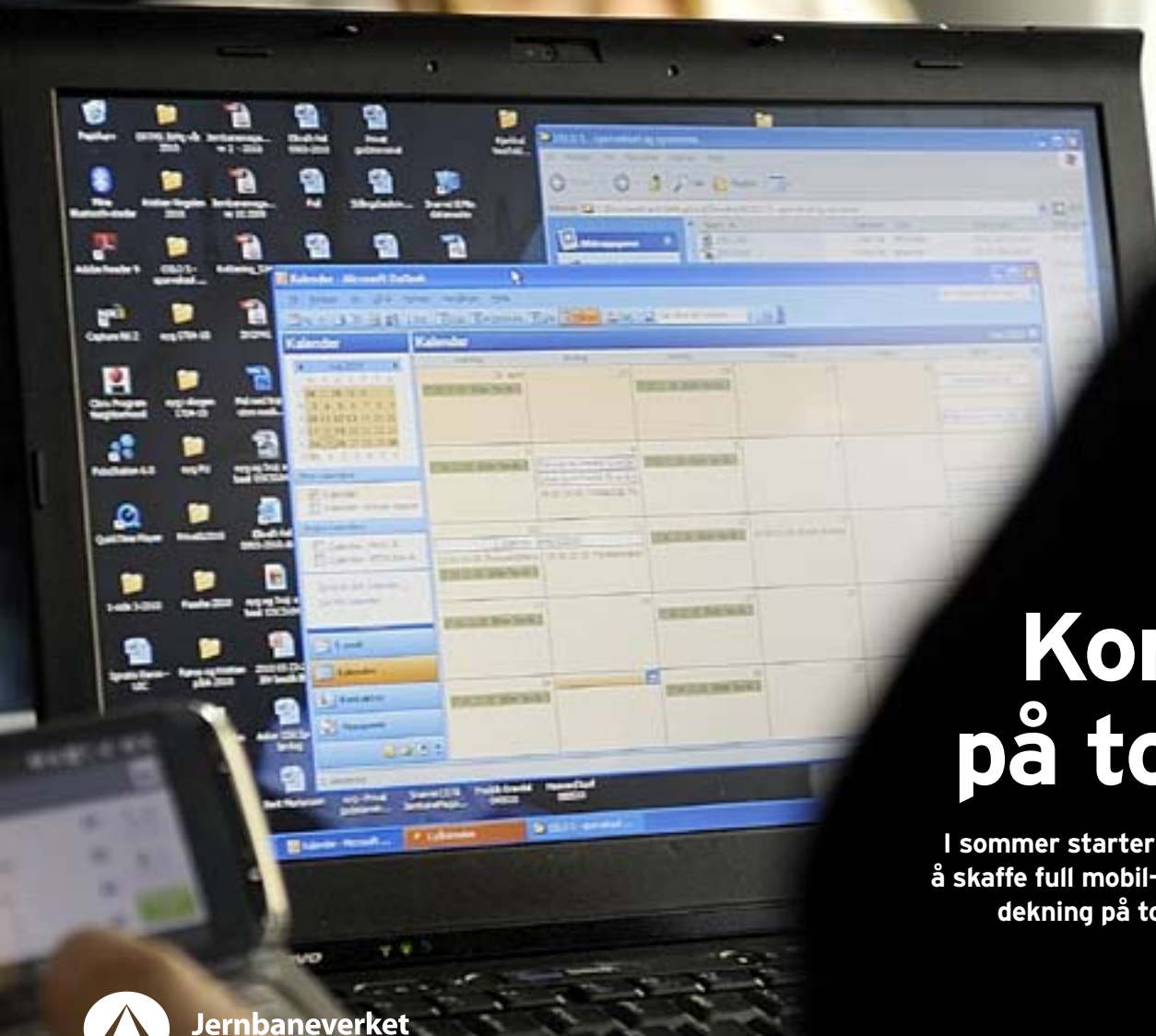


Jernbane

NR 5-2010

magasinet



Kontor på toget

I sommer starter arbeidet med å skaffe full mobil- og internettdekning på togene i Norge.

Side 4-7



Tilfredse kunder

Overskriften er kanskje provoserende for mange, for etter vinterens problemer og etterdønningene etter denne, er ikke tilfredse kunder jernbanens fremste kjennetegn. Alle kundeundersøkelser viser at det er en klar sammenheng mellom togenes punktlighet og kundenes tilfredshet.

Jernbaneverket ønsker tilfredse kunder. Vi har satt oss ambisiøse mål for kundetilfredshet, og innen 2013 skal kundene ha merket en betydelig forbedring. Det betyr at vi må ha fullt trykk i forbedringsarbeidet vårt. Viktigste av alt er naturligvis arbeidet med forsert vedlikehold og fornyelse av de tekniske anleggene. Det betyr at vi nå går inn i en periode med svært mange vedlikeholdssoppgaver og også flere stenginger av baner for å få utført oppgraderingsarbeidet.

Men dette er ikke alt. Vi er nødt til å arbeide på flere fronter. Vi er i en dialog med Samferdselsdepartementet om en del rammebetingelsesspørsmål som vi mener kan bidra til bedre driftsstabilitet, og ikke minst arbeider vi med forbedret trafikkinformasjon til kundene. I den nyorganiserte Trafikkdivisjonen har vi opprettet en egen enhet for dette, og det etableres nå et eget kundesenter for å forbedre dialogen med jernbanens kunder. Flere informasjonsbærere er i ferd med å plasseres ut på stasjonene, og i denne utgaven av Jernbanemagasinet omtales også arbeidet for å få bedre informasjon gjennom nett- og mobiltelefonløsninger.

I en annen reportasje tas det utgangspunkt i nok et sentralt kundebehov. En mobiltelefonsamtale fra toget kan i dag være en selsom opplevelse, med stadige avbrudd på grunn av dårlig dekning. Tilsvarende problemer er det med å koble seg opp til internett på toget. Nå er vi endelig i gang med å forbedre dette, og utover høsten vil det bli arbeidet på den første pilotstrekningen fra Lillehammer til Skien. Det er neppe tvil om at god dekning for mobil og internett vil gjøre toget mer attraktivt, ikke minst for de mange pendlerne som vil bruke tiden på toget til effektiv arbeidstid.

Jakten på tiltak for bedre kundetilfredshet skal prege Jernbaneverket i tida framover. Det forutsetter nær dialog med kundene, og vi skal måle de forbedringene vi oppnår.

Vi skal også arbeide med de langsiktige strategiske utfordringene, men bedre driftsstabilitet og mer fornøyde kunder er jobb nummer én.

Elisabeth Enger



Innhold



10 Miljøbane

Oslo S-Ski skal bli en enda mer miljøvennlig bane enn den svenske Botnibanen, som blir klimanøytral etter en fjerdedel av levetiden.



18 Glamorøs

Norsk jernbanehistorie er mer glamorøs enn det man kan få inntrykk av.



36 På nytt spor

Jernbanemagasinet har reist på det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger - som er bygd for vekst og utvikling.



24 Nye Geilo

Planoverganger legges ned og underganger bygges slik at jernbanen sikres og Geilo kan utvikles.



30 Eksdirektør

Nå skal Ole M. Drangsholt snekre og kløyve ved, og innrømmer at han likte å snakke med «gutta ute» - selv om han fikk «så øra flagra» ...

Jubler for kontor på toget	4
Mer informasjon til togbrukerne	6
Innenriks	8
Lærer av miljøprosjekt	10
EU følger etter	13
Min arbeidsdag	14
Sagt om jernbanen	15
Ny ledergruppe og full trøkk	16
- Jernbanen aldri modernisert	18

- Avgjør Intercity-tilbudet først	22
Krafttak for et «nytt» Geilo	24
Mitt jernbanebilde	27
Innenriks	28
Møte med	30
Månedens gjest	34
Stille før stormen	36
Utenriks	42
På skrått bakfra	44

Jernbane magasinet

NR 5 • 2010

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR: Tore Holtet

FOTOGRAFER: Øystein Grue

JOURNALIST: Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Reidar Skaug Høymork

Hilde Lillejord

Njål Svingheim

Olav Nordli

Ronald Holmstrøm

Egil Nyhus

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 28. mai

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.300

Layout: Cox

Trykk: Stens trykkeri

Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no

Jubler for kontor på toget

- Det blir jo som å bytte kontorsted. Dette høres nesten ut som himmelen! jubler Elin Olsen når vi forteller henne at Jernbaneverket nå jobber for å skaffe full dekning for mobiltelefon og internett på togene i Norge.

Tekst og foto: RONALD HOLMSTRØM

I sommer skal det settes inn utstyr for å få dekning i Osilotunnelen, og seinere i år starter arbeidet for å få dekning i tunnelene mellom Skien og Lillehammer.

Den første tunnelen som får utstyr for mobil- og bredbånd-dekning, er altså Osilotunnelen. Utstyret som skal til, skal monteres i løpet av langbruddet i sommer og forventes å være i drift i løpet av høsten.

Erfaringsstrekning

Skien – Oslo – Lillehammer er den første hele strekningen som bygges ut. Dette blir erfaringsstrekningen. Arbeidet med å montere utstyr for å få dekning i tunnelene starter i løpet av høsten 2010.

Strekningen planlegges å være ferdig utbygget med full dekning i løpet av 2011, men detaljene er ennå ikke klare.

– Prosjektet er i full gang med prosjektmøter og møter med de aktuelle partnere, understreker påtroppende prosjektleder Arild Wahl-Olsen. – Vi legger opp til at hoved-/detaljplan for erfaringsstrekningen skal bli godkjent i løpet av sommeren.

– Planene våre innebærer også

at en utredning, som inneholder en beskrivelse av de overordnede tekniske løsningene, prioriteringsliste for utbyggingsrekkefølgen og oversikt over total kostnadene, skal være klar i oktober i år. Når utredningen er ferdig, skal det lages hovedplaner for den enkelte banestrekningen, utdypet Wahl-Olsen.

Mange med PC

På toget mellom Oslo og Tønsberg sitter seniorrådgiver i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), Elin Olsen. Tiden på toget går med til å jobbe, og hun er en av mange som vil kunne få nytte av full mobil- og bredbånd-dekning i togene.

– Nå som det ikke er dekning for internett og mobil, må jeg planlegge hva jeg skal bruke arbeidstiden på toget til. Jeg leser dokumenter og utformer notater. Jeg må basere meg på ikke å bruke telefonen, den detter ut for ofte, sier Elin om hvordan det er å jobbe på toget nå.

– Det hadde løst masse for meg dersom det hadde vært mulig å få tilgang til intranettet og r:\- og p:\-områdene på jobben. Jeg hadde helt klart begynt å bruke tilbudet dersom det var mulig. Det tror jeg



mange andre også ville ha gjort. Bare se rundt deg. Legg merke til hvor mange som sitter her med pc, sier Elin og peker på flere personer i kupeen som sitter med en bærbar pc på fanget. De ser enten på film eller leser tekster.

Flere til ta toget

Seniorrådgiveren som er bosatt i Oslo, kjører ikke bare tog til og fra Tønsberg. Iblant sitter hun på med en kollega som kjører bil.

– Noen av pendlerne i DSB bruker helst bilen sin. Fra dør til dør mellom hjemsted og arbeidssted går det raskere med bil enn å kjøre kollektivt. De tenker at det er mer effektivt å kjøre bil for så å jobbe videre hjemme.

– Jeg tror flere av bilkjørerne

ville ta toget dersom det blir dekning om bord. For min egen del ville jeg bruke bil enda sjeldnere dersom det kommer i stand, slår Elin fast. Men hun tar et forbehold:

– Det kommer også an på prisen. Det er klart at prisen på togbilletten og bredbåndstilgangen vil spille inn. Det blir merkbart billigere når jeg sitter på med min bilkjørende kollega, smiler hun.

Alle banestrekninger

Målet er at alle banestrekninger skal få full dekning av GSM og de nye generasjonene av mobile systemer. Det er ikke sikkert at operatørene finner det kommersielt interessant bygge ut full dekning på fritt land langs strekningene med liten trafikk. I disse tilfellene

kan Jernbaneverket gjøre et offentlig kjøp for å få dekning.

– Full mobildekning om bord i togene har vært vurdert tidligere, blant annet da GSM-R-nettet ble bygd ut. Men oppdraget om å bygge ut mobilnett manifesterte seg egentlig aldri, sier teknologidirektør i Jernbaneverket, Terje Steinsvik.

– Det var i fjor sommer at det skjøt fart, fortsetter Terje. – Da tok Samferdselsdepartementet kontakt med oss om mobildekning. Og ut på høsten ga departementet oss oppdraget med å sørge for at det blir full mobildekning og trådløst nett for togpassasjerene.

Tette hull

Fordelingen blir slik at Jernbane-

verket tar kostnaden for å få dekning i tunnelene. De største operatørene har muntlig sagt at de skal tette dekningshullene som er utenfor tunnelene. Nå jobber Jernbaneverket Nett med å formalisere forpliktelsene for de operatørene som vil med på spleiselaget.

– Vi har 20 millioner kroner som skal brukes i år. De pengene går til arbeid og utstyr i Osilotunnelen og på erfaringsstrekningen Skien–Oslo–Lillehammer. Vi har også laget et grovt kostnadsoverslag. Dersom Jernbaneverket må trå til med offentlig kjøp i stor skala, vil det trenge om lag 500 millioner kroner i investeringsmidler, sier Terje Steinsvik om kostnadene for å få mobil- og bredbånddekning i norske tog.

TA TOGET: Elin Olsen tror flere bilkjørere vil ta toget dersom det blir full mobildekning om bord.



«Alle banestrekninger skal få full dekning av GSM og de nye generasjonene av mobile systemer»

Terje Steinsvik, teknologidirektør i Jernbaneverket

Gradvis mer informasjon til togbrukerne

- Allerede nå kan den flinke mobilbruker eller PC-bruker finne en del informasjon om togenes gang. Denne informasjonen skal bli gradvis bedre og lettere tilgjengelig, lover Thomas Ekdahl, som jobber for JBV Nett.

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

- Allerede i løpet av høsten skal vi ha en del nytt på plass, sier Ekdahl, og viser hva vi skal kunne forvente oss i framtida på sin egen mobiltelefon.

- Her får jeg opp akkurat det samme bildet og den samme informasjonen som vi får på monitoren på for eksempel Oslo S. Når vi ikke har gjort denne tilgjengelig ennå, er det fordi vi ønsker å forbedre datakvaliteten først, forklarer Ekdahl, som er én av en håndfull personer som nå tester ut denne løsningen.

Meter for meter

I neste generasjons utgave av dette informasjonstilbudet til kundenes mobil eller annet bærbart medium, vil datakvaliteten bli langt høyere.

- Nå er det langs hele jernbanelinjen bare om lag tusen målepunkt for om et tog er i rute. Hvis disse dataene derimot hentes inn fra en GPS-sender på toget, kan toget måles meter for meter, forklarer Ekdahl.

Når det skjer, skal det kunne vises på et kart hvor toget til enhver tid er. Da vil det også bli enklere å beregne togets ankomst og avgang fra en stasjon.

Infokrise

De som står og venter på toget på en holdeplass eller stasjon ett eller annet sted langs det norske jernbanelinjen, har etterlyst bedre informasjon når toget er forsinket eller noe annet skjer. Det har Jernbaneverket lovet dyrt og hellig å gjøre noe med. Det blir gjort nå.



INFORMERT: I framtida vil vi få mer og mer toginformasjon rett inn på mobilen.

- Trafikanten på Oslo S har det siste året prøvd ut den nye europeiske standarden Jernbaneverket har sluttet seg til. Denne standarden, populært kalt SIRI, leverer data til toginformasjonen som ligger på www.jbv.no. NSB har en tilsvarende informasjonstjeneste kalt «Er toget i rute?», men den er basert på togets siste passering av et utkjørssignal.

