Rambøll AS til å analysere dette. De brukte hele 64 datamaskiner med nærmere 200 GHz prosessorkraft i nettverk for å kartlegge trykk- og sugeeffekt på høyhastighetslinjen gjennom fjellet slik at stasjonen kan brukes uten overraskende konsekvenser for passasjerens sikkerhet og komfort, sier Undrum.

Eidangerforbindelsen

Det neste store jernbaneprojektet på Vestfoldbanen representerer 23,5 km nytt dobbeltspor uten

stasjoner mellom Larvik og Porsgrunn. Mesteparten av traséen går gjennom fjell. Med syv tunneler på til sammen 15 km lengde blir effektiv tunneldrift viktig. Traseen krever også ti broer over fjorder og fjellkløfter for å redusere reisetiden fra dagens 34 minutter på en gammel og rasutsatt banestrekning til om lag tolv minutter på et moderne dobbeltspor i 250 km/t.

Dette prosjektet kom ikke med på statsbudsjettet for 2011 uten at prosjektleder Lars Tangerås (52) blir arbeidsledig av den grunn:

Vi fortsetter arbeidet med byggeplan og anbudsdokumenter. Grunnerverv og arkeologiske undersøkelser videreføres som planlagt, og vi er også i gang med en utvidet kvalitetssikring, forteller en optimistisk prosjektleder.

Jernbaneentusiastene på fylkes huset

– Vi må snart få mer transport over på skinner, og Vestfold er jo godt tilrettelagt for bruk av jernbane. Nærmere 90 prosent av fylkets 231 000 borgere bor øst for E18 med god tilgjengelighet til Vestfoldbanen, fastslår en engasjert fylkesordfører, Per Eivind Johansen.

Tekst og foto: BJØRN MELLEBY

Jernbanemagasinet treffer en fylkesordfører som er ekstremt opptatt av moderniseringen av Vestfoldbanen. Etter at E18-utbyggingen snart er i havn, har fylkesmyndighetene stort fokus på dagens dobbeltsporutbygging gjennom Vestfold. En miljøvennlig transport på skinner tvinger seg

frem i et fylke hvor biltrafikken har økt med 20 prosent, og halvparten av fylkets klimautslipp skyldes CO₂ fra biltrafikken. Vestfold fylkesting har nylig vedtatt at Vestfold skal bli et foregangsfylke for miljøvennlig energibruk.

– Selv tar jeg ofte toget. Effektiv skinnetransport er viktig både mellom vestfoldbyene, som ligger som perler på snor, og selvfølgelig for de mange som daglig pendler til jobb i Oslo. Raske tog fra Grenland til Torp flyplass på ca. 20 minutter med høyhastighetsforbindelsen Grenland–Vestfold vil også ha stor miljøeffekt. En moderne jernbane med avgangstider som vi kan stole på, har derfor et stort potensial i Vestfold, sier fylkesordføreren, før han legger til:

– Men sist vinter var en solid nedtur ...

Både glad og skuffet

Fylkesordfører Johansen er både fornøyd med og skuffet over fremdriften av utbyggingen av Vestfoldbanen.

– Oppstart av det store Holm-Nykirke prosjektet i år er veldig bra, og det er flott at Barkåker-Tønsberg blir ferdig neste år. Men vi ble veldig skuffet over at Eidangerparsellen ikke fikk klar-signal på statsbudsjettet. Dagens utrangerte jernbaneforbindelse mellom fylkene med hyppige feil på linja er en stadig kilde til forsinkelser for resten av Vestfoldbanen, sier Johansen og viser til hva Eidangerparsellen vil bety for regionforstørrelsen:

– Et nytt dobbeltspor Larvik-Porsgrunn dimensjonert for 250 km/t vil ha enorm betydning for hele regionen. Når 100 000 men-

nesker i Grenland og 85 000 i Larvik/Sandefjord kan nå hverandre på kjappe tolv minutter, vil vi få et helt nytt arbeidsmarked, og det vil åpne for et tettere samkvem innen næringsliv, kultur og idrett i Vestfold og Telemark.

Plattform Vestfold

Gjennom det jernbanepolitiske samarbeidet i «Plattform Vestfold», hvor Telemark og Vestfold fylker, samtlige kommuner, næringslivet, arbeidstakerorganisasjoner samt NSB og Jernbaneverket deltar i et strategisk partnerskap for rask utbygging av Vestfoldbanen, legges det nå et solid trykk mot sentrale myndigheter for oppstart av Eidangerforbindelsen i 2012.

Jernbaneengasjementet går åpenbart ut over fylkesgrensa hos

Johansen, som også er nestleder i Jernbaneforum Sør:

– Visjonen om å knytte Vestfoldbanen sammen med Sørlandsbanen mellom Oslo og Stavanger for å skape et sammenhengende dobbeltspor gjennom fem fylker med halvparten av landets befolkning er det endelige målet. En slik moderne jernbane vil ha et betydelig trafikkgrunnlag. I en tid hvor klimautslippene må ned og folk er opptatt av miljø, vekker vårt strategiske partnerskap positiv oppmerksomhet.

Nå håper han det snart vil komme forslag til framtidige traséer gjennom Vestfold som ledd i IC-strategien Jernbaneverket arbeider med.

– Så snart denne er konkludert, må vi skape enighet om det endelige trasévalget slik at vi får en samlet innstilling til kommende



STRATEGISK: – Vårt strategiske partnerskap i Jernbaneforum Sør bør gi gjenklang langt inn i Finansdepartementet, mener fylkesordfører Per Eivind Johansen.

revisjon av Nasjonal transportplan i 2014, sier fylkesordfører Per Eivind Johansen.

Sikkerhet under lupen

Da Magne Bakken kjører Robelen inn på Støren stasjon etter en visitasjonsrunde på Dovrebanen, blir han stoppet av tre karer som er kommet på uanmeldt kontroll. Slike operative kontroller, også kalt minirevisjoner, vil bli hyppigere framover.

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

Sveinung Bjørgvik er en av tre personer i Jernbaneverket med betegnelsen TU-ansvarlig. Det vil si at han representerer trafikkutøverfunksjonen i Jernbaneverket, i denne sammenheng litt enkelt forklart som Jernbaneverkets svar på Biltilsynet. Sammen med maskinoppsyn Knut Håpnes og HMS-rådgiver Espen Heitzer skal han sjekke at Bakken har papirene i orden og for øvrig snakke om arbeidsrutiner, pålagt dokumentasjon av førerbaserte aktiviteter, problemer med kjøretøyet og ellers det meste som har med arbeidsdagen til en robelfører å gjøre.

– Slike kontroller virker, det ser jeg neste gang jeg kommer. Finner vi avvik, skal disse registreres og sendes til leder, forteller Sveinung Bjørgvik, som kontrollerer alle Jernbaneverkets førere, og også førere fra eksterne selskap som kjører tog i forbindelse med drift og vedlikehold av infrastruktur.

Rød tråd

Kontrollene som trioen foretar, er

et av mange elementer som inngår i banedivisjonens nye handlingsplan for 2011. I handlingsplanen blir «kontinuerlig forbedring» utpekt som det aller viktigste å jobbe mot:

– Det er ikke nok å ha en plan. Vi må utføre det vi planlegger, og vi må være innstilt på å kontrollere og korrigere underveis. På den måten vil vi avdekke svakheter og endre rutiner som gjør at vi kommer opp på et høyere sikkerhetsnivå. Og da hjelper det mye om vi har en god struktur på plass: gode rutiner og fornuftige målsettinger, sier Carsten Busch, som er seksjonssjef for sikkerhetsdokumentasjon i banedivisjonen.

Papir på papir

Magne Bakken har med en tung pilotkoffert med dokumenter hver gang han skal ut og kjøre. Dessuten ligger det flere mapper med papirer på lastetraktoren. Når Bjørgvik kommer på besøk, skal alt vises fram. Her er førerhåndbok, førerens regelverk, trafikkregler for Jernbaneverkets nett,



operasjons- og vedlikeholdshåndbok og instruksjer for sikkerhet. Med andre ord nedskrevne prosedyrer for de fleste arbeidsoppgaver.

Oppstår det en feil på kjøretøyet, er det et eget dokument med eksempler som skal bidra til å få anmerkningen i riktig kategori: for feil som må utbedres straks, for

feil som kan vente eller for øyeblikkelig kjørestopp.

Alle disse papirene utgjør til sammen styringssystemet for en «Fører i Jernbaneverket», som er Jernbaneverkets betegnelse på en som får lov til å kjøre arbeidsmaskiner.

Vanskelig

Sveinung Bjørgvik innrømmer at

det er vanskelig å få folk til å forstå hva som menes med styringssystemet. Noen tror fortsatt det er et komplisert dataprogram. Men det er altså alle dokumentene som er nevnt overfor som til sammen utgjør en viktig del av styringssystemet. Og det er detaljert!

– Styringssystemet består av mye papir som beskriver mange

detaljer. Kanskje litt for mange. Det er ikke farlig for en som sitter ved en PC og kan bla i disse dokumentene i ro og mak. Hverdagen ute fortøner seg litt annerledes, fastslår Bjørgvik, som likevel er klinkende klar på at lover, forskrifter og interne bestemmelser ligger helt fast i bunnen som styring.

