

Jernbanemagasinet nr. 3-2013

Jernbane

Vedlikehold
Nytt verksted
på dobbeltspor

Gods
Rederi bak
togsuksess

**Med større
handlingsrom
skal vi bygge
billigere.**

**MICHAEL BORS, direktør
for Leverandør og marked,
Jernbaneverket**

Mer penger i sporet

Jernbaneverket lover mer jernbane for pengene. Organisasjonen skal forenkles og effektiviseres, og mange må forberede seg på å jobbe på nye måter.



Jernbaneverket

DET STORE BILDET

En skikkelig tøffing

tekst ARVID BÅRDSTU foto KAI JENSEN/SCANPIX

IKKE VET VI, men det er godt mulig en solid moskusokse senker den beinharde skallen og tenker «Bare kom igjen!» når toget nærmer seg. I alle fall blir det årlig påkjørt en del dyr på Dovrebanen, i fjor så mange som 14. Det er fordi moskusen, som er gresseter, trekker ned mot Driva om sommeren. Der er det frodig beite. Men der går også Dovrebanen og E6.

Nå er det ingen fare for at toget vil uttrykke denne arten, som ble innført fra Grønland til Norge på 30- og 40-tallet. Faktisk er det mange som mener at stammen er for stor til det området den har å boltre seg på på Dovrefjell og i Sunndalsfjella.

Teorien er at for mange dyr går ut over mattilgangen om vinteren som igjen fører til svekket allmenntilstand og gjør dyret mottakelig for sykdommer. De siste årene har det vært episoder med munnskurv, som gjerne har ført til døden for kalver, og lungebetennelse som har tatt livet av mange voksne dyr.

Hvis et dyr forlater flokken og går ut av området, blir det avlivet - med mindre det flykter til Sverige. Der er den hjertelig velkommen. //



Jernbane

JERNBANEMAGASINET
nr. 3-2013

Ansvarlig redaktør:
SVEIN HORRISLAND

Redaktør:
TORE HOLTET

Fotojournalist:
ØYSTEIN GRUE

Journalist:
ARVID BÅRDSTU

Medarbeidere i dette nummer:
Hilde Lillejord
Njål Svingheim
Freddy Samson Fagerheim
Sven Marius Uttklev Gjeruldsen

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 02.05.2013



Jernbaneverket

Utgitt av:
Jernbaneverket
Stortorvet 7
Oslo
www.jernbaneverket.no
Opplag: 7 300

Design:
REDINK
CHRISTEN PEDERSEN
www.redink.no

Forsidefoto:
Hilde Lillejord

Trykk og distribusjon:
RK GRAFISK



ISSN 1891-1676

[www.jernbaneverket.no/
jernbanemagasinet](http://www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet)



SIGNALER

Satsing med forpliktelser

Av Elisabeth Enger

DET ER EN BETYDELIG SATSING regjeringen legger opp til i sitt forslag til Nasjonal transportplan. Til sammen forslås det en ramme på 168 milliarder kroner til jernbanen i tiårsperioden. Det er en økning på om lag 50 prosent i forhold til dagens nivå.

Samtidig gir meldingen svar på flere viktige spørsmål. Vi har fått en klar dato for slutføringen av dobbeltsporet i det indre InterCity-området, og vi merker oss spesielt at flere jernbaneprosjekter er aktuelle for en ny ordning med såkalte «spesialprosjekter.» Det vil bety at vi sikres en mer forutsigbar og forpliktende finansiering.

For drift, vedlikehold og fornyelse legges det opp til en opptrapping med større beløp i siste del av planperioden. Det er en annen profil enn det vi foreslo i etatenes planforslag, og vil stille ekstra krav til effektiv bruk av midlene i de nærmeste årene. For målene våre fram til 2017 ligger fast. Vi skal sikre en punktlighet på 95 prosent for Flytoget og 90 prosent for alle øvrige tog. Forsinkelsestimmene skal reduseres med 30 prosent.

Dette betyr at det må jobbes på nye måter. Vi skal få mest mulig jernbane ut av hver krone. Regjeringen setter krav om at vi må effektivisere virksomheten vår med 10-15 prosent. Et effektiviseringsprogram er allerede godt i gang i Jernbaneverket. Det vil omfatte hele virksomheten og medføre endringer i Jernbaneverkets organisasjon. I august legges det fram sammen med handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan.

Vi har fått en Nasjonal transportplan som viser vilje til å satse på jernbanen. Den stiller også klare krav til oss i Jernbaneverket, og vi har allerede brettet opp ermene. //

08

Hovedsaken: Entreprenøren bidrar mer

Jernbaneverket er i full gang med å bygge jernbane på en ny måte. Overgangen til større kontrakter har gitt mer effektiv konkurranse. Med forutsigbar finansiering blir det i tillegg mulig å inngå en ny type kontrakter der entreprenøren for lov til å bidra med løsninger om hvordan jobben best kan gjøres.