Komplisert spådom

- Når du tar regiontoget fra Drammen til Gardermoen, heter det for eksempel at toget var «10 minutter forsinket fra Sande». Et ønske fra min side er å kunne beregne forsinkelsen mer eksakt. Hvor mye vil det kunne kjøre inn av denne forsinkelsen? Men dette er problematisk å få til, innrømmer Thomas Ekdahl:
- Vi må passe oss så ikke folk

blir frakjørt fordi toget kom fortere enn vi hadde anslått!

«5-10 minutter forsinket»

Et annet prosjekt som også pågår nå, er «Tog som står»-prosjektet. I dag er den informasjonen som gis over PIA (Publikumsinformasjonsanlegg) tidvis meningsløs. Først kommer det opp beskjed om at «toget er 5-10 minutter forsinket».

Det er bare reiseamatører som slår seg til ro med den forsikringen.

For etter fem nye minutter endres gjerne beskjeden til «10-15 minutter forsinket». Saken kan være at toget står bom fast, enten fordi kontaktledningen er røket, fordi det er utløst et nødsignal, fordi et tog har tekniske problem eller liknende. Men dette fanger ikke systemet opp.



SPRUDLER: Thomas Ekdahl sprudler av entusiasme for de mulighetene som nå åpner seg.

- Det å få automatisert prognoser i en større avvikssituasjon er veldig komplisert. Foreløpig er nok den beste løsningen å skru av sanntidsinformasjonen og bare vise informasjon om avviket, mener Ekdahl.

En flom av info

De mest ivrige mobil- og PC-brukere har allerede i dag en mengde detaljert informasjon tilgjengelig. Og det kan rett og slett bli for mye informasjon å forholde seg til.

- Vi har på gang en kartlegging av hvilken informasjon ulike kundegrupper trenger, sier Ekdahl, og påpeker at det også kan være aktuelt å utvikle nye monitorer med plass til mer informasjon.

I 2011 har NSB mål om også å få opp informasjon om togsammensetningen. Hvor går de enkelte vognene i toget? Kommer det enkelt- eller dobbeltsett?

- Slik informasjon vil også være nyttig informasjon for å forhindre forsinkelser. Når folk vet hvor de skal stå på perrongen for å gå på den vogna eller avdelingen i toget de foretrekker, vil påstigningen gå fortere, sier Thomas Ekdahl, som for øvrig sprudler av entusiasme over de mulighetene som nå åpner seg for at jernbanen skal bli up-to-date på informasjon.

Færre togdrepte elger

I Ringsaker kommune i Hedmark har det vært en markant nedgang i antall elg som er drept av toget. Mens det i jaktåret 2003-04 (1. april-31. mars) ble drept 34 dyr, var det tilsvarende tallet siste jaktår 16, som igjen er seks færre enn i fjor. I veitrafikken er det derimot motsatt. Der ble det siste jaktseong drept 41 elger, én mer enn i fjor. Dessuten ble 81 rådyr drept i møte med bil mens det tilsvarende tallet for jernbanen var to, meldes det fra viltutvalget i Ringsaker kommune. Neste år er det gitt fellingskvote på 413 elger i Ringsaker!



FOTO: FOTOBLOGG.BYBANEN.NO

Bybanemelodier

Når holdeplassene på bybanen i Bergen skal annonseres, vil det skje med en liten melodisnutt i stedet for det sedvanlige «Neste holdeplass er». For Byparken og Bystasjonen er melodisnutten hentet fra «Jeg tok min nystemte». Før holdeplassen Wermland er det for eksempel noen melodilinjler fra Kjempeviseslåttene og før Hop litt fra Edvard Griegs A-mollkonsert. Melodisnuttene er laget av Snorre Valen, mest kjent som trøndersk stortingsrepresentant for SV. Dessuten er han sønn av Knut Serigstad, som i mange år var ansatt i NSB og Mantena i Trondheim, og nå er driftssjef for bybanen i Bergen.

Flytoget til Danmark

DSBs verksted i Århus har fått oppdraget med revisjon og oppussing av de 16 togsettene Flytoget eier. Blant annet skal alle stolene få en overhaling, dørbladene skal skiftes og de skal bytte alle utvendige lister. Avtalen har en verdi på 35 millioner kroner og vil vare ut 2011. Verkstedet håper at denne ordren skal åpne for flere oppgaver fra Norge.

Når naturen tar overhånd

- Risikostyring og gjennomføring av tiltak i forhold til ras er ett av de viktigste innsatsområdene i sikkerhetsarbeidet vårt. Nå skal vi også forholde oss til at det går ras der det ikke har gått ras før, sier jernbanedirektør Elisabeth Enger.

Tekst: ARVID BÅRDSTU
Foto: PER THOMAS RISVOLL

Ledergruppa i Jernbaneverket hadde rassikring som tema på det siste møtet sitt i april. Klimaendringene er den ekstra faktoren som Jernbaneverket nå må ta stilling til. Men uansett årsak til ras eller utglidning er en mer robust jernbane svaret.

- Vi skal ikke ha avsporinger som følge av ras, og vi skal ha god oversikt over og kontroll med risikoen, sier Enger, som avventer en rapport fra Banedivisjonen i september om hvordan Jernbaneverket skal styrke arbeidet med risikostyring, prioritere tiltak og gjennomføre disse.

I løpet av et par uker i mai var Ofotbanen, Nordlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen stengt som følge av ras, utglidninger



og telehiv. Verst gikk det ut over Nordlandsbanen da temperaturen i løpet av kort tid steg fra noen skarve plussgrader til full sommer.

- I høst var det lite snø og sprettkaldt. Deretter kom snøen. Når det så blir plutselig varmt, har vi en teori om at det danner seg

NATURKREFTER: Anleggsleder Bjørn Erik Fløtnes blir bare småguttet sammenliknet med utvaskingen store vannmasser klarte på kort tid. Her trengs 5-6 000 kubikk masse før skinnestrengen ligger stødig igjen.

basseng med vann under snøen som plutselig bryter seg ut, forklarer banesjef Jan Birger Almåsbro på Nordlandsbanen.

Flere brudd

Med fem hundre meters mellomrom et par kilometer sør for Lønsdal stasjon ble det anslått behov for 7-8 000 kubikk med stein for å erstatte det som var blitt vasket bort på to steder.

- Konklusjonen etter dette er at vi må lære oss å være proaktive. Dessuten må vi systematisere kunnskap som ligger i driftsorganisasjonen fra hvordan ting ble gjort før i tida. Det gjelder ikke minst hvordan vi kan holde stikkrenner åpne. Her hadde det ikke hjulpet med steaming, slår Almåsbro fast.

Nordlandsbanen er en av banestrekningene med størst utfordringer i forhold til ras og utglidninger.

- Jeg tror vi prioriterer riktig, men vi får noen tilfeller likevel. Over tid ser vi derimot en positiv utvikling i at det blir færre tilfeller, sier banesjef Jan Birger Almåsbro, som har 60 tiltak mot ras og utglidninger på budsjettet for i år.



MOTSTRØMS: Finanskrisen og mange driftsforstyrrelser til tross, administrerende direktør Linda Bernander Silseth kan konstatere at Flytoget AS holder koken som selskap med både mest fornøyde kunder og ansatte.

Kjerringa mot strømmen

Finanskrisen og kraftige fall i antall flypassasjerer til tross, Flytoget oppnådde også i 2009 et rekordhøyt resultat. Nøyaktig halvparten går som utbytte til staten.

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

Til tross for finanskrisen og færre flyreisende i 2009 klarte Flytoget AS å holde inntektene på samme nivå som rekordåret 2008. Faktisk ble det noen millioner kroner mer! Årsaken mener flytogsjef Linda Bernander Silseth hviler på de fire «stolpene» kvalitet,

punktlighet, service og passasjerrettigheter.

Et annet moment som betydde noe i 2009, var forlengelsen fra Asker til Drammen:

- Det var et høydepunkt for oss da vi kunne kjøre til og fra Drammen. Allerede nå utgjør andelen av reisende fra Drammen over tre prosent, og tallet er stigende, forteller Bernander Silseth.

Økt kapasitet

2009 var også det året da flytogsettene ble forlenget fra tre til fire vogner. Bedre plass gjør reiseopplevelsen bedre, mener flytogsjefen, som kunne se at markedsandelen av

trafikken til og fra Gardermoen økte for Flytoget i fjor.

På tross av enkelte perioder med driftsforstyrrelser og avvik som også rammet Flytoget, kom utmerkelsene og kåringene tett. Flytoget AS er blitt best i to omdømmemålinger og kåret til beste arbeidsplass.

Det til tross at punktligheten ved ankomst Gardermoen endte noe under det som er selskapets eget ambisiøse mål på 97 prosent.

- Utmerkelsene, tilliten fra kundene og anerkjennelsen skal ikke bli en sovepute, men en vitamininnsprøytning til å yte enda mer, lover Linda Bernander Silseth.

Studium i samferdsel

Veg og jernbane går sammen om et studium som skal gi bedre ledere og prosjektledere til vegvesenet, Jernbaneverket, entreprenører og de rådgivende ingeniørene. Målet er at kandidatene skal kunne mer om hele prosessen fra en plan blir til, via bygging, drift og til vedlikeholdet av veg og jernbane. Det er derfor et mål å sette sammen det første kullet med 25 studenter slik at alle disse fasene er representert. Deltakerne må med andre ord være forberedt på å bidra aktivt med egne erfaringer og kunnskaper under studiet, som avsluttes i mai neste år. Den som ønsker det, kan da avlegge eksamen ved NTNU. Søknadsfristen er 1. juni. Se www.samferdselsskolen.no



FOTO: ARVID BÅRDSTU

Utfordrer

Tor Granhaug (78) fra Gran gikk jernbaneskolen i 1955. Fortsatt sitter navnene på alle stasjonene på jernbanenettet i 1951 som spikret.

Det fikk han testet da han deltok på en talentkonkurranse på Gran nylig. Nå lurer Granhaug på om han er den eneste som husker dette. Kan du navnet på mellom 500 og 600 stasjoner i riktig rekkefølge langs alle landets jernbanestrekninger, kan du ringe ham for en utfordring på telefon 61 33 05 52.

Værstasjoner

I løpet av året skal Jernbaneverket sette opp ikke mindre enn 18 værstasjoner Norge rundt. Fem kommer langs Bergensbanen, to på Sørlandsbanen, to på Dovrebanen, seks på Nordlandsbanen mens tre blir bygd langs Ofotbanen. Når disse er oppe, vil det være bygd 30 værstasjoner. Værstasjonene sørger først og fremst for pålitelige målinger av nedbør og vil alle bidra til en jernbane som blir sikrere, ikke minst mot ras.

Lærer av miljøprosjekt

Miljø er ett av de tre viktigste argumentene når Sveriges største jernbaneprosjekt på 50 år åpnes offisielt 28. august. Miljømodellen som er utviklet av Botniabanan, skal nå brukes i Norges hittil største jernbaneprosjekt: Oslo S-Ski.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Slik blir billetten for en miljøvennlig reise på Botniabanan, sier miljøsjef Marie Berglund og viser oss informasjonen på togbilletten som forteller hvilket bidrag til miljøet det er å velge tog fremfor bil.

I Botniabanan-prosjektet har man anskueliggjort banens overbevisende miljøfortrinn i et miljøregnskap som vekker interesse over hele Europa.

Klimanøytral i 46 år

Absolutt alle utslipp som følge av bygging og drift av Botniabanan er nå regnet med, og det inkluderer produksjon av komponenter som jernbaneskiner, betongsviller og kjøreledning.

– Dette er produkter som representerer et betydelig CO₂-utslipp før de leveres, forklarer Marie Berglund.

I miljøregnskapet er anleggets levetid beregnet til 60 år.

– Når vi ser på miljøpotensialet den nye jernbanen representerer, ved at gods og personer kan transporteres med tog i stedet for bil, vil banen klimamessig gå i balanse 14 år etter at den er åpnet. Resten av banens levetid – 46 år – representerer en klimagevinst, oppsummerer Marie Berglund til Jernbanemagasinet.

Miljøbudsjett

Håvard Kjerkol, miljørådgiver i Oslo S-Ski-prosjektet, anvender metoden som Marie Berglund og hennes kolleger på Botniabanan har utviklet.

– Mens Botniabanan har laget et miljøregnskap, lager vi et miljøbudsjett for Follobanen. Vi kan derfor gjøre de gode miljøvalgene i forkant under planleggingen av Norges lengste jernbanetunnel.

– Som Fastlands-Norges største byggherre og innkjøper skal Jernbaneanlegget bruke vår markedsrett til å fremme miljøet gjennom

å velge de mest miljøvennlige produktene og løsningene på Follobanen, understreker jernbanedirektør Elisabeth Enger.

Godt forarbeid

– Blir miljø en kostnadsdriver som kan forsinke fremdriften?

– Nei, svarer prosjektsjef Anne Kathrine Kalager i Follobaneprojektet. – I Jernbaneanlegget har vi gode erfaringer med å inkludere miljø i tilbudsgrunnlag og på denne måten legge føringer for entreprenørene som skal bygge for oss. Gode beskrivelser og godt forarbeid er med på å holde framdriften oppe og unngå ubehagelige og kostbare overraskelser. I Follobaneprojektet har vi mer fokus på drift og vedlikehold enn i noen tidligere tilsvarende utbygging, understreker Kathrine Kalager.

– Blir Norges lengste jernbanetunnel automatisk en miljøvennlig jernbane?

– Ikke nødvendigvis. Men vi legger ned store ressurser for å bygge en tett og sikker tunnel

som ikke skader miljøet, forteller prosjektsjefen. Miljøtenkingen omfatter ikke bare bygging, men hele livsløpet til Follobanen. Det betyr også at anlegget skal integreres i omgivelsene på en god måte, understreker Kalager.

Bedre enn Botniabanan

– Miljø handler om langt mer enn CO₂, påpeker Håvard Kjerkol, utdannet på Universitet for miljø- og biovitenskap (UMB) på Ås. Kjerkol skryter av pionerarbeidet Marie Berglund og hennes team har stått for, og som nå kommer til anvendelse på den første etappen av en fremtidig høyhastighetsbane mot Sverige med forbindelse videre til Europa.

– Vi har absolutt mulighet til å prestere enda bedre miljøresultater når Follobanen står ferdig enn det Botniabanan i dag kan vise til. Vi gjør kartleggingen i forkant og kan både jakte på de beste produktene og de beste arbeidsmetodene, sier Håvard Kjerkol.

Miljøregnskapsmodellen gjør

at vi har mer fokus på innsatsfaktorene og miljøgevinst i et jernbaneanleggs livsløp og levetid.

Pionerinnset

Biologen og miljøsjefen i Botniabanan AB, Marie Berglund, er overbevist om at miljø blir et av de tre viktigste argumentene kong Carl XVI Gustaf vil trekke fram når han den 28. august skal klippe det blågule flaggbåndet på Botniabanan.

Tradisjonelt betraktes energiforsyningen til toget i form av vannkraftprodusert elektrisitet og atomenergi når transportformene sammenlignes i et CO₂-regnskap.

– Jeg mente det var viktig å se på alle utslipp relatert til anleggsarbeid og produksjon av alle elementer som inngår i et jernbaneanlegg, som for eksempel sviller og skinner. Hvor mye utslipp representerer produksjonen av stål som inngår i et jernbaneanlegg som Botniabanan representerer? All sprengning av fjell, betongproduksjon til broer,



PIONERER: Miljøsjef Marie Berglund i Botniabanan AB har gjennomført et pionerarbeid med miljømerking av transport. Miljørådgiver Håvard Kjerkol i Jernbaneanlegget anvender nå metoden på Follobanen.