UNDER LUPEN: Sveinung Bjørgvik (t.h.) går grundig til verks når fører Magne Bakken blir kontrollert. Bak står HMS-rådgiver Espen Heitzer.



«Vi arbeider for at alle krav skal være skrevet på en lett tilgjengelig måte»

CARSTEN BUSCH, seksjonssjef sikkerhet i banedivisjonen

For Bakken og alle de ca. 500 andre som har førerkompetanse på skinnegående maskiner, kan det hende at verden skal bli litt enklere. I handlingsplanen heter det at «regelverk skal være realistisk i stedet for idealistisk».

– Vi arbeider i alle fall for at alle krav skal være skrevet på en lett tilgjengelig måte. Selv om det står mye bra i styringssystemet, skal det nå skilles mellom krav og veiledning. Målet er å ende opp med et sett av krav som det er enklere å forholde seg til. Jeg lover ikke at styringssystemet blir mindre i omfang. Men reglene den enkelte skal forholde seg til, må være kortfattede og tydelige.

Advokat og livsforsikring

Det første Sveinung Bjørgvik gjør når han har entrert førerhytta på Robelen, er å koble opp den bærbare datamaskina si for å lese av registreringsenheten i ATC-systemet. ATC (automatisk togkontroll) sørger for at et tog stopper automatisk hvis det passerer rødt lys eller kjører fortere enn tillatt.

Hvis ATC-utrustningen om bord i Robelen er slått på før maskina startes opp, logges det fortløpende informasjonen i et datasystem som Bjørgvik leser av på PC'en sin. Innkobling av ATC er en viktig del av oppstartsrutinen for en robelfører. Bjørgvik sier det så sterkt at dette er advokaten til føreren.

– Hvis noe uheldig skulle inntreffe og det blir en sak av det, kan avlesingen av disse dataene være den beste advokaten en fører kan få.

Bjørgvik snakker også om dette som en livsforsikring. Uten ATC innkoblet er det faktisk mulig å kjøre mot rødt lys uten at togets nødbrems aktiveres.



CAND. ROBEL: Robelfører Magne Bakken må ha med seg et lite bibliotek hver gang han skal kjøre en tur med lastetraktoren.

Trenger hjelp

Fungerende sikkerhets- og kvalitetssjef for banesjefene i Nord, Bård Vagnild, er en sterk tilhenger av og pådriver for de operative kontrollene:

– Det viktigste vi kan gjøre, er å treffe folkene på oppmøtestedene til en kopp kaffe og en prat. Det er mye bedre enn å samle hundre mann til et fellesmøte, sier Vagnild, som har fått mange positive

tilbakemeldinger på disse kontrollene.

Men på ett område tror han Jernbaneverket har mer å hente. I Synergibasen, der alle tilløp til uønskede hendelser skal meldes inn, ligger det flest rapporter fra togselskapene.

– Vi i Jernbaneverket skal opp til det dobbelte, sier Vagnild og håper på hjelp til det.

Færre farlige planoverganger

– Da vi la ned en farlig planovergang til en gård og fikk den erstattet med en planfri kryssing, sa gårdbrukeren til meg mens tårene trillet: Du skal vite det, Sjømark, at dette er det største som har skjedd her på gården i min tid!

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Åge Sjømark er tett på det som for andre opptrer i form av statistikk i Synergi eller avisoppslag om tragiske hendelser og nestenulykker. Som prosjektleder for planovergangsprosjektet i Nord er hans oppgave å sikre planoverganger. Den aller beste sikringen er å få dem fjernet.

I Norge er det nå totalt ca. 3750 planoverganger igjen. På 60-tallet var det dobbelt så mange, noe som også var lett å lese ut av ulykkesstatistikken. Den toppet seg i 1969 med fryktelige 30 drepte i planovergangsulykker.

De fem siste årene kan antall drepte lett telles på en hånd, selv om også det er for mange. En tredel av dødsrisikoen i forbindelse med jernbanetraffikk er knyttet til planoverganger.

Diplomati

En privat planovergang er en rettighet grunneier har. Før planovergangen kan legges ned, må rettighetshaveren være enig i en løsning. Det er ikke bestandig så enkelt.

For strekningen Steinkjer-Bjerka er Helge Formo grunnerverver. Formo er jernbaneveteran, idrettsleder, lokalpolitiker, dansemusiker og menneskekjenner, en helt nødvendig egenskap i forhandlinger med grunneiere, ifølge ham selv:

– Som grunnerverver er jeg deres representant og skal finne løsninger de kan være fornøyde med. Vi skal ikke lure folk, og vi må ha forståelse for at en grunneier kan ha motforestillinger, sier Helge.

Men det er gjerne over en kaffekopp ved kjøkkenbordet det blir avgjort om prosjektet kan gå fort og glatt eller må stilles i bero. Det er der grunnerververens kløkt og menneskekunnskap kommer til sin rett.

Proessen

Når det er et hav av planoverganger å ta av, blir prioriteringen av hvilke det er viktigst å fjerne, det første punktet på en lang prosess. Denne beslutningen tas av bane-sjefen, gjerne med dokumentasjon fra Synergi, der alle registrerte hendelser ligger.

– Når det er bestemt hvilke planoverganger vi skal sanere, er første skritt å se på løsninger i samarbeid med kommunen der planovergangen ligger. Deretter går vi til grunneiere og rettighetshavere med skissene, forteller Åge Sjømark.

Gjennom planprosessen i kommunen kan mange interessenter melde seg på. Det kan være fylkeskommunen, som vil vurdere forninner eller forekomster av sjeldne planter i det aktuelle området, det kan være Same-tinget, som vurderer samiske kulturminner, og det kan være andre, som for eksempel naturvernorganisasjoner.

Interne forhold

Når alle papirene er undertegnet og alt er klart til å sette i gang, må prosjektet søke om togluke for å slippe til på sporet. Ved innlegging av kulverter eller andre større inn-grep i sporet, er meldetiden halv-annet år for at det skal kunne tas med i ruteplanprosessen.

Åge Sjømark viser til et ferskt eksempel med en planlagt kulvert på Vikhammer.

– Vi klarte ikke å få anbud på jobben tidsnok til å gjøre bruk av en planlagt togfri helg. Dermed må arbeidet utstå til neste togluke, som kommer til våren.

Hele porteføljen til Åge Sjømark er på 172 store og små planlagte tiltak i år. Av disse vil han klare å fullføre 151 i løpet av budsjett-året.

– For at vi skal klare å holde ønsket tempo, er det viktig å ha planer liggende klar både fordi det kan komme mer penger på kort varsel og for å utnytte togluker, sier Åge Sjømark.

SNART BORTE: Denne planovergangen til et åkerstykk er snart historie, forklarer grunnerverver Helge Formo (t.v.) og prosjektleder Åge Sjømark.



Ny vinterhverdag med 900 hestekrefter

Når vinteren inntar Norge for alvor og snøen laver ned, er det de ansatte i Jernbaneverket Drift som rydder sporet - med flunkende nytt snøryddingsutstyr. De har nettopp lært seg å bruke den nye arbeidsmaskinen med 900 hestekrefter ...

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

– Det er avgjørende for oss at vi nå får utstyret til å fungere som det skal, sier Steinar Østvold fra Jernbaneverket Drift på Lillestrøm. Sammen med fire andre karer og instruktør Roar Engrønningen er han på sin første tur med den nye, store arbeidsmaskinen, AMC 2.

De fem erfarne jernbanekara er på fem dagers kurs for å bli kjent med og godkjent for å føre den nye maskinen. Førsteintrykket deres av den nye doningen er godt.

– Dette blir en trivelig arbeidsplass, sier Steinar Østvold.

Østvold har vært ute en vinterdag før. Han har 30 års erfaring fra pukken. Siden 2002 har Lillestrøm vært stasjonsingsstedet, men tidligere jobbet han mye i Østerdalen, på Hedmarken og i Gudbrandsdalen.

– Vi har jo slitt med mye gammelt og slitent utstyr de siste åra, sier Østvold. – Derfor er det godt å se at det nå er en vilje til fornyelse.

Stor forbedring

Det er mye driftserfaring fra jernbanen samlet i førerhuset på AMC2-maskinen. Samtlige av karene har i mange år kjørt eldre maskiner på sporet, fortrinnsvis med toakslede lastetraktorer av merket Robel.

– Den virkelig store forskjellen er at denne maskinen har boggier. Det gir helt andre gangeegenskaper, sier Pål Hådem fra Ski.

En annen viktig forbedring er at førerne nå alltid kan sitte i kjøretretningen, siden maskinen har to førerplasser. Dermed blir det ikke



PRØVEKJØRER: De nye maskinene er utstyrt med store snøfresere foran og sporrensere bak.



GODT: – Det er godt å se at det nå er vilje til fornyelse, sier Steinar Østvold.

lenger nødvendig å vri seg på tvers av kjøretretningen, noe som har ført til at mange «nok har vært litt slitne i nakken etter en lang dag».

– Pass på sporvekslene!

AMC2-maskinene blir utstyrt med sporrensere bak og store snøfresere eller snøkoster foran.