20

Jobber mens toget suser forbi i 200 km/t

Her er et eksempel på mer effektivt vedlikehold: Inne i Jernbaneverkets nye vedlikeholdstog er det mulig å jobbe mens rutegående tog suser forbi i 200 km/t.

24

Antropologen som ble direktør

– En organisasjon er som et hvilket som helst stammesamfunn, mener Jernbaneverkets nye organisasjonsdirektør. Nå skal «jernbanesamfunnet» fornyes.

28

Når uværet herjer på Nordlandsbanen...

Da kan det være nødvendig å rykke ut for å sikre forbindelse i jernbanens GSM-R-nett. Jernbanemagasinet ble med til toppen av fjellet Vetten.

40

Suksess på sporet med rederkapital

Norsk rederkapital kombinert med svensk-norsk jernbanekompetanse har gjort Hector Rail til en godsuksess. Nå går selskapet inn i personmarkedet.

Les også:

- 07 Over til linjenummer
- 14 Trinnvis nytt IC-nett
- 16 Pendler i InterCity-fart
- 18 «Dette blir kronjuvelen»
- 46 På Europa-toppen
- 50 Lite nyttige lønnsomhetsanalyser

På få år har vei og jernbane rykket opp i politikken eliteserie

Aftenposten



I GANG: Roman Lipski i Veidekke Entreprenør AS er i gang med utvidelse og oppgradering av jernbaneområdet i Fabrikkgata på Lillestrøm.

LILLESTRØM

Bygger for flere tog

NSB trenger plass til flere tog på Lillestrøm. Arbeidet med å utvide plassen for hensetting av tog startet i april og skal pågå frem til utgangen av 2014.

tekst og foto ØYSTEIN GRUE

JERNBANEVERKET ER I gang med å utbedre Kongsvingerbanen gjennom Lillestrøm.

Arbeidene omfatter forlengelse av et kryssingsspor, ny sporveksel, bygging av to nye jernbanebroer og støyskjermer mellom banen og de fleste boligområdene.

På Jernbaneverkets område i Fabrikkgata blir det hensettingsspor for 13 tog (mot kun 7 i dag), nytt signalanlegg og tekniske hus.

Dagens spor har for liten kapasitet. Området mangler fasiliteter for vasking, tømning av toaletter, uttak for vann, strøm og andre periodiske vedlikeholdssoppgaver.

Jernbaneverkets driftsavdeling skal også ha plass til sine arbeidsmaskiner. For å komme ut på hovedsporet må disse maskinene kjøre via hensettingssporene. Prosjektet omfatter derfor bygging av ny driftsbangård der ett sporområde skal benyttes av NSB og ett av Jernbaneverkets driftsavdeling.

Utførende entreprenør på Lillestrøm er Veidekke AS. //

11 milliarder svenske kroner kunne LKAB telle opp som resultat før skatt for 2012, en liten nedgang fra året før til tross for litt større produksjon.

24,5 milliarder dollar er summen amerikanske jernbaneselskap skal investere for i 2013. I norske kroner tilsvarer det ca. 140 milliarder kroner.

46 ulike togselskap har søkt om ruteleie i Sverige fra desember i år. Fire togoperatører vil slåss om kundene på «melkeruta» Stockholm-Göteborg.

82 euro, tilsvarende 640 norske kroner, er belønningen ansatte i franske SNCF får for hver godsvogn de klarer å finne igjen. 150 vogner er på avveier.



ØVER: Kristian Jahr Wennevold, Bendik Wærp, opplæringsleder Jon Henrik Bern og Ruben Westby øver i en tro kopi av signal- og sikringsanlegget på Oslo S. De skal bli raskere til å reparere signalfeil.

SIGNALLÆRLINGER Anlegg for prøving og feiling

Det første opplæringsanlegget for signalmonterere på Oslo S og Skøyen er nettopp tatt i bruk. Anlegget skal brukes både til opplæring og eksamen og gi redusert feilrettingstid.

tekst ØYSTEIN GRUE foto HILDE LILLEJORD

DENNE MULIGHETEN til å trene feilsøking uten å jobbe i «skarpt anlegg», har vi savnet, sier overingeniør Jon Henrik Bern. Han er sikker på at feilsøkingstiden vil gå ned etter hvert som driftspersonell blir trygge på å jobbe i anlegget.

Sikringsanlegget fra 1977, som har betegnelsen GS for «geografisk sikringsanlegg», brukes kun på Oslo S, Skøyen og Lodalen. Derfor er det få signalmonterere i Norge som har erfaring med anleggstypen.

- Dette gir oss mulighet til å lære feilsøking uten å jobbe med presset alle opplever når de vet at hele Oslo S står. Erfaringsoverføring gjøres lettere når våre opplæringsledere kan lage feil i opplæringsanleg-

get og vise andre hvordan denne feilen lettest kan avdekkes hvis den skulle opptre senere, understreker Bern.