BOTNIABANAN AB		LKM9027I0001	
Umeå Ö - Nyland 1 klass		CO ₂ -utslipp	
Denna biljett berättigar till en tur- och returresa längs hela Botniabanan.		Transport: 0,8 kg	
1 Vuxen		Infrastruktur: 5,0 kg	
Umeå Ö - Nyland Botniabanan		Totalt: 5,8 kg	
Årsgång	Årskort	Tåg	CO ₂ -avgift: 1,5 kr
12.02	13.06	0001	(baserat på 24 EUR/CO ₂)
Nyland - Umeå Ö 1 klass		Jämförelse - Bil	
Årsgång	Årskort	Tåg	CO ₂ -utslipp: 26 kg
20.12	21.16	0002 01 01	CO ₂ -avgift: 8 kr
Giltig 2010 och 2011		Totalt pris: 170 kr	
00655107 Ser 4317, 012 4313			

MILJØBILLETT: Oslo-Ski ønsker å kopiere Botniabanan, som dokumenterer miljøgevinsten.

stasjonsanlegg representerer også miljøforstyrrelser. Dette må regnes inn for å kunne sammenstille fly, bil og tog. Vi vet at jernbane kommer meget gunstig ut miljømessig. Målet var å vise hvor gunstig, sier Marie Berglund.

Miljømerking

– For hvert element i produksjonen av jernbaneanlegget har vi utviklet et konsept for varemerke-deklarasjon (Environmental Product Declaration, EPD), som er basert på en internasjonalt anerkjent metode, forklarer Marie Berglund. – Vi har vi sett på hvor mye vi anvender av betong, stål osv. og sett dette i et livssyklus-perspektiv – helt fra utvinning av råmaterialer til produksjon frem til skinnene er er lagt og jernbaneanlegget står ferdig.

Alt må kunne måles per kilometer jernbane. På den måten ser vi hvor har vi den største miljøpåvirkningen målt i personkilometer – eller tonnkilometer – slik at vi kan lære av dette og lettere avgjøre hvor vi skal legge de fremtidige miljøanstrengelser. I neste omgang vil valg av produsent av

jernbaneskiner og andre komponenter bli basert på miljømerking og de krav vi setter som innkjøpere i våre prosjekter.

Biologisk mangfold

Selv om arbeidet med miljøregnskap har handlet mye om CO₂-utslipp, har Botniabanan lagt stor vekt på hensyn til det biologiske mangfoldet. Både veg og jernbane representerer en barriere og fragmentering i forhold til bevegelsesfrihet og arealutnyttelse.

– Vi ønsket å vurdere hvilken påvirkning et jernbaneanlegg representerer i forhold til biologisk mangfold. I metoden har vi lagt inn en beskrivelse av naturtypeforandringen som jernbaneanlegget representerer. Vi har lagt stor vekt på støy fra jernbanen overfor naboer, virkninger på fugleliv og ulemper i rekreasjonsområder, presiserer Marie Berglund i Botniabanan AB.

STARTEN: Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) markerte byggestarten for Follobanen på Ski stasjon. Prosjektchef Anne Kathrine Kalager og jernbanedirektør Elisabeth Enger (t.h.) assisterer.

BOTNIABANAN

- 190 km enkeltsporet jernbane langs Norrlandskysten fra Umeå og retning Stockholm
- Bygd for inntil 120 km/t for godstog og 250 km/t for persontog
- Åpnes 28. august og knytter sammen tettstedene etter en byggeperiode på 12 år
- Første jernbane i Skandinavia med trafikkstyringssystemet ERTMS
- Banen får 22 stasjoner med kryssingsspor på 750 meter og består av 143 broer og 25 kilometer tunnel.
- Pris 15,5 milliarder svenske kroner.

FOLLOBANEN

- 19 km dobbeltspor i tunnel fra Oslo S til Ski bygges for mer enn 250 km/t
- Byggeperiode 2013-2018
- Vil redusere reisetid Oslo S-Ski fra 22 til 11 minutter og gir økt kapasitet for gods tilsvarende 750 vogntog pr. døgn.
- Gir 11000 flere reisende i rushperiodene
- Kostnadsberegnet til 11-13,5 milliarder norske kroner
- Oslo S-Ski blir første etappe på en høyhastighetsbane mot Sverige og kontinentet



EU følger etter

Marie Berglund bekrefter stor interesse i EU for miljøregnskapsmetoden som Botniabanan har utviklet. Et regelverk basert på Botniabanans metodikk er nå i støpeskjeen.

– Botniabanan er det første større samferdselsprosjektet i Sverige hvor berørte naturforhold dokumenteres og beskrives før og ikke minst etter gjennomført inngrep, forteller Marie Berglund til Jernbanemagasinet. – Entydige krav skjerper byggherrens innsats og vurdering av hvilke miljøtiltak som har størst betydning, og metoden vi har utviklet er nå tilgjengelig for andre og kan lastes ned fra vår hjemmeside, forteller Marie Berglund.

Botniabanans miljøplanlegger, Stefan Uppenberg, deltar i en rekke nettverk og arbeidsgrupper i EU hvor Botniabanans metode blir anvendt aktivt.

- Småpenger

På spørsmålet om noen har gjort dette grundigere enn Botniabanan er svaret kort og godt:

– Nei!

– I dag er aktuell produktinformasjon lettere tilgjengelig enn mange er klar over, og de fleste komponenter til et jernbaneanlegg har for lengst krav til produkt- og miljømerking, forklarer Marie Berglund. – Dette gjør arbeidet med et miljøregnskap eller «miljøbudsjett» mye enklere. Botniabanans miljøsjef omtaler miljøregnskapet som Botniabanans «testamente» som ved prosjektets slutt skal overrekkes det nye Trafikverket.

– Men hva har innsatsen for det biologiske mangfold på Botniabanan kostet?

– Vi har gjort store anstrengelser for å beskytte fuglelivet. Ettersom Botniabanan går gjennom et våtmarksområde med spesielt sårbare biotoper, har vi gjennomført tiltak for å sikre at fisk og dyreslag knyttet til våtmarksområder skal kunne bevege seg mest mulig uhindret av jernbaneanlegget.

Kostnadene

Kostnadene for å tilpasse jernbanen til vassdrag og forhindre fugledød, redde frok og firsler utgjør beskjedne 17 millioner kroner. Med andre ord er denne post småpenger i det store regnestykket.

Botniabanan har brukt om lag 600 millioner SEK på å definere miljøkostnader. To tredjedeler av disse kostnadene har direkte relevans for driftsfasen.

250 millioner SEK er gått med til å redusere støy og andre miljøulemper.

125 millioner kroner er brukt til å redusere ulemper for grunneiere som berøres direkte av jernbaneanlegget.

Trives best når det koker

Med blikket rettet mot fire skjermer og stemmen i mikrofonen har toginformatør Arild Johan Carlsen Strandberg som mål å gi best mulig informasjon over høytaleranleggene om togtrafikken til de reisende mellom Stavanger og Moi.

Tekst og foto: HILDE LILLEJORD

Inne i det vesle kontrollrommet på hjørnet av Stavanger stasjon sitter Strandberg og følger med på pc-skjermene foran seg som viser togtrafikken i langs Jærbanen. Kontoret som ligger praktisk lokalisert i første etasje rett ved perrongen, deler han med toglederne hvor de sammen har godt utsyn til både passasjerer og tog.

Beholdt roen

– Tog til Nærbø er klar til avgang på spor to klokken 13.40, taler Arild inn i mikrofonen på klokkeklar jærdialekt. Konsentrert observerer han bevegelsene på skjermene foran seg. Fire av dem viser bilder av togtrafikken, den femte i enden har kontakt med resten av omverdenen gjennom internett. Som toginformatør har han ansva-

ret for all informasjonen som går ut på høytaleranlegget mellom Stavanger og Moi og at det kommer riktig informasjon på monitorene på alle perrongene på samme strekning.

Denne dagen går trafikken som den skal, men slik har det ikke alltid vært etter at dobbeltsporet åpnet for drøye seks måneder siden.

– Vi fikk heldigvis øvd oss litt med enkeltsporsdrift og «buss for tog» før dobbeltsporet åpnet slik at vi klarte å beholde roen når det noen dager i vinter ikke alltid gikk som det skulle, forklarer Strandberg.

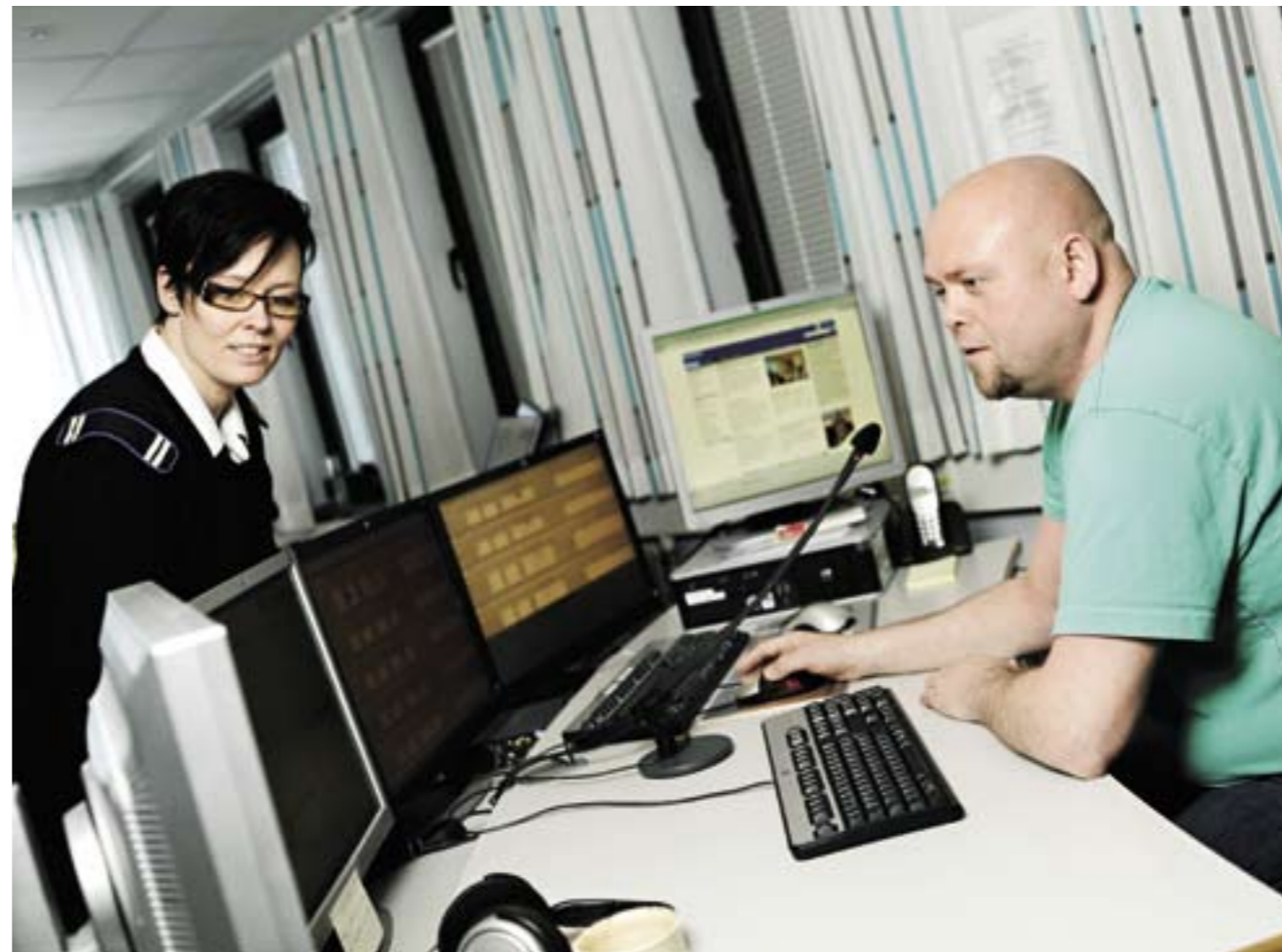
Inspirerende

– Hvordan føles det å være på jobb slike dager når alt stopper seg i togtrafikken?

– Jeg liker nesten når det koker litt, da føler jeg virkelig at jeg gjør nytte for meg, svarer Arild smilende, men tilføyer raskt at han for kundene sin del alltid håper at toget går selv om det føles ekstra inspirerende å jobbe for å finne en løsning på problemene når det først oppstår avvik.

Etter et drøyt år i jobben har han vært med på en rekke avvik og stopp i togtrafikken, men håndteringen av disse stort sett har gått veldig bra.

– Det er jo klart at ikke alle kan være hundre prosent fornøyde all-



tid, men stort sett virker det som kundene er tilfredse med den informasjonen de får under avvikene. Det viser i hvert fall kundebarometrene.

Hemmeligheten

Noe av hemmeligheten bak denne suksessen er ifølge Strandberg det gode samarbeidet med NSB, noe som ble godt synlig under det landsomfattende avviket i april i år.

– Jeg vil si at måten vi klarte å håndtere det avviket på den gangen, var eksemplarisk, NSBs kundeveiledere var selv med i bussene som gikk og holdt til enhver tid kontakt med toginformatørene om hvor bussen befant seg. Dermed kunne vi på toginfo fortelle passasjerene at bussene på de aktuelle stasjonene var klare til avgang tilbake til Stavanger. På den måten fikk vi til et oversiktlig og effektivt system. Vi klarte også å skaffe nok busser.

Alle reisende kom seg fram selv om toget sto.

Støtte i jobben

Selv med mor, bror og søster som konduktører på NSB og en svoger som lokfører, følte ikke Strandberg noe kall etter å arbeide med jernbane da han først tok fatt på arbeidslivet.

– Det kom faktisk helt spontant, jeg hadde ikke sett for meg noen karriere innen jernbanen før mor tipset meg om å søke på denne nyopprettede stillingen da den ble utlyst. Nå et drøyt år etter er jeg fremdeles her og har ikke angret ett sekund. Jeg stortrives i denne jobben, forklarer toginformatøren som trekker fram utviklingsmulighetene, den varierte arbeidshverdagen og ikke minst gode kolleger.

– Jeg gleder meg til å gå på jobb hver eneste dag, sier Strandberg, til tross for at han har gjennomgått noen tøffe perioder i privatlivet det siste året: Han mistet en

GODT MILJØ: Toginformatør Arild Johan Carlsen er takknemlig for det gode arbeidsmiljøet og de gode kollegaene på jobben, Hilde Cecilie Kvía er en av dem.

far og et barn på under et år, men selv etter at datteren døde like etter fødselen i april, tok det ikke mer enn to uker før Strandberg var tilbake i jobb.

– For meg har det vært godt å komme raskt tilbake i arbeid, det har faktisk hjulpet å få tankene over på andre ting. Jeg har også fått mye hjelp av vår kollegastøttekontakt. Han har støttet meg mye i forbindelse med begge dødsfallene i familien. I tillegg har også sjefen min vært veldig behjelpelig og gitt meg mye fleksibilitet til å tilpasse arbeidshverdagen min slik at det fungerer best for meg og resten av familien i denne vanskelige perioden, sier Strandberg og lar blikket gli mot vinduene og perrongen utenfor hvor mylderet av mennesker inn og ut av togene fortsetter.