– Under den store problemvinteren i fjor var det ikke selve brøytingen av sporet som var problemet, forklarer Steinar Østvold. – Vi hadde ingen fastkjøringer eller andre akutte situasjoner som følge av snø i sporet på fri linje. Nei, det er i sporvekslene det skjer, slår han fast.

Langvarig kulde og mye ising på togsettene gjør at det havner mye is i sporvekslene. Og fungerer ikke de, stopper trafikken.

– Systemet er sårbart, og vi er nødt til å ha egne folk til å «passe på» de mest sentrale sporvekslene når værforholdene tilsier det, sier Østvold og minner om at det settes inn såkalte «klump-vakter» for å fjerne isklumper fra viktige sporveksler.

Is fra togene

– I fjor var det uvanlig langvarig kulde uten en eneste varmegrad, og vi hadde drivsnø hele vinteren. Uansett hvor mye vi brøyter under slike forhold, vil togene dra med seg drivsnø inn i sporet igjen, sier Østvold. – Isklumpene i sporvekslene kommer fra togene. Når de passerer en veksler, rister det mer, og isklumper som har bygget seg opp under togsettene, faller ned i sporet. Pro-

blemet forsterkes av de lange tunnelene med mild og fuktig luft. Da omdannes snøen på togene til is.

Mye av siste vinters problemer skyldtes også feil på togmateriellet. Gamle tog med mye elektronikk under vognkassene tåler ikke streng kulde utendørs og mildt og fuktig klima inne i de lange tunnelene.

Fjerner barnesykdommer

Når Jernbanemagasinet er med på kurskjøringen på Rørosbanen, oppstår en uventet utfordring like ved Elverum: En slange for kjølevæske til motoren har sviktet. Dermed stoppet motoren av mangel på kjøling, og vi må hentes av en annen maskin og trekkes til verkstedet hos leverandøren, MiTrans på Hamar.

– Dette er jo en bagatell, men illustrerer at både innkjøring av maskinene og opplæring av folkene er viktig for at dette skal fungere, sier instruktør Roar Engrønningen fra Maskinsentralen i Jernbaneverket.

De nye maskinene har nemlig vært i stabil drift i lengre tid, og det meste av mulige barnesykdommer skal være fjernet. De er dessuten utstyrt med kraftige Iveco-motorer på 900 hestekrefter. De er kraftige nok til å kunne trekke inn havarete persontog.

Sammen med kollega Kenneth Myhre har instruktør Engrønningen gjennomført opplæring av 36 førere på de nye maskinene.

Vinteren skal ikke komme som julekvelden på kjerringa!

Held koken

I Flåm er dei rimeleg nøgde med tilstrøyminga etter to år med nedgang. Passasjeretalet for i år ser ut til å hamne på nærare 550 000. I så fall er det det nest beste året nokosinne og vil ligge om lag 35 000 under toppåret 2007. Mykje av suksessen skuldast mange cruisebåtar. I år kom det 106. Neste år er det meldt om 131. Det gjer at reiselivsnæringa i den bitte litle bygda ser lyst på framtida. I år har Jernbaneverket skjenka Flåmsbana 2000 nye sviller og 1800 skjenemeter med splittar nye 54 kilo tunge skjener. Flåm Utvikling AS har på si side rydda mykje skog langs med banen slik at turistane frå heile verda skal få sjå naturen og kunstverket som Flåmsbana er.



Meir tømmer på tog

Med relativt sett små midlar kan det bli køyrt dobbelt så mykje tømmer på bane samanlikna med i dag, syner ein rapport som Statens landbruksforvaltning og Jernbaneverket har utarbeidd for Landsbruks- og matdepartementet og Samferdsledepartementet. Tiltaka er knytt til tømmerterminalane Formofoss, Koppang, Vestmo, Norsenga og Hovemoen samt eit nytt kryssingsspor på Kongsvingerbanen. Investeringane er estimert til 200 millionar kroner.

Jubileum

Arendalsbanen har bursdag like før jul. 17. desember er det på dagen hundre år sidan den 36 kilometer lange banestrekninga mellom Arendal og Nelaug vart høgtideleg opna. Arendalsbanen vart bygd som smalspora bane. Normalspor kom i 1935, det same året som Sørlandsbanen vart opna. Fram til da hadde Arendalsbanen gått frå Arendal til Nelaug og vidare opp til Treungen utan noko anna skjenebunde samband med omverda. Sjølvje jubileet er det Arendalsbanens venner som tek seg av. Jernbaneverket har gitt eit bidrag på 125 000, som mellom anna er nytta til å lage ein film som får premiere på jubileumsdagen.

Toger til flyet

Fra flyplassen på Rygge går ferden til alle hjørner av Europa. Slikt blir det togpassasjerer av.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Strekningsleder Terje Andersen i NSB Persontog husker godt den 16. mars 2010. Det var da Ryanair økte med 16 nye destinasjoner fra Rygge - og passasjertallet til og fra Rygge stasjon gikk i været.

- De åtte første månedene i år har vi hatt fire prosent økning på Østfoldbanen. Hovedårsaken til økningen er togpassasjerer som skal til eller fra flyplassen på Rygge, forteller Andersen.

Med unntak av den første avgangen fra Halden, kl. 04.00, og den siste fra Oslo, står det en buss fra Nettbuss på parkeringsplassen på Rygge stasjon til hver avgang på Østfoldbanen og venter på passasjerer til flyplassen.

De som kan vise fram en gyldig togbillett, slipper å betale noe for den fem minutter lange turen opp til terminalen.

- Vi opplever at mange som kommer fra utlandet, er klar over dette tilbudet allerede før de kommer til Norge, sier Terje Andersen.

Godt samarbeid

Terje Andersen er lommekjent på Moss luft-

havn Rygge, som flyplassen offisielt heter. Det skyldes ikke bare en fortid der ikledd Luftforsvarets uniform, men ikke minst det tette samarbeidet med ledelsen av flyplassen.

Når toget ikke går fra en stasjon på selve flyplassen, trenger publikum å bli ledet i riktig retning. Det er det ingen store problemer med på Rygge, med informasjon og skilt både her og der. Også på hjemmesidene til flyplassen er shuttlebuss-tilbudet med videre togtransport godt kjent.

- Ledelsen ved flyplassen er veldig opptatt av at tog skal være synlig som alternativ, forteller Andersen.

Til sommeren øker Ryanair fra tre til fire fly stasjonert på Rygge for å fly til 31 destinasjoner rundt omkring i Europa. Flyselskapet regner med å komme opp i to millioner passasjerer i løpet av året.

- Det sier seg selv at om bare noen få prosent av disse tar toget, vil det gjøre store utslag på passasjertallene våre, sier en forhåpningsfull strekningsleder i NSB.



ØKER: Strekningsleder Terje Andersen i NSB kan telle opp stadig flere passasjerer på Østfoldbanen - ikke minst fordi mange tar tog og shuttlebuss til flyplassen på Rygge.



SVETTER: Da togdriftsleder Øyvind Gurholt (i midten) la til rette for trening i arbeidstida, grep Marianne Blikken og Helge Skårdal begjærlig muligheten til å trene seg spreke og blide.

Trening gir overskudd

Ved trafikkstyringsentralen i Drammen har de i et par år kunnet trene i arbeidstida. - Vi gjør dette som et forebyggende helse- og trivselstiltak, sier togdriftsleder Øyvind Gurholt.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Trafikkstyringsentralen i Drammen har fått innredet et treningsstudio med moderne utstyr og flott utsikt. Helge Skårdal og Marianne Blikken er to av dem som bruker treningsstudioet flittig. Det er ikke «pumping av jern» som er tilbudet, men apparater for å holde seg i form. Ergometersyklar og tredemølle er mest populært.

- Jeg benytter meg av treningsmuligheten i arbeidstida i hvert fall to ganger i uka, forteller Marianne. Fra ergometersykkelen i fjerde etasje har hun flott utsikt utover elva og byen.

- Jeg merker så godt at jeg er mer opplagt når jeg kommer tilbake til arbeidsplassen etter 40 minutters trening. Jeg får rett og slett mer energi av dette, sier Marianne.

Gikk ned ti kilo

Helge Skårdal trener også regelmessig. Han bruker tredemølla mest og har holdt på jevnt og trutt siden tilbudet kom.

- Jeg har faktisk gått ned ti kilo på denne tiden, sier han og er fornøyd med formen.

- Det er mange her ved sentralen som trener. I sommer hadde vi en konkurranse også for å se hvem som kunne løpe lengst på mølla, smiler han.

- Før var jeg aktiv fotballspiller. Men etter at jeg la opp, var det ikke så lett å holde formen ved like med skiftarbeid og uregelmessig arbeidstid. Organisert trening var dermed ikke så enkelt. Men med dette tilbudet på jobben har jeg kommet i skikkelig form igjen, sier Helge.

Treningstilbudet er organisert slik at det ikke går ut over jobben ved togledelsen. Treningen skjer etter avtale med vaktleder, som går inn og tar oppgavene til den som trener.

- Her har vi stillesittende arbeid, og jeg mener det riktig å legge til rette for å trene som et forebyggende helsetiltak, sier togdriftsleder Gurholt.