SAGT OM JERNBANEN



«Vår undersøkelse viser at Norge har et ekstremt tregt togtilbud. Vi er verst i Vest-Europa og på bunnivå i Europa som helhet. Togrevolusjonen i vår verdensdel har ganske enkelt ikke kommet til Norge»

ARILD HERMSTAD, leder Framtiden i våre hender

«Vi har tro på jernbanen som framtidig segnet transportmiddel for tømmer. Toget flytter store volum raskt og effektivt»

PER KVESETH, daglig leder Nortømmer AS

«Hvis ikke regjeringen tar grep nå, blir togsituasjonen antagelig som i dag i overskuelig fremtid»

BJØRN SUND, Gardermoen-, Telenor- og Ahus-utbygger

«Det er på tide at også den norske regjeringen etablerer finansieringsordninger som muliggjør en jernbanesatsing som både tar igjen det tapte og gir Norge en moderne jernbane»

REIDAR BRAATHEN, prosjektleder Jernbaneforum Sør

«Det er påfallende at offentlig sektor er mer preget av manglende vedlikehold enn privat sektor er»

PER KLEPPE, finansminister 1973-79

«Vi håper at særlig SV og Ap slutter å opptre som de siste dagers hellige. Dagens system med årlige bevilgninger over statsbudsjettet gir for mange tilfeldigheter»

LEDER, Nationen

«Gnålet fra Knut Arild Hareide om å omorganisere Jernbaneverket er en avsporing»

KJELL ATLE BRUNBORG, leder Norsk jernbaneforbund



«Jeg gleder meg til å gå på jobb hver eneste dag»

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Arild Johan Carlsen Strandberg

ALDER: 40 år

TITTEL: Toginformatør

SIVILSTATUS: Gift, tre barn

YRKESBAKGRUNN: Toginformatør siden 15. mars 2009. Tidligere vekter, lagerarbeider for Tine og innehaver av egen pub.

Ny ledergruppe og full trøkk

Jernbanedirektørens nye ledergruppe er på plass. Også noen av arbeidsformene vil bli endret, og det settes full trøkk både i forhold til kortsiktige og langsiktige utfordringer.

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

Jernbaneverket har i løpet av de siste månedene fått ny trafikkdirektør, ny utbyggingsdirektør, ny teknologidirektør, ny administrasjonsdirektør, ny økonomidirektør og ny organisasjons- og personal-

direktør. Snart skal det også tilsettes ny sikkerhetsdirektør.

Stor bredde

Enger har hatt en første strategi- og utviklingsamling med sine nye og gamle ledere og konstaterer: – Jeg er veldig godt fornøyd med sammensetningen av den nye ledergruppen. Den representerer stor bredde, med ulik kompetanse og erfaringsbakgrunn, poengterer Elisabeth Enger og viser til at ledere med jernbane- og jernbaneverkskunnskap nå kobles sammen med

ledere som har ideer og kunnskap fra helt annen type virksomhet.

– Jeg gleder meg over stort engasjement og sterk motivasjon blant mine ledere, sier Enger, som skal håndtere en ledelse bestående av 12 mennesker inkludert jernbanedirektøren.

– Vi går bort fra en ordning med ukentlige ledermøter og over til nye arbeidsformer. Når hele gruppen samles, skal vi i større grad behandle strategiske og overordnede spørsmål. For øvrig vil vi jobbe mer fleksibelt enn før, ut fra

en erkjennelse om at alle ikke behøver være med på alt.

Tenke høyt og fritt

Den nye trafikkdirektøren vil få en sentral rolle i «det nye» Jernbaneverket. Han skal lede en gruppe som skal ha fokus på de mer kortsiktige målene: bedre punktlighet, regularitet og kundetilfredshet med tidshorison fram til 2013.

Plan- og utviklingsdirektør Anita Skauge skal i tillegg lede en gruppe som arbeider med mer langsiktige strategier for arbeidet

med nasjonal transportplan, høyhastighet mv.

– Her skal det diskuteres og utfordres og tenkes høyt og fritt, på tvers av ansvarsområdene, forteller Enger. Inn i dette arbeidet vil hun også invitere andre fra organisasjonen.

– Vi vil ha med medarbeidere i kraft av deres kunnskap og ikke på grunn av posisjon, sier Enger.

Stor tiltro

Jernbanedirektøren påpeker at Jernbaneverket står i en brytnings-

tid der «alle» ønsker en bedre jernbane og der omgivelsene krever strakstiltak for å bedre togtilbudet, men også forslag om hvordan norsk jernbane best kan bli fornyet og modernisert.

– Jeg har stor tiltro til at den nye ledelsen vil evne å ta opp i seg og bygge videre på all den kompetanse som finnes om jernbane og moderne transport både i og utenfor Jernbaneverket. Vi skal levere en best mulig jernbane på kort og lang sikt, konkluderer jernbanedirektør Elisabeth Enger.



ELISABETH ENGER (51)

Jernbanedirektør
▶ Fra Ridabu ved Hamar
▶ Cand.mag. (Norges kommunal- og sosialhøgskole og Universitet i Oslo)
▶ Tidligere rådmann i Bærum og Lier samt stabssjef og direktør i Kommunenes Sentralforbund

HARALD NIKOLAISEN (43)

Utbyggingsdirektør
▶ Fra Farsund
▶ Sivilingeniør (NTH), Master of Management (BI)
▶ Har ledet større utbyggingsprosjekter - i Hydro, Jernbaneverket og som konsulent i Dovre International

JOHN OLE GRINDE (63)

Banedirektør
▶ Fra Horten
▶ Sivilingeniør fra Norges tekniske høyskole (NTH)
▶ Tidligere vedlikeholds- direktør og regiondirektør i JBV samt en mangeårig karriere i NSB

ANITA SKAUGE (51)

Plan- og utviklingsdirektør
▶ Født i Oslo, oppvokst i Asker
▶ Samfunnsøkonom
▶ Har hatt ledende utredningsjobber i en årrekke, både i Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet

BJØRN KRISTIANSEN (55)

Trafikkdirektør
▶ Fra Hvitsten i Vestby kommune
▶ Sivilingeniør (data)
▶ Tidligere direktør for Fred. Olsen Lines, NSB Gods, Posten Transport, Cinet og Worksoft

JØRN JOHANSEN (49)

Økonomidirektør
▶ Fra Oslo
▶ Siviløkonom
▶ Tidligere økonomidirektør i NAV og lederjobber i Telenor, sist leder for tjenesteutvikling og innovasjon i Telenor Fixed Nordic

WENCHE OMBUDSTVEIT (46)

Adm.direktør
▶ Fra Horten
▶ Siviløkonom, Master of Management
▶ Har vært rådgiver i Cappemini Norge og mangeårig leder av økonomiseksjonen i Vegdirektoratet

SVEIN HARRISLAND (57)

Markeds- og kommunikasjonsdirektør
▶ Fra Kristiansand
▶ Statsviter
▶ Tidligere administrerende direktør for Vest-Agder kollektivtrafikk og informasjonssjef i NSB

TERJE STEINSVIK (63)

Teknologidirektør
▶ Fra Bø i Vesterålen
▶ Teleingeniør og offiser
▶ Har vært leder i JBV Nett og tidligere direktør både for Tri-Max Ltd (sikring av verditransporter) og i IT-produsenten Intel Europa

VIGDIS SAURE (50)

Organisasjons- og personaldirektør
▶ Fra Bjørke på Sunnmøre
▶ Sykepleier samt utdanning i økonomi og administrasjon
▶ Tidligere HR-direktør i legemiddelfirmaet Glaxo Smith Kline og IT-firmaet Eterra

STEIN O. NES (60)

Assisterende jernbanedirektør
▶ Fra Rena/Hamar
▶ Sosialøkonom
▶ Har hatt framtreddede lederjobber i Jernbaneverket, Samferdselsdepartementet og NSB.

- Jernbanen aldri modernisert

Mannen som står i spissen for å bevare ærverdige stasjonsbygninger og bevarte jernbaner, advarer mot å henge fast i 1800-tallets tankegang: - Skal politikerne lære av historien, må de våge å satse på en bærekraftig jernbane, også høyhastighetsbaner, sier Magne Fugelsøy.

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

«I Norge har man slitt med dilemmaet at man verken har hatt råd til eller råd til å la være å satse på jernbaner.»

- Nå er det på tide å bryte ut av denne sirkelen, mener Fugelsøy, forfatter av den ferske boka «Dette for Landet velsignede Transportmiddel». Dette er den første av i alt åtte bøker og kataloger som han og Jernbaneverket utgir i forbindelse med landsverneplanen. Og nettopp denne boka er et høyaktuelt historisk bakteppe for diskusjonene rundt norsk jernbane.

- Revolusjonerende

- Norsk Hovedjernbane var i sin tid like revolusjonerende i forhold til hesten som høyhastighetsbaner i dag er i forhold til våre nåværende jernbaner, sier Magne Fugelsøy, sivilingeniøren som i 1991 ble ansatt for å utrede nettopp en høyhastighets jernbane mellom Oslo og Trondheim.

NSB nådde ikke fram med sine utbyggingsplaner for nærmere 20 år siden, og den da framtid-fokuserte utrederen fikk i stedet ansvaret for å ta vare på den historiske jernbanen som kulturskatt.

Han har hatt en meningsfull rolle som historisk skattejeger og minner om at norsk jernbanebygging var nasjonsbygging gjennom 100 år.

- Vår moderne tid startet med jernbanen. Datidens politikere gjorde maksimalt ut av de pengene de hadde, og ikke minst har vi

grunn til å være stolte av stasjonsbygningene våre. Mange av dem var og er blant de fineste i Europa. Kan noen i dag tenke seg Dovrefjell uten de flotte stasjonene? De framstår som de reneste kongsgårdene fra folkeeventyrene og er selve inkarnasjonen av norsk tradisjonsarkitektur. Og selv om stålbruer var rimeligst, ble det på denne tiden også i stor stil bygd imponerende steinbruer. De ble sett på som en viktig del av nasjonens kulturelle selvbilde. Man kan derfor med rett hevde at landet i like stor grad bygde seg et nasjonalt selvbilde som at man bygde jernbaner.

- Norsk jernbanehistorie er mer glamorøs enn det man kan få inntrykk av i dagens ensidige og negative framstilling av norsk jernbane, fastslår forfatteren.

Mye og billig

Fugelsøy har dukket lenger ned i ulike deler av norsk jernbane enn de fleste, og han har gjort flere observasjoner som er tankevekkende i 2010.

- Da norsk jernbane ble bygd, hadde ikke Norge noe økonomisk fundament. På 1870-tallet gikk likevel 20 prosent av statens lånte og oppsparte midler til jernbanen, og i 1876 ble det for eksempel ferdigstilt 175 km med ny jernbane. Vi bygde raskere den gangen enn det vi planlegger i dag, forteller Fugelsøy.

Og, legger han til: - Vi valgte å bygge mange jernbaner i stedet for

gode jernbaner. Jernbanen skulle tøyes «lengst mulig frem mellom vore Fjeld og Fjorde» for å bringe landet ut av «De Middelalderiske Forholde». Om dette var en riktig strategi, eller om vi bygde for billig, var et spørsmål og stridsteema som heftet ved norsk jernbanepolitikk fra første dag. Allerede for over 100 år siden, i 1907, spurte Morgenbladet: «Skal vi da aldri få moderne jernbaneforhold?» Avisen etterlyste - som man gjør i dag - hurtigtogs fart mellom Kristiania og Trondheim.

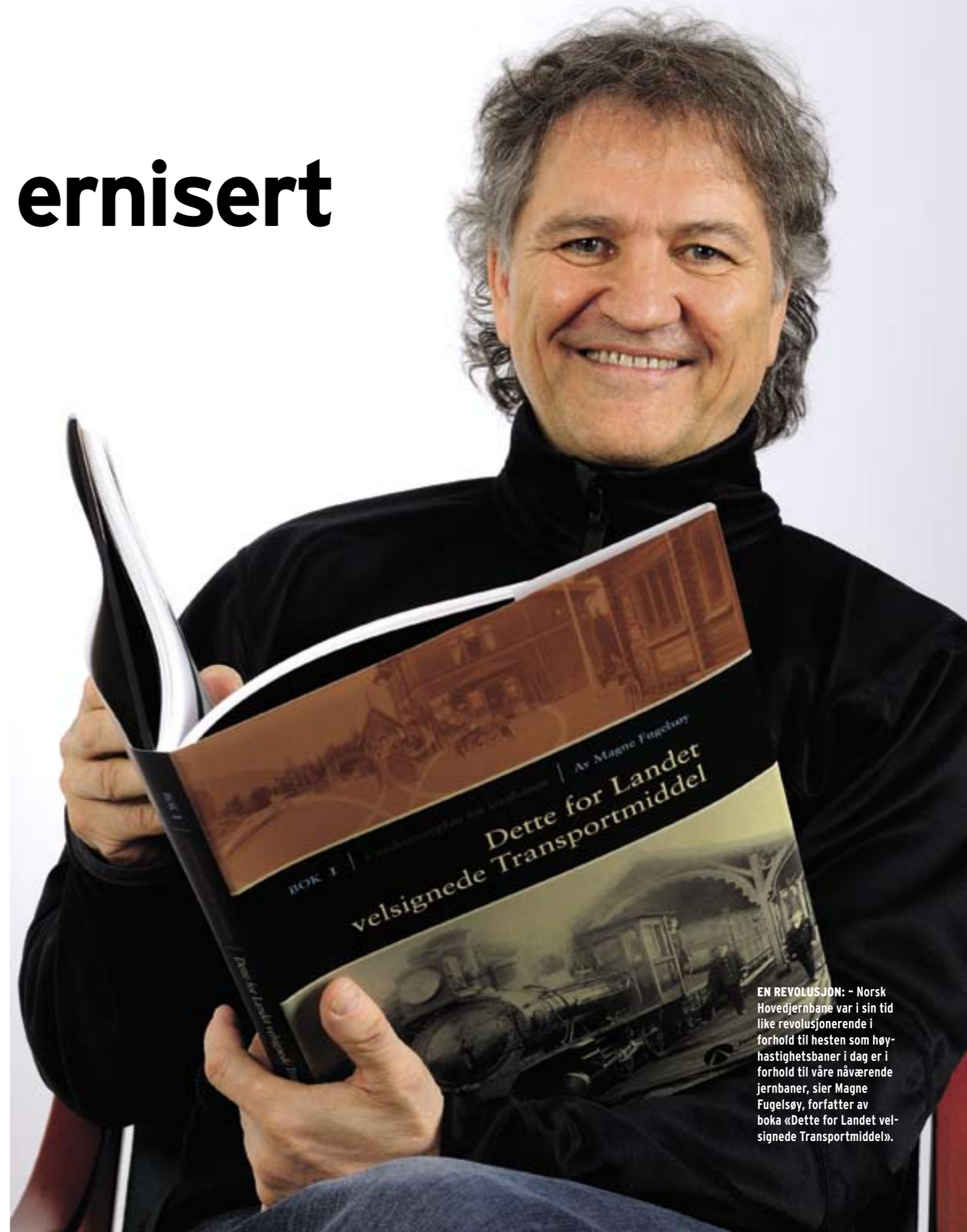
- Stortinget betraktet jernbanen som noe langt mer enn et transportmiddel alene. Det var om å gjøre å komme hele landets modernisering til unnsetning. I denne sammenhengen var togens hastighet og banens kapasitet av mindre viktighet.

Fugelsøy påviser at Norge av samme grunn var sent ute med å modernisere jernbanen: «Mens England og Tyskland i årene før andre verdenskrig kivet om hastighetsrekorder på over 200 km/t og mer, kunne de norske togene knapt komme opp i 70-90 km/t.»

Historien gjentar seg

Mange av de spørsmål som diskuteres i dag, har ifølge Fugelsøy vært på dagsordenen i 100-150 år.

Han trekker fram den politiske detaljstyringen av jernbanen som nok et eksempel: - Jernbanens organisering og styring er noe som har vært debattert siden 1883, da



EN REVOLUSJON: - Norsk Hovedjernbane var i sin tid like revolusjonerende i forhold til hesten som høyhastighetsbaner i dag er i forhold til våre nåværende jernbaner, sier Magne Fugelsøy, forfatter av boka «Dette for Landet velsignede Transportmiddel».

NSB fikk sin formelle overbygning. Året etter sørget regjeringen Sverdrup for at Statsbanenes styrelse ble befolket med et overtall stortingspolitikere. Etter den tid har Stortinget – på godt og ondt – styrt jernbanen i detalj, oppsummerer han.

Likeså avdekker jernbaneforfatteren at diskusjonen om samordning av de ulike transportmidler heller ikke er av ny dato.

– Ikke minst var mangeårig formann i Stortingets jernbanekomite og senere statsminister Johan Sverdrup opptatt av dette. Han sto bak den første norske, nasjonale transportplanen som ble presentert i 1886. I denne ble kystfart, jernbane og vei sett i sammenheng.

Fattig land

Dette plandokumentet ledet fram til vedtaket om å bygge bergensbane, som skulle knytte sammen Østlandet og Vestlandet.

– Men før det endelige vedtaket om en bredsporet bergensbane ble fattet i 1898, måtte Stortinget gjennom mange politiske dragkamper. For å komme sparepolitikerne i møte ble Bergensbanen bygd billigst mulig, med en krapp kurvatur og smalt profil. Bergensbanen var altså en enkel jernbane, men ble utstyrt med bruer og stasjoner en hovedjernbane verdig. Den reduserte standarden har siden kostet samfunnet store summer, men dette var det landet så seg i stand til å bygge og var i sin samtid både et eventyr og en revolusjon.

– Vedtaket om Bergensbanen rokket altså ikke ved erkjennelsen av at Norge var et fattig land som ikke kunne påregne samme jernbanestandard som Sverige eller andre europeiske land, understreker Fugelsøy og legger til: – Da nye, storstilte jernbaneprosjekter ble lansert, ble de lagt til side på grunn av nye tider med vanskelig økonomi. Norsk jernbane var derfor dårlig rustet til å ta opp konkurransen da et nytt, post-

«KONGSGÅRD»: - Hva hadde Dovrefjell vært uten de ærverdige stasjonsbygningene? spør Magne Fugelsøy og viser til at både Drivstua og flere andre stasjoner på høyfjellet framstår som de reneste kongsgårder.

FOTO: MAGNE FUGELSØY



«Modernisering og bevaring må snus til å bli to sider av samme sak»

industrielt samfunn skulle bygges etter krigen.

Modernisering og bevaring

Verneplanforfatteren legger ikke skjul på at norsk jernbane i bunn og grunn aldri er blitt modernisert, ut over at smalsporet ble erstattet av normalspor, og at dampkraft ble forlatt til fordel for dieseldrift og elektrisitet. Traseene fra 1800-tallet ble langt på vei beholdt.

– Den manglende moderniseringen kan imidlertid i vår tid snus til noe positivt: Norge har bevart mye arkitektur og ingeniørkunst fra en tid da bare de beste arkitektene og ingeniørene ble hyret inn i jernbanens tjeneste og er som sådan minner av stor verdi for nasjonen.

– Hvordan skal vi få historie og framtid til å spille på lag når så mye av jernbanenettet er så gammelt som det norske?

– Modernisering og bevaring må snus til å bli to sider av samme sak. Det krever en høy grad av bevissthet om de historiske verdiene vi sitter på og utarbeidelse av bærekraftige strategier for hvordan arven skal bringes med videre. Vi er i denne sammenheng i ferd med å legge strategier for «hva og hvordan» på flere banestrekninger. Raumabanen er et eksempel.

Bevaring av denne banen med sin ingeniørkunst og flotte stasjonsanlegg passer som hånd i hanske med regjeringens handlingsprogram for reiselivssatsningen; «Verdifulle opplevelser». Jernbaneverket har i tillegg bestemt at seks nedlagte banestrekninger skal bevares og drives som museumsbaner. For disse banene har vi bidratt til å få på plass en profesjonell ledelse. Det er utarbeidet forvaltningsplaner, og med utgangspunkt i disse igjen blir det laget løpende fireårige og tiårige vedlikeholdsplaner som skal sikre den historiske infrastrukturens videre bruk og bevaring.

Ikke lappe

Fugelsøy påpeker at arbeidet med landsvernplanen skal gi svar på hva vi skal ta vare på og hvordan.

– Jernbaneverket selv eier bare om lag halvparten av de bygningene og anleggene som foreslås vernet gjennom Landsverneplan for jernbanen. Det er derfor viktig og nødvendig at alt vi bestemmer forankres i kommuner, fylkeskommuner, fylkesmuseer, NSB og Rom Eiendom.

– Når det gjelder fjerntrafikken, bør det bli tale om nye baner og nye traseer. Det tjener ingen – verken nåtiden eller fortiden – at vi på lengre strekninger lapper på et første generasjons jernbanenett. Rundt de store byene hvor det gjelder å balansere hensynet til effektiv transport med hensynet til stedsutvikling og bolyst, bør kulturarven i form av en rekke flotte stasjonsanlegg holdes i bruk og utvikles videre til beste for både stedene og jernbanen. Mennesker har behov for å føle identitet, og stasjonene representerer i denne sammenheng verdier som man må ha større bevissthet rundt. Alt trenger heller ikke å se likt ut landet rundt. Det er viktig å bevare det historiske særpreget som mange baner besitter. Her må vi utøve større omtanke, kreativitet og pietet når gamle stasjonsanlegg skal fornyes.

– Etter 150 år med jernbane er den mer etterspurt enn på lenge ...

– ... og det viser hvilket enormt potensial jernbanen besitter som transportsystem. Jernbanen henter sin styrke fra naturlovene: Stålhjul på stålskiner som gir minimal friksjon og lavt drivstofforbruk. Tog er og blir miljøvennlig. Og ikke minst har jernbaneingeniørene internasjonalt vært dyktige til å fornye og ta i bruk ny teknologi i jernbanens tjeneste. Vår utfordring er å bevare en viktig kulturarv, ta denne i bruk og samtidig fornye landet gjennom å satse på et moderne jernbanetilbud tilpasset et nytt århundre, konkluderer Magne Fugelsøy.

- Avgjør Intercity-tilbudet først

Mangeårig høyhastighetseksperter råder Norge til først å avklare hvordan det framtidige intercitytilbudet på Østlandet skal bygges ut. - Som en konsekvens av dette må man finne ut hvor høyhastighetsbanene skal gå, hvor stasjonene skal ligge og hvordan togene skal være, mener han.

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

Rådet kommer fra Ignacio Barron de Angiotti (54), som kanskje mer enn noen annen har fulgt den rivende utbyggingen av lyntog verden over. I 13 år har han hatt høyhastighetstog som ansvarsområde ved hovedkontoret til Den internasjonale jernbaneunionen (UIC). Nå er han direktør for hele persontogvirksomheten i UIC – og medlem av ekspertpanelet som skal utrede høyhastighet i Norge.

– Mitt viktigste bidrag i ekspertpanelet er naturligvis å dele alle de ulike erfaringene knyttet til høyhastighet verden over. Dette er nemlig gjort svært forskjellig fra land til land. Det å ha kjennskap til ulike modeller og ulike muligheter kan bli verdifullt når modellen for et framtidig høyhastighetstilbud i Norge skal besluttes, sier Ignacio Barron.

Hvorfor

På spørsmål om hva som er de viktigste argumentene regjeringene i Europa har brukt for å bygge høyhastighetsbaner, som er enormt kapitaltunge investeringer, svarer Barron:

– Ønsket om økt mobilitet på arbeidskraften og raskere forflytning av varer og tjenester står høyt på den politiske dagsorden over hele Europa. Det beste svaret på dette behovet er etter manges mening høyhastighetsjernbane.

Når det gjelder infrastruktur og tog, er imidlertid forskjellene store:

– Vi har ulike systemer og tekniske løsninger på trafikkstyring og informasjonsløsninger til passasjerer på stasjonene. Selv om mer

og mer blir standardisert innenfor høyhastighetsjernbanen, er det til dels betydelig forskjellige løsninger fra produsent til produsent både på infrastruktur og rullende materiell, forteller Barron.

Hvordan

Mens infrastrukturen på enkelte høyhastighetsbaner tillater flere ulike togtyper å operere sammen, er det begrensninger på andre strekninger. Det skyldes bruk av tekniske systemer som ikke snakker sammen.

– Det er et overordnet mål at høyhastighetsbaner skal være fleksible og bidra til å korte ned avstander mellom by og land. Høyhastighetstog kjennetegnes av å korte ned avstanden på strekninger inntil 500-700 kilometer med hastigheter rundt 250 km/t – uten overhodet å stanse, eller bare med svært få stopp og overgang til regiontog. I dag kan det være like aktuelt å kombinere stasjoner med lett tilgang til motorvei for overgang til buss og bil, så vel som til høyhastighetstog eller en flyplass med internasjonale flyruter, sier Barron.

I tet

På spørsmål om det er noen høyhastighetsbane han vil trekke fram og holde opp som eksempel til etterfølgelse, er svaret både jordnært og enkelt. Det er de sist bygde som er best. Men hvis noen trenger å dra på studietur for å se på det ypperste, må reisen gå mot Østen:

– Jeg er personlig fascinert av den tekniske utviklingen som Kina



legger for dagen med bygging av nye høyhastighetsbaner og modernisering av eksisterende infrastruktur i et omfang som langt overgår Europa. Japan, på sin side, ligger i en klasse for seg i verden når det gjelder jernbane som knytter storbyer sammen i et nettverk av høyhastighetsjernbaneanlegg.

Men for å bli best i klassen av høyhastighetstog er det fortsatt de gamle dyder som gjelder, mener Barron:

– I mitt hode handler det om å ha orden på alle elementene som gjør en reise effektiv og problemfri, inklusive informasjon om togreisen, billett kjøp, tilgjengelighet til toget, service på stasjonen og om

bord på turen – fra avreise til jeg er fremme.

Fremtiden

Når Ignacio Barron skal spå om fremtiden, dukker han opp med et bilde av et Europa som er bundet sammen i en vev av høyhastighetslinjer:

– Jeg er sikker på at vi i løpet av relativt kort tid kommer til å få et høyhastighetsnett som vil dekke hele Europa, og med standardiserte tekniske løsninger som fjerner de hindringer jernbanen har vært kjennetegnet av ved de gamle nasjonsgrensene.

TETT PÅ: Ignacio Barron de Angiotti har fulgt utviklingen innen høyhastighetstog tett på de siste 13 årene ved Den internasjonale jernbaneunionen i Paris.



SISTE FINPUSS: Den nye undergangen på Gulstein får siste finpuss nå i vår, men ble tatt i bruk høsten 2009.

Krafttak for et «nytt» Geilo

Jernbanelaget og Hol kommune har gått sammen om tiltak som gir en sikrere jernbane og store utviklingsmuligheter for Geilo - et av landets største turiststeder sommer som vinter.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Siden Bergensbanen åpnet i 1909, har turiststedet Geilo vokst fram langs banen. På begge sider av sporet har det kommet boliger, hoteller, slalåmbakker og næringsvirksomhet. Banen går altså tvers gjennom det populære reisemålet, noe som har gjort det nødvendig å krysse jernbanen.

Etter hvert har trafikken over de mange planovergangene på Geilo blitt et betydelig problem og en hemsko for videre utvikling. Nå er problemet snart løst etter stor innsats gjennom flere år fra Jernbanelaget og Hol kommune i fellesskap.

Samarbeid

Arbeidet med nesten en kilometer ny vei, ny gangbru over sporet og en stor undergang under banen er i full gang. Prislappen er på 29 millioner kroner der kommunen bidrar med to tredeler og Jernbanelaget med en tredel.

– Dette er mye penger for en liten kommune, men vi ser tiltaket som så viktig at vi mener pengene er vel anvendt, sier teknisk sjef i Hol, Jan Olav Trillhus. I tillegg til trygg ferdsel får kommunen med dette tiltaket også store nye utviklingsmuligheter.

I Budalslia ovenfor jernbanen er

det regulert inn et stort nytt hyttefelt, og beliggenheten blir blant Geilos beste.

– Det har egentlig hopet seg opp med utviklingsplaner her på Geilo, men på grunn av planovergangene har vi ikke kunnet sette i gang før nå, sier kommunens driftsplanlegger, Jon Harald Martinsen.

Bekymring

– Planovergangene her på Geilo har vært en konstant bekymring for oss i flere år, sier prosjektleder Sigurd Grønningseter i Jernbanelaget. Det har vært mange hendelser og tilløp til ulykker.

De to planovergangene som blir lagt ned i forbindelse med dette anlegget, Brusletto og Øyo, ligger begge slik til at større kjøretøy står og sperrer jernbanen mens de venter på å slippe ut på riksveien. Det har også vært flere tilfeller der biler har satt seg fast på overgangene vinterstid og har havnet utenfor kjøreløpene over skinnegangen. Bare den siste tiden er det meldt om 40 uønskede hendelser her.

– Vi er derfor svært glade for at vi snart kan legge ned disse to problemovergangene, sier Grønningseter.

Flere steder

Nedleggelsen av de to planovergangene blir siste større prosjekt for større trygghet og ferdsel på og ved Bergensbanen på Geilo. For fem år siden ble den store undergangen på Rønsgård vest for Geilo stasjon bygd. Da ble det

mulig med mer trafikk til slalåmbakker og hoteller på nordsiden av jernbanen via den nye trygge undergangen der. Også da skjedde anlegget som et spleiselag mellom Jernbanelaget og Hol kommune. – Det er modellen fra den gang vi nå bruker, sier Grønningseter,

NY UNDERGANG: Her ved Brusletto bygges den nye undergangen som sikrer ny og trygg adkomst.

«Dette er mye penger for en liten kommune, men vi ser tiltaket som så viktig ...»

JAN OLAV TRILLHUS, teknisk sjef i Hol kommune





«Planovergangene her på Geilo har vært en konstant bekymring for oss i flere år»

Sigurd Grønningseter, prosjektleder, Jernbaneverket

som legger til at det også sist høst ble bygd enda en undergang, på Gulstein vest for Geilo. Det skjedde helt i regi av Jernbaneverket.

Bulldosser

Det er en stor jobb som nå gjennomføres av entreprenøren, Contexo. Foruten en rekke gravemaskiner, dumpere og hjullastere er det også tatt i bruk en god gammeldags bulldooser. Byggleder Vidar Endrerud forteller at den virkelig tar unna i masseflyttingsarbeidet. – Jernbaneverket er her å betrakte som et byggherreombud, forteller Endrerud. Hol kommune er formell byggherre, mens Jernbaneverket står for det praktiske i arbeidet.

Nå starter byggingen av den 95 meter lange gangbrua over sporet ved Øyo, og da blir all trafikk henvist til Brusletto planovergang fram til også den stenges til høsten.

Arkeologi

Midt i anleggsområdet er det avdekket kullgroper fra enten vikingtiden eller middelalderen. Der holder arkeolog Carine Eymundsson fra Kulturhistorisk museum på med sine registreringer. – Det kan tyde på at Geilos verktoyindustri hadde sin spede begynnelse for nesten 1000 år siden, smiler hun. – Uansett er det viktig at vi får registrert slike funn

i forbindelse med nyanlegg, sier Eymundsson.

Hektisk sluttspurt

Ni grunneiere har avstått grunn for å få bygd undergang, veier og gangbru. Hele anlegget skal stå ferdig i november. I helgen 23-24. oktober skal den nye undergangen, en betongkonstruksjon med lysåpning på 5 x 4,75 meter legges inn i sporet i løpet av noen hektiske timer mens togtrafikken er innstilt. Hol kommune skal overta anlegget som formell eier.

– Da kan vi endelig si at vi har fått orden på trafikkforholdene her på Geilo, sier teknisk sjef Jan Olav Trillhus.

BLIR STÅENDE: Store kjøretøyer kan bli stående delvis i jernbanesporet mens de venter på at det skal bli klart for utkjøring på riksveien.