Dyretiltak I

Etter at Jernbaneverket fikk rydda skog langs med banen i Hallingdal, gikk talet på påkøyrd elgar ned - på jernbanen. Derimot trekte elgen ned til riksvegen og blei påkøyrd der. No har mange gode krefter samla i «Trafikktryggleik Hallingdal» gått saman om eit nytt tiltak. Før jula ringes inn skal det kome opp eit nytt gjerde på 2,5 km for å lede elgen inn på trygg mark. Gjerdet blir bygd oppå eit sauegjerde ved at stolpane blir forlenga. Der blir det så trekt fire straumtrådar. Heile gjerdet vil på denne måten koste berre om lag 40 000 kroner i materialar. Etatane set så opp gjerdet i fellesskap på eit par dagar, fortel oppsynsmann i Jernbaneverket og medlem av viltnemnda i Gol, Jon Anders Hefte.

Dyretiltak II

Samferdsleminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) skriv i eit brev til Fylkesmannen i Nordland at departementet vil styrke arbeidet mot dyrepåkøyrslar på jernbanen med å setje av 10 millionar kroner på budsjettet kvart år frå med 2012 til og med 2017. Pengane skal Jernbaneverket nytte etter ein plan der lokale samarbeidstiltak blir prioriterte. Pengane skal vidare kunne nyttast til tiltak mot så vel husdyr som rein som hjortedyr. Jernbaneverket skal no utarbeide ein handlingsplan med tiltak som er godt tilpassa lokale tilhøve.



Kraftig auke

Samanlikna med hausten i fjor har det i haust vore 15 000 fleire passasjerar i veka på Jærbanen. Auken på 30 prosent kjem etter at dobbeltsporet blei opna mellom Sandnes og Stavanger og kunne gje plass til fire lokaltog i timen. Framover peiker både Jernbaneverket og NSB på at stabil drift, med tog som kjem og går når dei skal, er nøkkelen til at endå fleire skal nytte toget på Jæren.

Jernbanens Midas

Tatt de siste tiårenes litt kjipe og forfalne jernbanehistorie i betraktning, må Dagfinn Berge være en av den svært sjeldne sorten som har forvandlet alt han har tatt i til gull!

Tekst: ARNE DANIELSEN Foto: ØYSTEIN GRUE

Det var guden Dionysos som ga den frygiske sagnkongen Midas evnen til å skape gull av alt han berørte. Berge liker ikke sammenlikningen, men innrømmer at han har vært med på mange spennende jobber som har gått bra. Selv er han prestesønn, noe som gav ham en omflakkende oppvekst i tråd med opphavets vekslende kall. Senere fortsatte han omstreifertilværelsen ved å ta Krigsskolen og siden tjenestegjøre ved mer eller mindre avsidesliggende militærleire.

– Min første store utfordring var som transportsjef i Brigade Nord, da jeg skulle utarbeide transportplaner for den store NATO-øvelsen «Barfrost». Der stiftet jeg for første gang kjennskap med det nyttige verktøyet grafiske ruteplaner, ler Berge.

Jærbanen

Siden havnet han som instruktør på Transportskolen i Vatneleiren på Jæren og fikk i oppgave å lage håndbok for jernbanetransporter i Forsvaret. I forbindelse med utarbeidelse av øvingsopplegg måtte han ut og kikke på stasjonene i nærmiljøet. Han likte dårlig det han så.

– Jeg så hvor lite som var gjort ut av ting, med lurvete stasjoner og sjuskete, gamle tog og fikk en ubendig lyst til å gjøre noe med forholdene.

Sjansen bød seg da det ble utlyst en prosjektlederstilling i NSB med ansvar for å bygge opp ny lokal-togsatsing på Jærbanen. Med denne jobben videreførte han den gamle tradisjonen der jernbanens foregangsmenn var militært utdannet. Opprustingen av Jærbanen førte uansett til at trafikken i løpet av nittitallet ble mer enn tredoblet.

OL på Lillehammer

Sommeren 1992 ble Dagfinn Berge bedt om å ta seg av vinterlekene på Lillehammer, etter hvert ble han prosjektleder for hele NSBs engasjement under OL, en mangslungen oppgave som innebar alt fra togtransporter og gjesteprogram til snøberedskap og mating av lokale elger sånn at de skulle holde seg unna skinnegangen.

– Jeg husker vi diskuterte løsninger for hvor vi skulle stalle opp togene, vurderte å bruke hvert eneste tilgjengelige sidespor på Østlandet. Da var det en som foreslo at vi skulle leie et jorde og bygge en



«Jernbane har stor kapasitet, men sliter med fleksibiliteten»

provisorisk driftsbangård. Andre advarte mot å la kreativiteten løpe fullstendig løpsk, men til slutt valgte vi faktisk å etablere en slik løsning på Hovemoen. Den fungerte meget bra.

Den svært vellykkede transportløsningen førte til at NSB gikk fra bunn til topps på omdømmemålingene og viste til fulle at man får tillit, bare man leverer et produkt som funker.

Flytoget

Berge arbeidet nå en tid som lokal-togsjef og siden som jernbanesjef for hele Østlandet. Dette følte han var som å gjete kongens harer. Kontrollspennet var i største laget, og avtalene om hvem som skulle gjøre hva var ikke alltid like klare. Han trives dessuten best som igangsetter, derfor var han glad da han fikk tilbud om å bli trafikkdirektør på Gardermobanen.

– Utfordringen her var å etablere et helt nytt tilbud som måtte funke fra første dag. Og selv om vi fikk lekkasjep problemer i Romeriksporten, fikk vi opp en suveren togforbindelse, og kundene strømmet til og var fornøyde.

Railconsult

Jobben på Flytoget skulle bli den siste store, faste stillingen i jern-

banen. Sammen med kona valgte Berge å etablere sitt eget konsulentfirma «Railconsult», med kontorer rett over Nettbuss på Jernbanetorget i Oslo. Bedriftsetableringen kvalifiserer i seg selv til en gullmedalje, for selskapet har utviklet seg til en blomstrende geskjeft med 13 kvalifiserte medarbeidere.

Forretningsideen går ut på å bidra til «bærekraftige baneløsninger», og en av de første oppdragsgiverne var Oslotrikken, med igangsettelse av Gaustadlinjen, innføring av ruteplanverktøyet Hastus og omlegging av hele trikkenettet.

Ellers har han bistått jernbanefora og tilrettelagt for konkurranseutsetting – ikke bare på Gjøvikbanen, men også for drift av godsterminaler i Sverige.

Det siste året har han i stor grad arbeidet for Jernbaneverket, med ansvaret for å bygge opp en ny enhet for signaltjenester.

Signaltjenester

– Det har eksistert utfordringer innen signal i mange år. Her finnes mange imponerende flinke folk som virkelig er dedikert til faget, men dermed opplever vi også sterke meninger og spenninger mellom ulike deler av fagmiljøet.

Det som nå gjøres, er å slå sammen de to største enhetene fra prosjektutbygging og bane. Første halvår har gått med til å finne løsninger, som nå er under iverksettelse. Mange baller er derfor i luften samtidig nå for tida.

– En enkelt, faglig organisert enhet vil blant annet gjøre det lettere å lære opp nye, noe som vil være et viktig virkemiddel for å få opp bemanningen. Folk kan mye forskjellig, derfor er en samling nødvendig for å utvide kompetansen og utnytte de ressursene

som finnes innen signal på en best mulig måte.

Framtidas gulløp

Hva mener så gutten med gullbuxene om framtidens jernbaneløsninger? Jo, i tillegg til god styring og kontroll må systemene i tillegg være fleksible. For å få dette til må jernbanen i større grad spille på lag med markedet, presiserer Berge.

– Jernbane har stor kapasitet, men sliter med fleksibiliteten. Derfor er det nødvendig å se nærmere på logistikken i sin helhet, også samarbeidet mellom tog og lastebil eller buss. I Sverige skjer en spennende omstilling der driften av de største terminalene har blitt konkurranseeksponert og dermed nøytrale i forhold til transportørene. Dermed kan alle bruke terminalene på like vilkår, noe som har ført til lavere priser og økende trafikk. Denne utviklingen er selvsagt gunstig for alle parter, også for jernbanen. Terminalledelsene har blant annet begynt å arbeide aktivt for å tiltrekke seg nye jernbanekunder.

I vinden

– Innenfor persontrafikk er det også mye å hente på å få til konkurranse. Det vil skjerpe aktørene og gi mer jernbane for pengene. Her er det skuffende å se at myndighetene ikke tør å benytte et så godt virkemiddel. Konkurranseutsetting er ikke avregulering, for skal dette fungere på like vilkår, må det styres med klare regler og regimer rundt!

Dagfinn «Midas» Berge registrerer fornøyd at skinnegående løsninger står høyt på ønskelisten rundt omkring i Europa for tiden. Det vil bli nok å gjøre også i årene som kommer, sannsynligvis vil han også finne nok av gråstein å lage gull av.