VINN KAMERA

Jakt på DITT jernbanebilde og bli vinner av et flott digitalkamera! Bildet sender du til: Jernbanens Fotoklubb v/Øyvind Bardalen på mailadressen: oyvind.bardalen@nsb.no.
PS! Nøl ikke - ta med kamera neste gang du skal ut i et jernbanemiljø!



Nasjonal transport

Fotografen ønsket å vise et bilde som illustrerer nasjonal transport med containere i «norske farger». Det er tatt ved tunnelen rett sør for Dombås stasjon. Bildet er bearbeidet i Photoshop.

MITT JERNBANEBILDE

Foto: Robert Lund
Tittel: Lokfører, NSB
Bor: Drøbak
Kamera: Canon EOS 50, 10-22 mm zoom



172 mill. til staten

NSB AS hadde eit godt økonomisk år i fjor som enda med eit resultat før skatt på 497 millionar kroner av ein total omsetnad på 11 milliardar. Etter som staten tek 50 prosent av overskotet som utbytte, går det no 172 millionar frå NSB til statskassa. Dei fem siste åra har NSB bidrege med 1,1 milliardar kroner til fellesskapen. Overskotet i selskapet kom i 2009 framfor alt frå eigedomsverksemd (454 mill.), frå bussdrift (103 mill.) og noko frå persontog (24 mill.). Drifta av godstrafikken gjekk derimot på ein kraftig smell.



Dr. ing. Danielsen

Jernbaneverkets Steinar Danielsen disputerte tidleg i mai for doktorgraden ved NTNU med ei avhandling om samhandlinga mellom moderne

el-lok og roterande omformarar. Etter prøveføreling og ein solid disputas mellom doktoranden og opponentane bar det med trikk til disputasmiddag – med ein liten stopp på turen for å studere likerettaren på Gråkallbanen, naturlegvis. Under middagen overraska doktoranden med eit frieri – og slo på den måten fleire fluger i ein smekk. Jernbanemagasinet gratulerer både med doktorgraden og med frieriet!

Vurdering

Skiljet mellom drift og forvaltning (banesjef) skal i løpet av året bli granska med tanke på å oppnå ei betre samhandling og få auka den samla produktiviteten i Banedivisjonen. Drift og forvaltning har vore skilde sidan 1997. Den noverande organisasjonen med DVT (Drift- og vedlikehaldtenesta) vart etablert frå 1. januar 2008. Fram til september skal Banedivisjonen innhente røynsler frå den måten drift og forvaltning er organiserte og samhandlar på. Frå september og utover vil dette materialet bli nytta i ei evaluering.

Forsker på puk

Roar Nålsund ble 60 år før han startet innspurten på studiene – som nå skal krones med en doktorgrad fra NTNU. Ingeniørgeologen på Marienborg skal finne ut mer om det vi pakker inn skinnestrengen med.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** DAG SVINSÅS

Som ingeniørgeolog har Roar Nålsund vært i fremste frontlinje for å bekjempe rasfaren ved jernbanen gjennom mange år. I doktorgradsarbeidet studerer han pukken, eller mer korrekt sagt ballasten, som skal sørge for stabilt, sikkert og komfortabelt spor å kjøre togene på.

– Det er formulert tre hovedmål for avhandlingen. Det ene går på å finne ut hvilken gradering (størrelse, red.anm.) som er mest økonomisk for puk til Jernbaneverket. Det andre er å finne hvilke mineraler som gir minst produksjon av finstoff og dermed lengre levetid. Det tredje er å kunne beregne levetiden på ballasten i forhold til hvilken type trafikk som benytter den aktuelle banen, forteller Roar Nålsund.

Egen bing

På NTNU har Nålsund bygd seg en egen forskningsbinge med en belastningsrigg der

pukken får gjennomgå belastninger som likner på den i sporet. Når et tog kjører over, er det forskjellige krefter som virker. Hva skjer da med puk fra forskjellige bergarter? – Det er interessant å se at puk fra ulike bergarter har ulik stivhet. Dette kan være nyttig i tunneler med trangt profil.

Et annet spørsmål er om det kan være økonomisk fornuftig å bruke puk med ulike styrkeegenskaper alt etter som bruken av og belastningen på banene er forskjellig. Noen steder er det flest persontog, andre steder flest godstog.

– Kanskje kan det være noe å hente på å differensiere styrkekravene til ballasten ut fra ulike vurderinger, funderer Nålsund. – Jeg prøver å gjøre resultatene økonomisk nyttige for Jernbaneverket.

Roar Nålsund regner med å disputere for doktorgraden i siste halvdel av 2012.



PUKKTEST: I dette laboratoriet forsker Roar Nålsund på pukvalitet fra ulike bergarter.



FULL SJAU: Mannskaper fra entreprenøren Baneservice i arbeid med nye sporsløyfer langs Engervannet.

Tidlig sluttspurt i Sandvika

Selv om de to nye sporene i Bærumstunnelen mellom Lysaker og Sandvika først åpner i august neste år, gjøres mye av sporarbeidene langs Engervannet og på Sandvika stasjon allerede i sommer.

Tekst: OLAV NORDLI **Foto:** HILDE LILLEJORD

– Her blir det jobbet for fullt i perioden fra 10. juli til 8. august mens togene erstattes med busser på hele Drammenbanen, opplyser Rolf Harr Larsen, som er Jernbaneverkets byggeleder for grunnarbeidene langs Engervannet.

– I prinsippet legges sporene om til den nye situasjonen. Sporene inn i tunnelen vil fortsatt mangle, men arbeidene i sommer betyr mindre jobb med å koble inn disse til neste år, sier han.

Det blir fire spor østover fra Sandvika stasjon. De to i midten fortsetter inn på dagens trasé for Drammenbanen, mens sporene på hver side dukker ned i Bærumstunnelen i to enkeltsporede løp som går sammen til én dobbeltsporet tunnel inne i fjellet.

Omfattende arbeid

Støttemurer og konstruksjoner i forlengelsen tunnelportalen nærmest Engervannet er i hovedsak ferdigbygd. Tilsvarende arbeider ved portalen inn mot fjellskjæringen kan først gjøres ferdig etter at sporene er lagt om i sommer.

– Sporomleggingen blir hovedaktiviteten mens banen er stengt, men vi skal også fjerne to midlertidige bruer som har vært brukt i den byggefasen som avsluttes. Vi skal også forlenge alle plattformene på stasjonen, sier Larsen.

Inne i den 5,5 km lange Bærumstunnelen blir det jobbet for fullt med jernbanetekniske anlegg fram til den tas i bruk neste år. De nye sporene blir et viktig bidrag til bedre punktlighet, kortere reisetid og et kraftig forbedret togtilbud på strekningen vest for Oslo.

Lite nøgd

Fylkesordfører Tore O. Sandvik i Sør-Trøndelag stiller seg i rekkja av politikarar som gjerne vil ha hand om lokaltoga. Han seier til Adresseavisen at fylkeskommunen allereie har ansvaret for bussar, trikkar og båtar, men at dei ikkje får til ei heilskapleg løysing før dei òg kan rå over lokaltoga. Sandvik tek til orde for at Sør-Trøndelag kan bli eit prøvefylke der fylkeskommunen får det totale ansvaret for kollektivtrafikken, og han ser for seg å utarbeide ein regional transportplan à la NTP til det føremålet.

Jubileum

I vår var det 30 år sidan Star Wars-filmen «The Empire Strikes Back» hadde premiere på Finse. Ettersom Star Wars-filmene har danna ein kult, vart jubileet markert i nærvær av mange fans på Finse stasjon, nokre av dei utklede og nokre av dei langvegsfarande. Filmen blei laga året før, og ein del av handlinga utspann seg på Finse og Hardangerjøkulen, som for høvet var planeten Hoth. Ettersom det var kaldt og hustrig under innspelinga, hadde så vel stjerner som filmfolka spesielle klede. Desse og andre effektar frå innspelinga blir no auksjonerte for enorme summer – særleg dei som er knytte til superstjerna Harrison Ford. Det var det nok ikkje mange som var framsynte nok til å tenkje på den gongen i 1979.

I rute med Høvik-signal

Allereie no har det vorte lyst ut anbod på nytt signalanlegg for Høvik stasjon. Sjølv om anleggsarbeidet ikkje blir starta opp før neste haust, er det så tidkrevjande å skaffe signalanlegg at det gjeld å vere ute i god tid. Dei selskapa som er kvalifiserte på førehand, har frist på seg til å levere tilbod på programvarebasert elektronisk anlegg innan midten av juni. Anboded gjeld òg prosjekteringa av anlegget. Samstundes ligg det inne ein opsjon på oppgradering av dei gamle anlegga på Drammenbanen mellom Lysaker og Sandvika – om det ein gong skulle bli aktuelt.

En ganske enkel mann

- En gang sprakk det for meg. Jeg slo i bordet, banna ... og det ble helt stille. Etterpå tenkte jeg at søren, dette burde jeg gjort oftere!

Tekst: ARVID BÅRDSTU Foto: HILDE LILLEJORD

Ole M. Drangsholt har selvbeherskelse nok for et helt fotballag. Men han har altså temperament. Det vil si, det er én gang han har vist at han har det. Og det under et møte i Jernbaneverkets toppledelse, JL.

Når andre skal beskrive Ole, blir det sagt at han er den fødte diplomat, rakrygget, inkluderende og med utpreget sans for de gode historiene. En mann som ikke er tapt bak et cocktailglass i smalltalk med hvem det nå enn skulle være – som det høver seg en siviløkonom fra Holmenkollåsen.

For det er der han har bodd så godt som hele livet. I Voksenlia, solvendt med luftig utsyn over Bogstadvannet og Oslofjorden, i le av Holmenkollbakken.

Som ung fikk han tilbud om å bli skipsmegler, men har ikke angret en dag på at han valgte en annen vei som han har trivdes svært godt med helt til han nå takker av som pensjonist.

Da kan han memorere over mer enn tjue sammenhengende år i ledelsen av NSB og Jernbaneverket under topplederne Robert F. Nordén, Tore Lindholt, Kjeld Rimberg, Kristian Rambjør, Osmund Ueland, Magne Paulsen, Steinar Killi og Elisabeth Enger.

Omveltningene

Ole M. Drangsholt var ansatt ved Transportøkonomisk institutt da Robert F. Nordén hentet ham til



«Jeg fikk så øra flagra. Det var ganske frittalende karer ...»

NSB. Som administrasjonsdirektør i NSB var han med på to store omveltninger. Den ene var divisjoneringen. Den andre å flytte Hovedadministrasjonen ut av lokalene i Storgata 33.

– Vi holdt til i gamle, slitte lokaler. Kristian Rambjør hadde vært konsernsjef et halvt år da han kom til meg og sa: «Ole, forvaltningen henger i veggene her. Vi må ut herfra. Du har et halvt år på deg til vi har flyttet inn i nye lokaler». Det var klar beskjed, og han gjorde det helt riktige. Da vi flyttet inn i Prinsensgate 7-9 høsten 1991, var det som organisasjonen fikk et løft, forteller Drangsholt.

Men før denne flytteoperasjonen ble han involvert i divisjoneringen av NSB. Den kom som følge av at ikke alt gikk NSBs vei. Store forsinkelser, særlig på Østfoldbanen, og mange iltre innlegg i avisene og sterk kritikk fra politisk hold, ga støtet til at noe måtte gjøres.

Konfirmasjonen

Svaret var en effektivisering av virksomheten med 500 millioner kroner i løpet av tre år. Og divisjonering. Ole ble satt til å lede dette arbeidet sammen med et lite sekretariat.

Da forslaget om divisjonering fikk tilslutning fra så vel fagforbundene som fra styret, var det tid for å reise ut og informere de ansatte.

Ole M. Drangsholt hadde stort sett tilbrakt arbeidsdagene bak en kontorpult fram til da. Så gikk turen blant annet til Drammen og Verkstedet Sundland.

– Jeg fikk så øra flagra. Det var ganske frittalende karer, og de sparte ikke på kruttet. Jeg tenkte at har du ikke blitt konfirmert før, så er du det nå, memorerer Ole, før han legger til på sitt sedvanlige vis:

– Det var uhyre interessant for meg å møte gutta ute.

Diplomaten

I Jernbaneverket fikk Ole ansvaret for samlingen av de administrative funksjonene som arkiv, regnskap, lønn og personal – i dag kjent som Fellestjenester på Hamar. Nok en gang måtte han i forhandlinger med fagforeningene. Det synes han er helt greit:

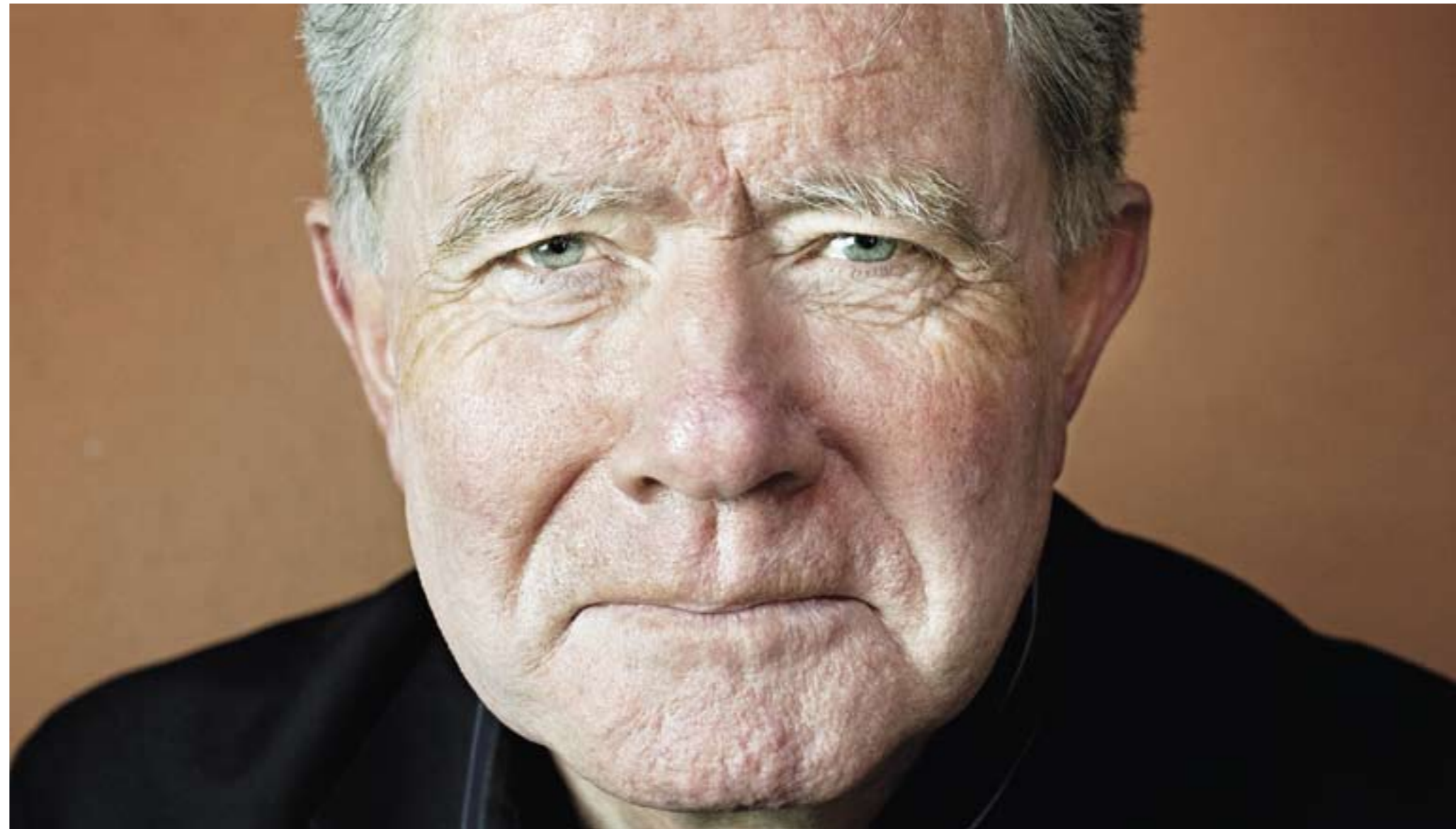
– Jeg opplevde ledelsen i forbundene som veldig åpen for fornyelser både i NSB og Jernbaneverket. Hvis man skal få til vesentlige forandringer, må de ansvarlige fagforeningene være med. Men det ligger i sakens natur at det må forhandlinger til.