Christophers julekryssord

Christopher Schive er ikke bare en ener i jernbaneteknikk. Jernbaneverkets tekniske sjef som 1. desember fylte 50 år og samme dag passerte 25 år på jernbanen, er sju ganger norgesmester i kryssord! Denne gangen har han laget et julekryssord for Jernbanemagasinet.

► Løsning se side 47.

		INNLEDER JERNBANE-MAGASINET	TIDL. MAKE	GREY-LING-HUND	WEEKEND HOVED-SIGNAL	VRI OM NØK-KELEN	SPOR-VEKSEL	PÅ BERGENS-BANEN
SMERTER DAGEN DERPÅ	BRÅSINT FROKOST-TILBEHØR	KAN MAN HA DAME PÅ GRØSS	ØYBOER TOG-LASTEN	RUTSJE ORDNET	BYRÅ-KRATER ROM-VESEN	UJEVN LEV-ERTE	DE VARER I 60 MIN.	UTHUS
HÅND-ARBEID UTEN MENING	STASJON PÅ ØSTRE LINJE	GRISERI	FOR-VALTER STORE SUMMER	MÅL FOR MOT-STAND	STASJON PÅ RØROS-BANEN	PLUKKER NED KORT ROKADE	I RANA DRØMME-LAND	
JERNBANE-ENDE-PUNKT	JERNBANE-ENDE-PUNKT	TERNING-KAST	KJENT-MANN "KLES-KJEDE"	TONEN D GJØN	PÅ-KNAPP KAN TAS MED TOG	DIREKTØR REKKE	GLED SAKTE FOR EIDSVOLL	
SIKKER TERNING-KAST	SIKKER TERNING-KAST	LIKE BADE-PLASS	HEKTISK URO	UTROP KJØKKEN-PLANTE	JULETRE-SORT YTRE LEM PÅ FOT	DIREKTØR REKKE	FORAN VESEN BEVITNE	BLÅ-FARGE
SPRÅK HAKE VED NOE	KAN INNE-HOLDE TE "SLAGFER-DIG" KAR	HEKTISK URO	RÅSTOFF FOR VIN ARTER	FOR-NÆRME PÅ DØR	GRANSK-ENDE YARM DRINK	SPIST FOTO-VARE-MERKE	@ SJARM	
TRE-SORT I ORDEN	TRE-SORT I ORDEN	SPRANG FILO-SOFISK SYSTEM	KEISER-NAV N	KEISER-NAV N	KEISER-NAV N	NOE Å HA NOE I RØYK	LIKE SLUTT	
JULE-MAT	JULE-MAT	DEL AV STEK KAN LØK GÅ PÅ	STASJON PÅ ØST-FOLD-BANEN	UTROP	PASSET UKE-BLAD	UTLØP ER OLE TIL DONALD	BENLØS KAR MAS	UTEN ANDRE
LITE MODIG	LITE MODIG	KVINNE-NAV N	GAMMEL SJO-MANN	SALGS-PRO-DUKT-ENE				

- KONKURRANSE KOMMER

– Konkurransesetting av togtrafikken kan sammenliknes med en flodbølge som flommer over Europa. Den kommer også hit til landet, sier Dagfinn Berge, som har lagt til rette for konkurranse på Gjøvikbanen – noe som ble en suksess.

– Erfaringene fra andre land viser at konkurranse både gir økt lønnsomhet og høyere kvalitet, kort og godt fordi alle aktører må skjerpe seg, mener Berge.

Sykkelmisjonærene i Fredrikstad

Det er mange som misjonerer for å få flere til å parkere bilen og ta sykkelen fatt. I Fredrikstad har Kirkens Bymisjon gjort noe med det. Uttellingen er en formidabel suksesshistorie for alle parter.

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

Kirkens Bymisjons visjon er å skape «rom for alle» der folk som har det vanskelig, blir møtt med respekt og får omsorg. I Fredrikstad drev de en kafé, men ville gjerne kunne tilby noe annet. Da ROM Eiendom gikk ut og etterlyste noen som kunne tenke seg å drive sykkelverksted i den gamle lokstallen ved Fredrikstad stasjon, var Kirkens Bymisjon snare med å melde seg.

Nå er det fire år siden oppstarten. Hvor vellykket det er blitt, kan oppsummeres med det faktum, meddelt av prosjektmedarbeider Knut Hansen, «at de sjelden mangler kaffebrød».

Da Jernbanemagasinet var på besøk, kom en eldre dame med en pose hjemmebakke rosinbrød. Også lunsjmat finner veien inn til gutta på verkstedet, gjerne sponset av lokalt næringsliv. Saken er så enkel som at heller ikke i verdens beste land å bo i, har alle det så flust at daglige måltider er en selvfølge. Derimot er det mange som vil oppmuntre en virksomhet som viser at det er bruk for alle og håp for alle, selv om noen trenger hjelp for å komme videre.

Rom for alle

På Pedalen sykkelverksted er det rom for alle. Hvem som har hvilken rolle, er det likevel ikke enkelt å se. Alle går med samme uniform og er likeverdige.

– I Kirkens Bymisjon er ønsket å ha arbeidstakere med blandet bakgrunn og sørge for at fokus er rettet mot arbeidet, ikke mot en last eller sykdom, forklarer Rasmus Leiro.



TIL TJENESTE:
Rasmus Leiro og
Thomas Lindberg står
til tjeneste for tog-
pendlende syklister
i Fredrikstad.



PIGGER: Sharif Ahmed hadde nok beskjedne kunnskaper om piggedekk da han kom til kalde Norge fra Somalia ved ekvator for to år siden. Nå legger han om dekk på syklene til togpendlerne.

Hensikten med virksomheten er å tilby et sosialt fellesskap, å fylle dagen med et strukturt og meningsfylt innhold og kanskje gi motet og evnen til å komme tilbake i et arbeidsforhold.

I den gamle lokstallen ved Fredrikstad stasjon tyder alt på at det drives en etterspurt virksomhet. I første etasje er det sykkelparkering for togpendlere og sykkelverksted. I andre etasje står sykler som er reparert, sykler som venter på å bli reparert, sykler som har tatt inn på sykkelhotell for vinteren, nye sykler som ennå ikke er montert, og dekk til førte sykler. De har tatt inn på dekkhotell.

Sykelstall

I sykkelstallen kan togpendlere få

plassert sykkelen trygt og tørt for en rimelig penge. Abonnementet kan være på én måned, tre måneder eller et halvt år. Det siste koster 300 kroner.

– Vi har leid ut alle de 60 sykkelplassene vi disponerer og har folk på venteliste, forteller daglig leder for Pedalen sykkelverksted, Rasmus Leiro.

De har planer om å bruke rommet på en mer effektiv måte for å få inn enda flere sykler, men må avvente etter prinsippet om å sette tæring etter næring. Pedalen er ikke en kommersiell virksomhet som genererer store overskudd. Milde gaver mottas derimot med takk. I dag er midler fra Extra-Stiftelsen Helse og Rehabilitering, et overskudd etter nordmenns hang



GLAD GUTT: Thomas Lindberg koser seg når han overhaler gamle damesykler. Alle tjener på at en gammel, god sykkel blir ny i stedet for å havne på skraphaugen.

til spill, den viktigste inntektskilden.

Traff markedet

Togpendlende syklist har lenge etterspurt bedre tilbud enn det som har vært gjengs rundt om-kring på stasjonene: et sykkelstativ utendørs. Før i tiden kunne i det minste en låst sykkel få stå i fred. De tider er for lengst forbi. Dessuten er det ikke spesielt trivelig å sette seg på en sykkel som har stått ute i all slags vær og vind hele dagen.

Togpendlende syklist i Fredrikstad får nå et servicetilbud som foreløpig savner sidestykke i Norge. De kan sette inn sykkelen, der kan de også skylle av den skitt og lort, de kan bestille skift av slange eller dekk, de kan sette sommersykkelen

på hotell mens de bruker en annen sykkel om vinteren, de kan få reparert og justert sykkelen – alt mens de selv er på arbeid.

Men fortsatt kan tilbudet bli bedre, mener Leiro:

– Vi har muligheter til å bygge om noe av lokalene slik at vi kan tilby garderobeskap og to dusjer. Det er noen som ikke klarer å la være å ta ut masse energi når de setter seg på sykkelen. De vil gjerne ha muligheten til å skifte og dusje før de setter seg på toget til jobben. Vi har regnet på at vi kan få til det for 200 000 kroner, men de pengene har vi ikke foreløpig.

Kurs

For de ti som får tilbud om jobb på verkstedet, er tilbudet ubetalelig.

Det er personer som kan ha en fortid med tung rusmisbruk, det kan være noen som har slitt med psykiske problemer, er blitt utstøtt av arbeidslivet eller som er ny i Norge, som for eksempel Sharif Ahmed. For ham er det fint å ha noe å gjøre og noe å lære, men det viktigste er å finne formelen inn til et nytt og vanskelig språk.

Sharif kom til Norge fra Somalia for to år siden. Nå har han en meningsfylt aktivitet å gå til og har kolleger som snakker norsk. I løpet av vinteren vil han også bli kurset i kunsten å reparere en sykkel. Gjennom å bruke en dag i uka på kurset gir Pedalen sykkelverksted sine medarbeidere en utdanning som kan kvalifisere til å bli selvstendig sykkelreparatør.

Da kunne de neppe fått en bedre læremester enn Rasmus Leiro. Han begynte som sykkelreparatør som 16-åring i 1987. Siden har han reparert og syklet, vært styremedlem i Syklistenes landsforening og gitt ut «Mekkeboka», som har kommet i fire opplag og er solgt i 17 000 eksemplarer!

PEDALEN SYKKELSTALL OG -VERKSTED

- Sted: Fredrikstad stasjon
- Sykkelstall for 60 sykler (utsolgt)
- Drives av Kirkens Bymisjon
- Sykkelverksted som arbeidstrening for maks. ti personer
- Reparerer 1000 sykler i året
- Selger gode sykler og smårekvista
- Har planer om utvidet service, men mangler penger



Hundre år og like gul

Cerdagne-lina i Sør-Frankrike var livsnerven som batt landsbyane i dei katalanske Pyreneane saman. Seinare kom asfalten. Det er turistane som har æra for at det vesle, gule toget i det heile kan feire 100 år i år.

Tekst og foto: JAN LUDVIG HUNDVEBAKKE OG MARIT BENDZ

Det er vinterferie, og vi har toga heile vegen frå Reitan stasjon på Rørosbanen til Perpignan i Sør-Frankrike. Flyktige glimt av gjere-måla til bøndene fortel kva årstid det er, og kor langt sør vi har kome, frå metervis med snø i Sør-Trøndelag til stormen som møter oss i Tyskland og plasserer oss ei natt i rein luksus på Inter City Hotel i Hannover, betalt av

Deutsche Bahn. Neste dag er himmelen blå og det vårlege luftdraget tydelegare. I Frankrike er graset grønt, og snart sprett lauvet.

Toget frå Perpignan til Villefranche de Confient er raudt og moderne. Det er ein snedig kontrast mellom palmene langs lina til dei snødekte fjelltoppane lenger vest. Det er i byrjinga av mars, og

vi passerer nedlagde stasjonar, vingardar og frukttre i rosa bløming. Det er berre seks passasjerar til saman i dei to vognene, og konduktøren er triveleg og lurar på kor vi kjem ifrå. Kor lenge vi har reist. Fire dagar! Du store tid.

Enda ein nedlagd stasjon fer forbi.

Villefranche er endestasjonen

for det raude toget og byrjinga på det gule.

Sentrum i denne mellomalderbyen ligg innafor kompakte bymurar, stasjonen litt utanfor. Vi er utanfor turistsesongen, og det er lite folk i gatene, men vi finn til slutt ein open restaurant medan vi ventar på neste avgang. Byen ligg 427 moh., står på verdsarvlista til UNESCO og er vel verd eit besøk,

PONT SÉJOURNÉ: Det klassiske fotoet av det gule toget på veg over det 65 meter djupe elvefaret ved landsbyen Fontpédrouse.



VASSKRAFT: Fram til Mont Louis følger toget elva Têt, som også gjev energien til det gule toget.

så det gjer ingenting om det er lenge mellom avgangane no om vinteren.

Dei nye togsetta er berre fem år gamle, men fleire av dei eldste togvognene er også i bruk om sommaren, fortel ein gjeng karar som ser ut til å ha ansvaret for at alt er i orden. Dessverre snakkar ikkje eg fransk. Men éin ting forstår eg: også dei liker dei gamle, opne

vognene best. Desse sommarvognene vert forresten kalla les bains – bada – fordi passasjerane vert dusja med frisk fjellluft.

Kring femten personar entrar det gule toget når det nærmar seg avgang, mellom anna eit bestforeldrepar med tre viltre barnebarn. For dei som ikkje har høgdeskrekk, er det fint å stå i gangen. Truleg er dette i det heile inga god oppleving for dei med høgde-

skrekk same kor du sit. Sjølve kupeen er lukka, men i gangen er det berre ei meterhøg dør der ein kan kjenne vinden og lukten og høyre bruset frå elva Têt.

Toget snirklar seg langs elva, krøllar seg oppetter dalsidene og tutar framføre tunnelane. Dei er det er mange av, 19 for å vere nøyaktig. Det tutar framføre skarpe svingar også, dei er det enda fleire av.

Det gule toget vert drive av elektrisitet, men ikkje gjennom leidningar i lufta. Energien er 850 volt likestrøm og vert henta frå straumskjena, som ligg på utsida av sjølve sporet. I staden for eit kraftig

lokomotiv er fleire elektriske motorar fordelt over heile tog-lengda, ein i annankvar aksling.

Det vert verre og verre å finne reservedelar og nokon til å reparere, for det er ikkje alltid ein finn folk som er gamle nok til å hugse korleis ein skulle gjere det. Men kreative reparatørar har mellom anna brukt utrangerte delar frå den franske TGV-en, og heldigvis var nokon så framsynte i 1910 at dei teikna ein plan over viklingane i motorane, slik at dei var råd å reparere.

Dammen ved Lac des Bouillouses, der elva Têt har sitt utspring,



OVER ELVA: Hengebrua Gisclard før Mont Louis var eit revolusjonerande stykke ingeniørkunst på byrjinga av 1900-talet.

FÅ KNAPPAR: Teknikken er 100 år gammal og robust.



GOD Plass: Dei gule seta er ikkje nett komfortable, men Lillian og faren er meir opptekne av utsikten.

«... begge desse rutene kåra blant dei sju mest spektakulære i Europa»

ligg på 2010 meters høgd og byrja som ein draum hos ein ung ingeniør allereie på 1840-talet. Han ville bygge ein dam slik at bøndene i området fekk stabil vatning til jorda og dyra sine. Det skulle gå over eit halvt hundreår før planane vart realiserte, men då også med ein kraftstasjon som kunne drive det vesle, gule toget. I tillegg sørgjer elva for vassforsyning til tre byar og drift av snøkanonar i skianlegga i området.

Bygginga av dammen starta parallelt med bygginga av jernbanen i 1903. Dei første elektriske jernbanane i Frankrike kom nett opp her i sør, då det ville vore

svært dyrt å drifte kolfyrte damplokomotiv i dette fjellområdet.

Det er bratt, som på Vestlandet, både terrenget og dei måpande turistane gjev assosiasjonar til Flåmsbana. Så er da begge desse rutene kåra blant dei sju mest spektakulære i Europa.

Medan Cerdagne-lina var livsnerven i denne delen av fransk Katalonia frå 1910 og heilt fram til 60-talet, vart toga etterkvart utkonkurrerte av bil og buss. I 1968 hamna lina på ei liste over jernbanar som skulle leggjast ned, seks år seinare var det på nære nippet. Men ei aksjonsgruppe fekk



1511 MOH.: Mont-Louis - La Cabanasse, alle stasjonane og landsbyane har to namn; fransk og katalansk.



VILLEFRANCHE: Fargane i det katalanske flagget går att i både tog og benkar.



STASELEG: Dei gamle trevognene, måla i dei katalanske fargane, var forseggjorde.

«... den einaste staden i verda at tre ulike sporbreidder møtast på éin stasjon»

hindra det, og i 1993 vart bana endeleg berga som «eit sosialt og identitetsmessig historisk monument».

Det kitlar i magen når det gule toget svever over Séjourné Viaduct. Den klassiske brua er bygd i granitt, og 65 meter høg og 230 meter lang passerer den høgt over både hovudvegen og elva Têt. Brua er konstruert i to etasjar, der den underste hovudbogen er bygd i gotisk stil, 30 meter vid. Over ligg 16 mindre, romerske bogar. 1 500 bygningsarbeidarar var i sving i tre år før viadukten var ferdig.

Hengebrua Gisclard vart bygd mellom 1905 og 1908 og var på den tida eit teknisk vidunder, uvanleg for jernbanebruer. Hovudspenget er på 165 meter, dei to halvspenna på 39 meter kvar. Sporet skrar svakt oppover 80 meter over bakken. Mannen bak denne revolusjonerande måten å byggje jernbanebruer på heitte Albert Gisclard, ein matematikar og ingeniør busett i Nîmes.

Den 25. november 1909 skulle den første strekninga fram til Mont-Louis eigentleg opne. Men under testkøyring av traseen nokre veker før, nærare bestemt 31. oktober, gjekk det veldig gale.

Bremsene svikta på toget, seks menneske omkom og ein vart hardt skadd. Blant dei som miste livet, var bruarkitekten sjølv, Gisclard. Men sia har det ikkje vore ulukke med det gule toget, som forresten har tre skilde bremsesystem, kvart av dei skal aleine kunne stogge toget. Dei var truleg ikkje rett kopla på den grufulle dagen.

Toget gjer eit kort stopp på Mont-Louis med røykepause for dei trengande før det ber vidare mot «toppen». Både ungane og den norske journalisten får kome inn til togføraren på skift. Det er artig å følgje med frå dette per-

spektivet og studere handteringa av instrumentbordet.

Etter kvart flatar landskapet ut på høgsetta. Vesle Lillian reiser med faren sin, og etter å ha spela ei stund på Gameboy, tek han fram ein liten kikkert. Vi ser ufatleig langt til alle kantar, himmelen er veldig stor i det vi nærmar oss Bolquère-Eyne på 1 593 moh. Dette er den høgstliggande jernbanestasjonen i Frankrike, om ein ser bort frå nokre stagjernbanar.