Ole M. Drangsholt har de siste to årene i Jernbaneverket ledet Internasjonalt kontor og fått innblikk i hva andre driver med – og hva de synes om oss. Internasjonalt tror han at Norge har en god status, men at vi blir oppfattet som litt passive:

– Jeg tror vi har mye å oppnå ved å være mer aktivt til stede, ha gode forslag og løsninger og være flinke til å argumentere. Et eksempel er da Johnny Brevik greide å kjempe gjennom et nordisk samarbeid om et system for måling av strømforbruk fra tog, som nå er blitt adoptert av stadig flere, men som fortsatt styres fra Bane Energi på Stortorvet, sier Drangsholt.

Lagspiller

Som ung mann var Ole aktiv i friidrett og håndball. Da han begynte på Transportøkonomisk institutt, var det naturlig å bli med på bedriftshåndballaget der. TØI hadde et godt lag. Men når det skulle være en spesielt viktig kamp, hendte det at de spurte en annen forsker på instituttet, Trygve Hegnar, om å stille på



laget. Hegnar hadde bak seg en karriere som meget god, om enn noe egoistisk, spiller på det norske håndballandslaget. Blant annet var han toppscorer i VM i 1964. Men Hegnar turte ikke være med på bedriftshåndball.

– Han var redd for skader. For som han sa, riktignok var vi gode, men vi manglet noe på teknikk som gjorde sjansene for skader større.

Det var nok en korrekt observasjon fra Hegnars side. Da Ole nærmet seg 40 år, og etter to solide hoderystelser, satte kona ned foten for videre deltakelse på håndballbanen.

Deretter er de fysiske utskielene for Ole knyttet til skiløping, jakt og fiske. Det siste gjerne sammen med kona.

M for Messelt

Oles mor kom fra en av Messelt-gårdene i Stor-Elvdal. Der har kona og han nå et småbruk med mange bygninger som skal vøles, og seter på fjellet. Etter at Ole ble delvis AFP-pensjonist, har han og kona hatt over 70 netter på setra hvert år. Nå skal det bli mange flere.

Ole synes «snekking er moro» og «vedkløving er kjempegøy». Han er videre en lidenskaplig

skiløper, som senest i slutten av april hadde en tredagerstur ved Hallingskeid sammen med gode venner.

Både kona og han er ivrige sportsfiskere etter bekkørret, et fiske som blir behørig nedskrevet i fangstdagbøker. Etter et normalt fangstår kan de summere opp om lag 300 fisker.

Når han nå blir pensjonist på heltid, vil skogsfugl og rype gå en enda mer usikker framtid i møte.

Reiser rundt omkring i Europa blir det derimot mindre av på den språkmektige pensjonisten.

– Nei, nå har kona og jeg bestemt oss for å bo flere måneder på setra.

På setra er det solcelleanlegg, men ingen TV. Ute kurrer rypene, sommer fluene, klukker bekken. Det blir et fint liv for en ganske snill og meget dannet jernbemann.

«Jeg tror vi har mye å oppnå ved å være mer aktivt til stede»

Hope in a hænging snår

Vinteren har vært lang, kald og ekstremt tøff for norsk jernbane. Mine tanker har mer enn en gang gått til alle ansatte i togselskapene og Jernbaneløst som dag ut og dag inn i tosfrede minusgrader og med krumrygg har gått på jobb og gjort en hederlig innsats for å gjøre det beste ut av en forholdsvis håpløs situasjon. Hadde jeg vært i en posisjon hvor jeg kunne delt ut fortjenestemedaljer, vet jeg om mange som skulle fått.

Samtidig har jeg et lønlig håp om at vinterens togkaos virkelig har fått norske politikere til å våkne fra en tornerosesøvn som har vart i flere tiår. Noen vil si at det var på høy tid, men jeg har positiv legning og synes at det er bedre sent enn aldri.

Jernbaneoffensiv

20. april ble betegnet som den store togdagen i Stortinget da vinterens togkaos ble behandlet. Samtlige partier på Stortinget stilte seg bak at et godt og pålitelig jernbanetilbud er avgjørende for å få mer trafikk over fra vei til bane. De erkjenner at feil og mangler på infrastruktur og materiell skyldes mange års forsømmelse, og de slår fast at denne utviklingen må snus. To dager etter fulgte statsminister Jens Stoltenberg opp i sin tale til Arbeiderpartiets landstyre: «Vinteren har vist at standarden ikke er god nok. Det er alvorlige problemer i norsk jernbane, et resultat av mange år med sviktende vedlikehold og for lite penger,» slo Stoltenberg fast. Videre lovet han en ekstrainsats fra regjeringen til

« ... jernbanen i Norge skal bygges ut fullt og helt og ikke stykkevis og delt, slik tilfelle er i dag»



FOTO: HILDE LILLEJORD

vedlikehold og fornyelse hvor drift og materiell blir innsatsområdene. Han slo også fast at regjeringen vil ha flytostandard som mål, strekning for strekning, og han varslet at intercity-strekningene skal bygges ut videre, og at Regjeringen skal utarbeide en ny Intercity-strategi. Regjeringen fulgte også opp i revidert nasjonalbudsjett med å øke bevilgningen

til vedlikehold og utbedring av jernbanenettet med til sammen 274 millioner kroner.

Så etter en marerittaktig vinter ser det virkelig ut til at det er håp. Eller som tidligere (og nå fungerende) Rosenborgtrener Nils Arne Eggen sa før en Champion League-kamp; «It's hope in a hænging snår». Og det er særdeles gledelig at et samlet storting og

statsministeren er på offensiven i jernbanesatsingen.

Historisk satsing?

Vi i Jernbanealliansen har derfor vært tydelige på at det nå må tenkes nytt for at jernbanen i Norge skal bygges ut fullt og helt og ikke stykkevis og delt, slik tilfelle er i dag. Vi har med andre ord ikke slått oss til ro med at

regjeringen legger opp til det de kaller en historisk satsing i NTP. Faktisk er det slik at med det nivået man legger opp til i NTP, ville det tatt et par hundre år å bygge eksisterende jernbane i Norge – noe våre forfedre gjorde på en brøkdal av tiden og med vesentlig enklere midler enn vi har i dag. Derfor mener Jernbanealliansen at det må etableres en mer langsiktig

og forpliktende investeringsplan for norsk jernbane og hvor det bør vurderes ulike former for prosjektfinansiering over flere år.

Enter Sandman

«Enter Sandman» er en av de mest kjente sangene til bandet Metallica. Det er ikke den jeg tenker på i denne sammenheng, selv om den kanskje kunne passet. Sangen handler jo om de vanskelige følelsene til en liten gutt før han skal legge seg og sove og videoen viser mange marerittaktige bilder som jo kunne illustrert det jernbanen har opplevd de siste månedene. Nei, det jeg tenker på er tidligere arbeiderpartistatsråd Matz Sandman og altså ikke den onde Sandman i sangen.

For to år siden ledet han et arbeid som så på alternative løsninger for finansiering og utbygging av vital infrastruktur. Det er kanskje på tide at dette tas opp igjen, med andre ord «Enter Sandman».

Sandman viste til at prosjektfinansiering er vanlig i våre naboland, mens i Norge har regjering og storting i moderne tid som hovedregel ikke ønsket å innføre alternativ finansiering selv om det finnes unntak, for eksempel gjennom utbyggingen av Gardermoen og Gardermobanen, Svinesundprosjektet og tre OPS-prosjekter.

Det Sandman viser i rapporten, er at det finnes mange alternative modeller for å finansiere jernbaneutbygging på. Flere politiske partier, LO, KS og NHO har tidligere uttalt seg positivt til å etablere et såkalt infrastrukturfond.

Mitt håp er derfor at når regjeringen nå skal i gang med å jobbe frem den varslede intercitystrategien, så ser de også på alternative måter å finansiere investeringene på som sikrer forutsigbarhet og fremdrift. Målet må være mest mulig jernbane for pengene på kortest mulig tid.

MÅNEDENS GJEST

Navn: Gunnar Larsen
Tittel: Syreleder i Jernbanealliansen





Stille før stormen

Det er ennå god plass på perrongene mellom Sandnes og Stavanger - etter en start preget av innstillinger og forsinkelser. Men nå er langt flere tog i rute, og optimismen stiger blant dem som utvikler bolig- og næringsområder.

Tekst og foto: HILDE LILLEJORD



GLADE JENTER: Etter at dobbeltsporet kom, bruker de 10-15 minutter mindre til og fra skolen og ikke minst: Toget går nesten hele tida - like utenfor skoledøren. Fra venstre: Anja Olsen, Kristine Fossum, Inger Johanne Gard, Ida Von Wachenfeldt (alle 17).

– Bussene venter på oss over veien der borte, så det er bare å raske på, sier Odd Einervoll, som virker uforholdsmessig blid og opplagt til tross for at klokken ennå ikke er syv om morgenen. Sammen med en håndfull andre togpendlere

setter han kursen ut fra stasjonsområdet på Gausel for å ta bussen de siste kilometerne inn til jobben sin på Statoil på Forus. Denne etappen gjennomfører han daglig fra hjemmet sitt på Jæren.

– Jeg har forsøkt å spre det

glade budskap til folk rundt meg, men jeg tror at det må mer enn jungeltelegrafen til for å forandre folks bevissthet rundt dobbeltsporet. De trenger å få bevissthet om at det nå faktisk fungerer, sier Einervoll som også er leder i pendlerforeningen i Rogaland. Han er storfornøyd med at togene nå stort sett går presist, og at bussene korresponderer.

- Fungerer bra

Pendlernes talsmann var ikke like imponert de første månedene etter åpningen: – Vi opplevde flere innstillinger og forsinkelser enn tog

som gikk i rute. Men nå virker det som de fleste problemene er løst og at ting faktisk fungerer meget bra. Likevel rister mange folk på hodet når de hører snakk om tog, noe jeg tror kan skyldes den generelle negative deknningen i media og at folk henger seg på den. Nå må bare NSB klare å opprettholde punktligheten, så kommer nok flere kunder.

Den blide pendleren synes togturen til jobben passer ham utmerket og sparer både tid og penger på å la bilen stå.

– Jeg føler jeg er ekstremt heldig som kan lese avisen og slappe av



FRELST: – Jeg har fått et helt nytt liv. Helt fantastisk å ta toget til jobben istedenfor å kjøre bil i kø til Stavanger hver dag. Jeg føler meg fri på en helt annen måte, så jeg er frelst! utbryter Sigrund Haaland.

en halvtime hver morgen og ettermiddag istedenfor å sitte og stampe i køen på veiene, sier han.

Tog hele tiden

På Jåttåvågen stasjon blåser det friskt mellom de nystøpte bygningene som er oppført strategisk nær stasjonen. Området er under stor utvikling og skal når alt er ferdig, romme opp mot 10.000 nye arbeidsplasser og 2000 boliger. Så langt er Jåttåvågen videregående skole med sine 900 elever kommet opp på den ene siden av sporet, mens Viking arena holder til på motsatt side.

Fire ungdommer har krøpet inn i leskuret i forsøk på å unnsnippe den nådeløse vinden.

– Er det lenge til toget kommer? spør jeg.

– Neida, her kommer det tog hele tiden, hvert kvarter, faktisk, svarer jentene som alle er elever på den videregående skole. De bor i Stavanger og sparer daglig omtrent 15 minutter hver vei på å ta tog i stedet for buss.

Savner samarbeid

Morten Ristesund-Sele er publikumsansvarlig på Viking stadion som har inngang fra Jåttåvågen stasjon. Han merker også den positive effekten av dobbeltsporet, men er skuffet over at det ikke eksisterer

et bedre samarbeid med NSB.

– Det er viktig at det finnes en smidig måte å komme seg til stadion på, men NSB kunne tilrettelagt avgangstidene bedre og satt opp flere ekstratog til kampene. Da kunne vi i Viking vært med på å løfte fram NSB og jernbanen i markedsføringen. Denne symbiosen har ikke oppstått så noen eksplosjon av reisende med tog til Jåttåvågen utenom skoleelever har derfor uteblitt.

– Men er ikke dette tiltak NSB allerede har gjort?

– Nei, ikke i god nok grad mener jeg, svarer Ristesund-Sele bestemt.

Gradvis vekst

Dag Brekkan, som er strekningsansvarlig for salg og markedsføring i NSB Rogaland, stiller seg også uforstående til skuffelsen fra Viking og forteller at NSB både kjører ekstra togsett og avganger i begge retninger i forbindelse med kampene.

– Har dere vurdert å igangsette noen «vervekampanje» for å få fart på kunderekutteringen?

– Nei, vi kommer ikke til å kjøre noen kampanje eller reklamere for å kapre kundene ut over å få togene til å gå i rute. Noe mer enn det kan vi ikke gjøre før vi ser en bedre regularitet i trafikken.



«Jeg føler jeg er ekstremt heldig som kan lese avisen og slappe av en halvtime hver morgen»

ODD EINARVOLD, leder i pendlerforeningen i Rogaland.



«Grunnen til at vi satser så sterkt her, er utelukkende jernbanen. Den vil være næring for næringen»

HARALD GUDMESTAD, forretningsutvikler

– At togene kommer og går som de skal, er det største suksesskriteriet for NSB. Hvis vi klarer å holde dette, er jeg overbevist om at vi vil se en gradvis vekst i kundemengden også her i Stavangerområdet.

Problemet løst

Brekkan mener de sviktende passasjertallene skyldes problemene i togtrafikken i vinter.

– De mange toginnstillingene det første halvåret i drift er etter min mening årsaken til at situasjonen er slik den er i dag, erklærer han.

Mange av innkjøringsproblemerne skyldtes tilsynelatende akseltellerne. Etter hvert fant teknikerne forklaringen: Så fort de fikk ført ledestrømmen i skinnene forbi de isolerte sporskjøtene, var problemet løst. Da økte også punktligheten betraktelig og har i både april og i mai ligget på 94 prosent.

– Vi får bare håpe at det verste nå er over, for den eneste måten vi kan få flere kunder på er å få togene til å gå i rute, sier Brekkan.

Optimisme

Tilbake på Stavanger stasjon møter jeg Torill Sevid fra ROM Eiendom

AS. Hun er mer enn entusiastisk i forhold til næringsmulighetene dobbeltsporet åpner for i Stavangerregionen.

– Siden dobbeltsporet åpnet, har det virkelig vært økende interesse for å utvikle og investere i alle tomtene våre langs den kollektive aksene, kanskje aller mest for Paradisområdet som ligger kun et par kilometer fra Stavanger sentrum mot Sandnes.

ROM Eiendom har planer for bolig-, nærings- og servicefunksjoner i bukten på Paradis-området. Flere tusen arbeidsplasser i næringsbygg, blandet med boliger som skal romme tusener av mennesker, er under planlegging. Paradis skal bli en levende bydel. Forhåpentligvis vil området trekke folk fra sentrum ut til marinaen og den nydelige beliggenheten.