Endestasjonen Latour-de-Carol ligg nær grensa til Spania, som har breispør. Ifølgje boka Det gule toget – ei livsline, er dette den einaste staden i verda at tre ulike

sporbreidder møtast på éin stasjon. Det gule toget har meterspor, eller smalspor, medan hovudlinene i Frankrike har normalspor som det meste av Europa. Vi må gå av allereie i Font-Romeu fordi dette toget ikkje går lenger. Dessutan er Andorra det neste reisemålet vårt, men Andorra vert nok aldri noko tema i Jernbanemagasinet, der finst ikkje ein liten trikk ein gong.

KJELDER/LES MEIR:

- www.hhfrance.com/Languedoc/Places_of_Interest/The_Yellow_Train/the_yellow_train.html
- www.trainstouristiques-ter.com/train_jaune.htm
- www.countrycousins.co.uk/yelltren.htm

LE PETIT TRAIN JAUNE DE LA CERDAGNE

- 1903: Bygginga av jernbanen starta
- 1910: Sporet frå Villefranche til Mont Louis vert opna
- 1911: Spor fram til Bourg-Madame ferdig
- 1927: Heile bana frå Villefranche til Latour-de-Carol ferdig.
- Lengd: 62,6 km
- Toppfart: 55 km/t
- Høgste punkt: Bolquère-Eyne 1593 moh.
- Har planer om utvidet service, men mangler pengar

Norges neste Intercity-strekning?

Høyres transportpolitiske talsmann mener det er nødvendig å tenke visjonært for å få en moderne jernbane tilpasset nye bo- og næringslivsmønstre. I denne artikkelen argumenterer han for en ny baneforbindelse på Vestlandet.

Tog står høyt på agendaen hos de fleste politiske partier etter at vinterens togkrise med all tydelighet viste oss den katastrofale tilstanden jernbanenettet er i. Vedlikehold, vinterberedskap, nye tog og bedre togdrift blir satsingsområder til neste år.

Samtidig er det viktig å tenke mer langsiktig, strategisk og visjonært, om jernbanen skal ha livets rett i et lengre perspektiv.

Dagens bo- og næringslivsmønstre gir en annen utfordring for transportnettet enn den som lå til grunn da jernbanen ble bygget ut. Høyre vil sikre jernbanens fremtid ved å ta tak i dagens umiddelbare utfordringer, men samtidig modernisere sektoren og tore å tenke visjonært.

Intercity (IC)

Stortinget har en klar satsing på Intercitytriangelet i østlandsområdet, hvor man blant annet i Nasjonal transportplan (NTP) tydelig sier at dette området skal prioriteres, og at man skal iverksette en kraftig standardbedring og utbygging av dobbeltspor. Sammen

med den pågående motorvegutbyggingen til de tre strekningene Lillehammer/Skien/Halden – Oslo betyr dette at innen ti år vil stekningene ha utbygd en topp moderne infrastruktur med motorveg klasse A og ny jernbane dimensjonert for høyhastighet. Denne utbyggingen er Høyre enig i.

Det finnes kanskje andre store byer i Norge som også ville ha nytte av en solid baneforbindelse?

Befolkning og trafikkgrunnlag i den enkelte IC-korridor på Østlandet (med unntak av Vestkorridoren) er for eksempel mindre enn tilsvarende strekning Bergen – Stavanger. Bergensregionen og Stavangerregionen utgjør et bo- og arbeidsmarked på knappe én million mennesker.

I dag har Vestlandsregionenes storbyer en dårlig utbygget infrastruktur seg imellom. Denne delen av Vestlandet har mange av de viktigste næringsklustere i Norge med produksjon av mange eksportvarer og med regionens sterke posisjon innen fisk, verkstedsindustri, olje, gass- og energinæringene. Samtidig står området overfor en betydelig utfordring når oljealderen nå begynner å avta. Dette tapet må kompenseres gjennom bedre kommunikasjon og tilgjengelighet.

Vestfast

Naturen gjør Sør-Vestlandet til en fragmentert region med fire tyngdepunkt langs kysten. Bergensområdet, Sunnhordland, Haugalandet og Stavangerområdet er i dag stort sett isolerte arbeidsmarkeder. Den regionale tankegang er nettopp at områder sammen skal nyte godt av hverandres kompetanse og økonomiske kapasitet. For næringslivet



1,5 TIMES REISETID: Månedens gjesteskribent argumenterer for en ny høyhastighetstrasé mellom Bergen og Stavanger.

FOTO: DB AG/STEFAN WARTER

«Nå er det tid for et nytt løft for jernbanen i et nytt 100-års-perspektiv»

MÅNEDENS GJEST

Navn: Øyvind Halleraker
Tittel: Stortingsrepresentant, transportpolitisk talsmann, Høyre



gir dette et bredere rekrutteringsgrunnlag og arbeidstakerne får flere valgmuligheter.

En og en halv times reisetid mellom Bergen og Stavanger, som en høyfartslinje kunne gi, ville vært en samferdselsrevolusjon på Vestlandet.

Victor Norman viste på Transport og logistikkdagen at dersom en fergefri kyststamveg kommer på plass, øker produktiviteten i regionen med 2,5 prosent årlig. Dette vil gi en økt årlig verdiskaping på fem milliarder. Slike tall rettferdiggjør store investeringer i infrastruktur.

En fastlandsforbindelse – Vest-

fast – i en av Norges viktigste korridorer er avhengig av at regionen samler seg og igangsetter en helhetlig prosess for infrastrukturen rundt Vestlandskysten. Kanskje bør en se veg- og baneutbygging i sammenheng og vurdere hvilke synergier og muligheter en parallell utbygging vil gi.

Hvorfor jernbane

Utbygging av veg er også viktig, særlig når standarden er så elendig som i dag. På landets tyngste regionale strekninger må veg og bane utfylle hverandre. Ingen veg kan imidlertid gi den mobilitetsfor-

bedring en moderne jernbane med høy hastighet vil bety. Det er moderne, hurtiggående og miljøeffektive løsninger som jernbanen gir, som vil kunne tilfredsstille moderne mennesker som ønsker å reise miljøvennlig og kollektivt.

En moderne jernbane gir passasjerer og gods et raskt, stabilt, forutsigbart, komfortabelt og økonomisk tilbud.

Storbyene sliter allerede med et overbelastet trafikksystem. Med de befolkningsprognosene som ligger til grunn for utviklingen fremover, vil storbyene få alvorlige problemer om vi ikke klarer å planlegge godt

nok og sikre kollektivløsninger som gir enkeltmennesker muligheten til å pendle, og godstransporten konkurransedyktige betingelser.

Visjoner

Utbyggingen av Bergensbanen ble vedtatt i 1894 og kostet et og et halvt statsbudsjett. Politikerne innså den gangen hvor viktig jernbane ville være for fremtidig utvikling av landsdelen. Nå er det tid for et nytt løft for jernbanen i et nytt 100-års-perspektiv. Det vil også sikre Vestlandet som konkurransedyktig region for nye generasjoner framover.



Gulltoget

Den mangeårige jernbanefotografen var ute for å fotografere tog og biler side om side. Han plasserte seg mellom Jessheim og Kløfta, der motorveien og Gardermobanen går parallelt. - Det var veldig kaldt, så kamerabatteriet mistet sin kraft ganske fort, og jeg måtte ha det på innerlomma for varming i perioder, forteller han. - Da sola krøp ned over åsen, og toget fra Trondheim kom, var det bare å få inn batteriet i en fart og knipse. Det jeg ikke var forberedt på, var at sola speilet seg i vognene og ga en varm og gullaktig effekt, derav bildetittelen.

Bildet er tatt med en 300mm telelinse med blender 7,1 på 1/1250 sekund og ISO 200.

MITT JERNBANEBILDE

Foto: Rune Fossum
Tittel: Opplæringsleder
CargoNet
Bor: Kolbotn
Kamera: Nikon D60 og
D700



Nye spor

I Frankrike går det mot bygging av en 410 km lang høyhastighetsbane fra Bordeaux mot Toulouse med en avgreining i retning Nord-Spania. Med tid og stunder skal det ta tre timer å reise mellom Toulouse og Paris, to timer mellom Bordeaux og Bilbao og tre og en halv time fra Bordeaux til Madrid. I 2020 forventes det at tre millioner passasjerer reiser mellom Bordeaux (på størrelse med Bergen) og millionbyen Toulouse.

DSB størst i Sverige

Danske statsbaner i Sverige har vunnet sitt femte anbud og kjører nå på flere kilometer bane der enn den samlede lengden på jernbanen i Danmark! DSB konkurrerte om trafikken på Upplands Lokaltrafik (bl.a Arlanda, Uppsala og Gävle) med så vel Tågkompaniet som DB og Veolia, men fikk anbudet for 517,2 millioner SEK for en periode på 10,5 år.