– Vi ser så absolutt at det er et sterkt konkurransefortrinn å ligge så nært en jernbaneholdeplass og i tillegg så nær sentrum. Vi har derfor et ønske om å utvikle hele området ned mot sentrum av Stavanger, slik at det blir en sammenheng mellom bydelene rundt den kollektive aksene som jernbanen skaper.

Høyhuset i Bryne

En annen person som har sett utviklingsmulighetene med å plassere seg nært en jernbanestasjon, er forretningsutvikler Harald Gudmestad. Han er mannen bak «Forum Jæren», en 65 meter høy skyskraper på atten etasjer. Her er så langt 37 bedrifter lokalisert hvor omlag 400 personer får sitt daglige arbeid.

Skyskraperen skal huse virksomheter innenfor næring, læring og kultur, og området rundt selve høyhuset vil også preges av det samme, blant annet gjennom etableringen av to skoler.

– Hva var det som fikk deg til å satse så tungt her i Bryne, såpass langt ute på «bondelandet»?

– Jeg driver med eiendomsutvikling flere andre steder også, både i Norge og en del i Asia. Men det er aldri dumt med litt lokalkunnskap når en skal etablere noe helt nytt, sier Gudmestad, som selv er oppvokst på Bryne.

– Jernbanen var triggeren, det var en helt bevisst satsing å velge denne nærheten til jernbanen. Dessuten har det gjennom historien alltid vært utvikling rundt Jærbanen, alle småplassene her er jo dannet rundt stoppestedene på den, så jeg ser ingen grunn til at denne utviklingen ikke vil fortsette, forklarer han optimistisk.

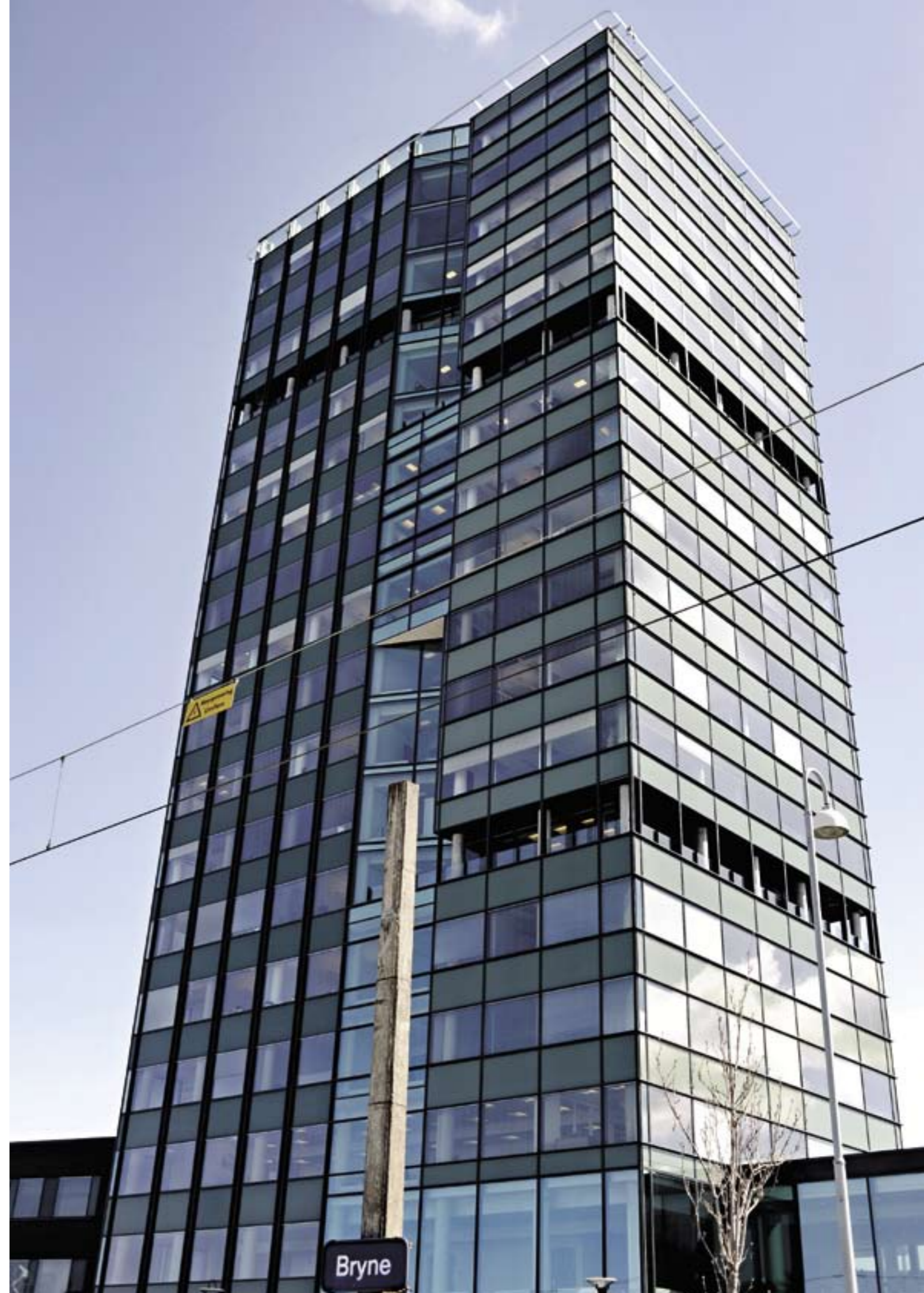
Og han har kanskje god grunn til å være det. For Bryne og Stavangerregionen er et enormt vekstområde, som vokser med 3,5 prosent hvert år.

– Vi ønsker å etablere 2000-3000 arbeidsplasser i området innen fem til ti år. Grunnen til at vi satser så sterkt her, er utelukkende jernbanen. Den vil være næring for næringen.

STASJONSABO: En 65 meter høy skyskraper på 18 etasjer er ført opp rett ved Bryne stasjon.

POTENSIAL:

Publikumsansvarlig på Viking stadion, Morten Ristesund-Sele, ser potensialet i å ligge så nært en av stasjonene til det nye dobbeltsporet, men synes samarbeidet med NSB kunne vært enda bedre.



Storhandel

DB fortsetter sin offensive ekspansjon utenfor Tysklands grenser ved å by på Arriva, et av Europas største transportkonsern med 44 000 ansatte. Arriva er det største private busselskapet både i Danmark og Italia og ett av de største i Storbritannia, og de kjører tog i både Sverige, Danmark og ikke minst i Tyskland. Dermed kan det bli et spørsmål for EU å vurdere om DB kan bli for enerådende. Prosessen med en eventuell overtakelse er beregnet å vare ut året.

SJ + DB = sant

SJ og DB Regio har dannet selskapet Botniatåg AB og gjennom det vunnet anbudet på togtrafikken nord for Sundsvall, inklusive så vel Storlien som Narvik. Avtalen gjelder for seks år med en mulig forlengelse i fem og et halvt år. Ifølge SJ er de sterke på salg- og distribusjonssystem mens DB Regio har sin styrke i drifts- og kvalitetsoppgaver. Også Veolia og Tågkompaniet leverte anbud.

Kostbar vinter

SJ har regnet ut at denne vinteren har medført ekstrakostnader på 272 millioner kroner. Av denne summen er 44 millioner kroner kompensasjon til kunder og 26 millioner reisetidsgaranti. SJ har hatt mindre inntekter som følge av innstilte tog og økte kostnader til reparasjoner. I tillegg brukte selskapet mye penger på å leie inn busser. Mens SJ i første kvartal i fjor kom ut med et positivt resultat på 83 millioner, måtte det første kvartalet i år avsluttes med minus 120 millioner svenske kroner.

Ny aktør

Logent AB har vunnet anbudet på å drifte Sundsvall kombiterminal når avtalen Jernhusen AB (statlig eiendomsselskap) har med CargoNet går ut i høst. Logent AB er en fersk sammenlutning av åtte firma innen logistikk og bemanningstjenester. Blant de åtte er også Logistikkentrepriser Norge, et selskap som i dag er operativt i Oslo-regionen med kontor på Helsfyr.



SATSAR: Sveits vil holde på posisjonen som det fremste toglandet i Europa når dei no tingar nye tog for 10 milliardar kroner og har ein plan om å kjøpe tog for 110 milliardar innan 20130.

Fornyar togparken

Det sveitsiske togselskapet SBB har tinga nye tog for meir enn ti milliardar kroner. Ordren på dei 436 nye vognene gjekk til Bombardier. Når alle er leverte, kan SSB tilby 36 000 nye sitjeplassar.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** SBB

SBB (Schweizerische Bundesbahn) stilte fire konkrete krav til leveransen i anbudsrapportene. Tre selskap ville ha ordren. Attende står Siemens og Stadler Bussnang såra og vonbrotne. Ifølge SSB vann Bombardier på alle punkt. Dei kunne levere den breiaste vognkassa, ein motor som bruker ti prosent mindre energi, effektive dører for av- og påstiging og jamvel det lågaste anbudet og dei rimelegaste kostnadene med toget sett i ein livssyklus.

- Bombardier har oppfylt kriteria på beste måte og tilbyr eit særskilt kundevenleg tog, sa konsernsjef Andreas Meyer da avtala, den største i SSB si historie, vart kjent.

Men det skal kome meir. Innan 2030 er planen å investere for 20 milliardar sveitserfranc (110 mrd. NOK) i nye tog.

Krengjetog

Dei nye toga vil bli utstyrte med mekanisme for såkalla passiv krenging på to grader for å kunne køyre fortare i kurver utan at det går på komforten laus. Bombardier og SBB trur at dei med dette skal klare å redusere køyretida med ti prosent.

Totalt skal Bombardier levere 50 togsett på åtte vogner som til saman vil gje eit 200 meter langt tog. Dei siste ni er halvparten så lange.

For å sleppe å forlengje plattformer og likevel kunne transportere fleire kundar er toga av type dobbeldekkar. Dei togsetta som er planlagde for inter-city-trafikk, vil ha både 1. og 2. klasse.

Spansk racerhybrid

Dette toget kan uten videre svitsje over fra strøm til diesel, eller fra 1435 mm sporvidde til 1668 mm uten å stoppe. Dessuten kan det kjøre i 250 km/t der det ligger til rette for det. Kjørt på diesel er toppfarten 180 km/t.

Tekst og foto: JENS ULRICH PEDERSEN

Det er den spanske togfabrikanten Talgo som er i ferd med å utvikle dette toget. Superhybridtoget kjører like godt på likestrøm som på vekselstrøm, på spor med ulik sporvidde, på høyhastighetsbaner så vel som på konvensjonelle spor og på ulike signalsystemer.

Slik sett er dette toget en kraftig videreutvikling av tilsvarende tog som i mange år er brukt verden rundt mellom elektrifiserte og ikke-elektrifiserte strekninger.

Superhybridtoget vil eksteriørmessig være en videreutvikling av det første høyhastighetstoget Talgo bygde, det med nebb som på en and.

Tog-SUV

- Hybridtoget blir jernbanens svar på SUV'en, mener markedsutviklingssjef Mario

Oriol i Talgo. Men av konkurransehensyn vil han ikke fortelle når toget kommer på markedet. Det som er kjent, er at Spanias svar på NSB, Renfe, allerede har bestilt 15 togsett for bruk i Galicia og i Murcia i slutten av 2012.

På det spanske jernbanenettet er det to forskjellige sporbredder og elektriske anlegg. De konvensjonelle sporene har en sporvidde på 1668 mm og elkraftanlegg som forsyner togene med 3 000V likestrøm. På de hypermoderne høyhastighetsbanene er det normalspor (1435 mm) og 25 000V vekselstrøm.

Dieselmotorene befinner seg i hver ende av toget. Der kjøreledningen tar slutt, startes dieselmotoren opp. Kanskje dette er framtida for Røros-, Rauma- og Nordlandsbanen?



NEBBETE TOG: Det nye hybridtoget fra Talgo vil få identisk utseende med dette IC-toget kalt Talgo 250.

**Jernbanelogget****Sentralt**

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

Info Utbygging

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

Info Øst

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

Info Vest

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

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Fra asken til – toget?

Avisen Dagens Næringsliv (DN) hadde lørdag 24. april en lengre artikkel om jernbanen i Norge over de siste 40 år. «Det store togrøveriet» heter dokumentaren som bringer intervjuer med samferdselsministere helt tilbake til Ragnar Christiansen, som ledet Samferdselsdepartementet i årene 1976-78, og jernbanesjefer tilbake til Kristian Rambjør som var toppsjef i NSB i perioden 1990-95.

Det er mange interessante synspunkter i artikkelen som er breiddfull av etterpåklokskap, og jernbaneinteresserte anbefales å skaffe seg den. Også Per Kleppe som var finansminister i årene 1973-79, er intervjuet, og i kjølvannet av togrøveriet har det foregått en debatt om alternativ finansiering av jernbaneprosjekter der Per Kleppe og nåværende finansminister Sigbjørn Johnsen står på hver sin side. Det er ikke budsjettssystemet som hindrer helhetlig utbygging av store jernbaneprosjekter, sier Johnsen. Hva kan det da være?

DNs artikkel tar utgangspunkt i bind 2 av jernbanehistorien fra 2004 og i Helge Ryggviks påstand om at det glapp på 1970-tallet. Med all respekt å melde: det begynte å glippe lenge før. I 1933 vedtok Stortinget regler for hvordan Statsbanene skulle sikres midler til vedlikehold. Men disse reglene ble kun overholdt ett eneste år. Det oppsto et fornyelsesunderskudd som senere ble til etterslep og jernbanenettet begynte å forfalle. De fem krigsårenes enorme trafikkbelastning på jernbanen gjorde ikke situasjonen lettere, og NSB sto ikke først i køen da landet skulle gjenreises. Da de omfattende planene om nye jernbaner omsider ble parkert i Stortinget i 1956, skulle man kunne tro at det kunne satses kraftig på fornyelse av de gamle jernbanene som fantes, men det skjedde heller ikke. Og hvorfor ikke det?

Avhandlingen «Flukten fra Detroit» av Per Østby (NTNU, 1995) gir flere svar på spørsmålet.

Det hadde skjedd et skifte i synet på

jernbanens muligheter mellom 1945 og 1956. Eller rettere sagt: synet på bilens positive muligheter hadde skjovet jernbanen tilsvarende tilbake i tankegangen til de toneangivende politikere og økonomer i Arbeiderpartiet, Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet. Man finner likevel ikke spor av et åpent oppgjør med eller en grunnleggende diskusjon om jernbanens videre utvikling. Opposisjonens bekymring over jernbanedriftens økonomi falt i bedre jord hos de sentrale Ap-politikerne enn bekymring over jernbanens driftssituasjon. Vel 29.000 jernbanefolk var heller ikke tilstrekkelig til å matche billobbyen i alle dens fasetter. Importen av biler ble frigitt, og tusenvis av bilister ble også viktige velgere.

Den sentrale Ap-politiker Erik Brofoss var ihuga vei- og bilmann, og Trygve Bratteli ironiserte over norske fylker som ville ha sin rettmessige andel av NSBs underskudd. Den satsing på jernbane som ble innledet med Shinkansen i Japan i 1964 og med de franske TGV-togene i



Europa rundt 1980, fikk ingen gjenklang i Norge. Den vektlegging av miljøfordelene som Norsk Jernbaneforbund forsøkte å spille på i 90-årene, ble heller ikke tatt videre.

Hvor står vi så i dag? Betydningen av vedlikehold har fått en helt annen vekt, og det er bra. Og om Sigbjørn Johnsen har rett, så må det være den politiske viljen det skorter på når det gjelder den utredningsglede parett med beslutnings-skrekk som synes å være rådende i dag når det gjelder nye baner.

Ut av asken fra Eyafjallajökul kom en kortvarig renessanse for jernbanen. Er det lov å håpe at en ny miljøbevissthet kan endre den politiske vilje til å satses varig på toget?