OPS i Russland

Russerne vurderer offentlig, privat samarbeid som finansieringsform for høyhastighetsbanen mellom Moskva og St. Petersburg. Det vil si at utbygger også får ansvaret for driften av banen i dens levetid. Dette vil senke investeringskostnadene med 20-40 prosent, i følge generaldirektør Denis Muratov i Skorostnye Magistrali, et datterselskap av RZD.

Dyr billett

SJ har tatt 50 kroner for billetter kjøpt om bord i toget. Nå økes prisen til 100 kroner. Billetter til et SJ-tog kan kjøpes via internett, på billettautomat, via mobiltelefonen - eller av konduktør. Det siste blir imidlertid nå så eksklusivt og dyrt at kundene synes det går over alle støvleskaft. Men slik blir det nok.

Gammel konjakk

Ved utgravingen av en parkeringsgarasje ved Malmö C kom det plutselig til syne ei flaske i løsmassene som ble tatt opp fra åtte meter nedi grunnen. Det viste seg å være en flaske konjakk fra slutten av 1800-tallet. Ettersom korken hadde litt tvilsom kvalitet, og innholdet på flasken nok smaker mer som gytje enn konjakk, blir flasken med innhold like godt stilt ut i garasjelegget.



TOFT: Det nye høyhastighetstoget fra Alstom er skikkelig «tøft i trynet», men ikke tøft nok til at Eurostar vil ha det.

Tysk-fransk krangel

Eurostar har bestemt seg for å kjøpe tyske Siemestog når de skal utvide togstallen for 6-7 milliarder kroner, i stedet for flere tog fra franske Alstom. Selv etter en tapt rettssak fortsetter Alstom kampen for å stoppe Siemens i å få kontrakten.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **FOTO:** ALSTOM

Høyhastighetstog er «big business». Den første reaksjonen fra Alstom etter at det ble kjent at Siemens ville få kontrakten, var at «dette ville gjøre stor skade på Alstom». Selv etter at kravet om en rettslig kjennelse ble avvist i London, står Alstom på sitt. Nå skal de klage til EU-kommisjonen. Alstoms viktigste argument for å stoppe Siemens, er at de ikke oppfyller sikkerhetskravene for å kjøre gjennom tunnelen under den engelske kanal. Dette argumentet ble blankt avvist i rettskjennelsen.

Når Eurostar nå kjøper ti nye tog i tillegg til de 28 de har fra før, er det for å møte konkurransen fra Deutsche Bahn (DB). De nye togene får hver 900 sitteplasser mot 750 i de gamle.

Hårda bud

DB har allerede prøvekjørt et tog helt inn

i hjertet av London. Nå satser de på å sette i gang med rutegående trafikk i 2013 med tre tog i hver retning hver dag. Togene fra London vil bli delt i to i Brussel der det ene skal gå til Rotterdam og Amsterdam mens det andre går inn i Tyskland til Köln og Frankfurt. Det vil skje med tog som vil være veldig like de Eurostar kommer til å kjøre med.

Banen begge selskapene skal kjøre på, har skiftet eier i høst. Regjeringen i England har bunnskråpt statskasse og selger det de kan selge. Salget av rettighetene til å benytte høyhastighetsbanen sørover fra London skaffet drøye 20 milliarder kroner. Kjøperne er to canadiske pensjonsselskap. For å minimere risiko og sikre avkastning på innskuddsmidlene til framtidige pensjonister kjøper kanadierne altså retten til å operere Englands første høyhastighetsbane i 30 år.

Fra bru til tunnel?

I 2018 skal det være fast forbindelse mellom Tyskland og Danmark over Femern Bælt. Men først i 2012 blir det endelig avklart om forbindelsen blir i form av ei bru eller om det heller blir en tunnel.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **ILLUSTRASJON:** SUND&BÆLT

Det som mange var sikre på ville bli ei bru, er ikke lenger like sikkert. Nye kostnadskalkyler peker nå i favør av tunnel. Mens de første overslagene viste at ei bru ville bli flere milliarder kroner billigere enn en tunnel, er det i de siste overslagene dødt løp på i underkant av 40 milliarder danske kroner mellom de to alternativene.

For denne prisen skal det bygges firefelts motorvei og en dobbeltsporet jernbane.

Forbindelsen over Femern Bælt skal komme til erstatning for den kombinerte bil- og jernbanefergen mellom Rødby og Puttgarden. Denne fergen bruker 45 minutter på sin ferd mellom Danmark og Tyskland og går hver halvtime.

En fergetur med personbil koster i dag ca 500 kroner. Den nye forbindelsen blir heller ikke gratis. Milliardinvesteringen skal betales tilbake av brukerne, men det er foreløpig ikke anslått noen pris verken for biler eller tog.

Maner til kamp

Når det ikke lenger er så stor forskjell i kostnad på å bygge tunnel i stedet for bru, har naturvernorganisasjoner både i Tyskland og Danmark kastet seg inn i debatten på tradisjonelt vis. De vil ha tunnel. Bakgrunnen er at øya Fehmarn er et eldorado for fugler - og for fuglekikkere.

Den tyske naturvernorganisasjonen Nabu har 450 000 medlemmer. De er krystallklare på at bru vil skape problemer for trekkfuglene og lover å aksjonere med alle midler.

Alternativet til bru er en Bjørvika-løsning - altså en senketunnel. Den beslutningen skal tas allerede i januar. Ettersom mange i Folketinget synes ei bru ville tatt seg veldig godt ut over sundet mellom Danmark og Tyskland, er det fortsatt et åpent spørsmål hva de vil lande på.



SMUKT: Nye overslag viser at tunnel over Femern Bælt vil bli 600 millioner danske kroner billigere enn bru - uansett hvor smuk brua blir.



Jernbaneverket

Sentralt

Pressesjef
Jan Erik Kregnes
Mobil: 916 55 421
e-post: erik@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 72 525
e-post: dags@jbv.no

Info Sørlandsbanen

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

Løsning Julekryssord

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Jernbanens dikter

Med den skjebne som ble «jernbanerevolusjonen» til del gjennom nyhetsbildet i oktober i år, er det fristende å gripe tak i Ruteendring 2012 og kalle dens skjebne det samme som Tore Lindholt kalte sin bok om jernbanen fra 1990. Den het som kjent «Avsporing».

På den annen side: det går mot jul, og man innstiller sitt sinn mot høytid og fromhet, og undrenes tid er kanskje ikke helt forbi. Kan hende finner'n Sigbjørn noen ekstra pæng tel jernbana en gong tel våren i tjugeølløv? Kanskje kan finansministeren inspireres av en samfylking som fikk hedersbetegnelsen «jernbanens dikter»?

Det vil si: Rolf Jacobsen var opprinnelig ikke hedmarking. Han ble født i Kristiania i 1907, men allerede i 1913 flyttet familien til Flisa i Åsnes der de fikk jernbanestasjonen som nærmeste nabo. Og da han som trettenåring flyttet tilbake til Kristiania og bodde hos sin tante og onkel, kom jernbanen inn fra en ny synsvinkel. Onkelen Herman Engelsrud var nemlig jernbaneingeniør og hadde en kolossal samling av jernbanelitteratur og reiseskildringer. Her fikk utferdstrangen og jernbanemotivet god næring hos den kommende dikterspiren.

Da Rolf Jacobsen langt senere flyttet til Skappels gate 2 i Hamar, fikk han Dovrebanen som nabo fire meter fra husveggen. Ikke rart at jernbanen ble en del både av liv og diktning. I et intervju med NSBs personalblad «Vårt Yrke» i 1973 forteller Jacobsen at han fikk problemer med å sove – når ikke togene gikk om natten. I samme intervju røper han en hemmelig drøm om en gang å kunne flytte inn i en nedlagt jernbanestasjon.

Jernbanen inspirerer og taler til fantasien! En jernbanestasjon skulle gjøre godt, sier han til slutt i intervjuet.

Jernbanen går igjen som navn på diktsamlinger som Fjerntog (1951), Pass for dørene – dørene lukkes (1972), og som



motiv i en lang rekke enkeltdigt. Og det er også Rolf Jacobsen som har skrevet det mest monumentale jernbanediktet i norsk litteratur. Det heter «Jernbaneland». Vi skal til slutt gi en smakebit fra dette store diktet av en stor jernbanedikter som gikk bort i 1994 – uten å ha fått realisert sin hemmelige drøm om en jernbanestasjon.

Selv om snøen nå dekker både kløver og timian, og kamillen og tiriltungen er visnet for lengst, gjør det godt å føle på innholdet i slike strofer.

Benevnelsen «jernbanens dikter» er altså belagt, men «jernbanens minister» er ledig. Hører dere det, Magnhild og Sigbjørn?

Og så får dere alle ha en riktig god jul, godtfolk!

*Skinneene, blinkende brune
grener seg ut over landet
over de tjærede sviller,
gjennom de kløverrøde bakker.*

*Inne i de klamme tunneler
høyt over klirrende broer,
gjennom den øde, ropende mo
hvor timian vifter i graset,
og gyllenrød tiriltunge
duver ved skinnerekanten.
Der snuser den røde vimsende maur
og klatrer i skinnenes rust.*

*Sanden ligger og lyser
med oljeflekker og mønje.
Mellom de tunge, osende sviller
vokser kamilleblomsten.*