Raskere feilretting og med det kortere nedetid er goder som opplæringsanlegget skal gi. - Når de lærer seg å finne feil raskere, vil det i sin tur gi kortere nedetid når feil oppstår, sier Jon Henrik Bern.

Anne Margrethe Waage, leder for signal i Follobaneprojektet, er også fornøyd med opplæringsanlegget.

- Nå vil vi lettere kunne gjennomføre kursing og opplæring av monterere og ingeniører. Opplæringsanlegget blir et trygt sted for eksamener for lærlinger og sluttkontrollører, sier Waage.



Avgang Departures 09:01

Avgang Departure	Tog til Destination	Spor Track	Forventet Expected	Merknader Remarks
09:38	L 21 Moss	7	10:00	NSB
09:42	L 14 Kongsvinger	2	Innstilt	NSB
09:41	R 10 Lillehammer	16		NSB → Via Oslo Lufthavn
09:47	R 20 Halden	19		NSB → Via Rygge
09:50	R 30 Gjøvik	14		NSB Gjøvikbanen
09:53	F 2 Oslo Lufthavn	18		Flytoget → Airport Express Train
09:55	L 14 Asker	4	Innstilt	NSB
09:59	L 1 Spikkestad	18		NSB
10:12	L 12 Eidsvoll	8		NSB → Via Oslo Lufthavn
10:15	R 10 Skien	10		NSB → Via Torp
10:16	L 1 Lillestrøm	5		NSB
10:22	L 21 Moss	18		NSB
10:32	R 20 Halden	19		NSB → Via Rygge
10:36	L 22 Skøyen	4		NSB

RUTEPLAN

Over til linjenummer

Reiser du med tog på Østlandet, bør du merke deg datoen 9. juni. Da får «ditt» tog tildelt et eget linjenummer med én bestemt farge.

tekst TORE HOLTET illustrasjon JERNBANEVERKET

HENSikten er at kundene lettere skal kunne orientere seg i forhold til sin avreise og ankomst, sier prosjektleder Kamal Kamboj i Jernbaneverkets trafikk- og markedsdivisjon.

- For å gi de togreisende den rette assosiasjonen, benytter vi forbokstaven L foran nummeret på lokaltogene. Tilsvarende benevnes regiontogene med R og Flytogene med F.

Du som reisende kan merke deg følgende huskeregel:

- Ensifret linjenummer som L1 = Lokaltog som stopper ved alle stasjoner (L1 Spikkestad - Lillestrøm). - Tosifret linjenummer som L12 = Lokaltog som kun stopper ved knutepunktene og som kjører lengre strekninger (L12 Kongsberg-Eidsvoll).

Linjekartet gir kundene informasjon om hvilken retning ulike linjer går, stoppmønster for en spesifikk linje og annen viktig informasjon som forbin-

delse med flyplass og andre knutepunkt.

Kamboj opplyser at linjenumrene vil gå igjen i alle informasjonskanaler: informasjonstavler, anvisere, mobilappen «Togtider», www.jernbaneverket.no og gjennom høyttalere samt tekstinformasjon.

For å sikre at kundene blir fornøyd, skal den nye ordningen følges opp med egne spørsmål i en kundeundersøkelse Jernbaneverket samarbeider med NSB om.

- Vi vet at T-banen i Oslo har gode erfaringer med linjenummer og vil legge vekt på at de togreisende skal få den samme positive erfaringen, sier Kamal Kamboj, som understreker at Jernbaneverket, NSB og Flytoget vil samkjøre sin informasjon om den nye måten å angi rutetilbudet på.

Andre deler av Europa innførte linjekart for jernbane og metro for flere år siden og har hatt god suksess med høy grad av kundetilfredshet.



KVINNER Etterlysning

Norsk Jernbanemuseum på Hamar er i ferd med å legge siste hånd på arbeidet med sommerens store utstilling «Jernbanen sett med kvinneyne». Utstillingen åpner søndag 2. juni kl. 12 og blir stående til 1. september. Men fortsatt synes konservator Bjørg Eva Aasen at noe mangler, som eksempler på serviset som Norsk Spisevognselskap benyttet. Også andre gjenstander som kan knyttes til kvinnenes forhold til jernbanen, er av interesse. Bjørg Eva Aasen treffes på 916 73 163.

KRYSSING Frogner på ny

Jernbaneverket hadde planer om store investeringer på Frogner, som ligger mellom Kløfta og Leirsund på Hovedbanen. Blant annet er det et skrikende behov for et lengre kryssingsspor for godstog i dette området. Samtidig var det behov for å modernisere stasjonen. Men svært dårlige grunnforhold ga etter hvert en prislapp det var umulig å gå videre med. Nå har Jernbaneverket startet med blanke ark der målet er å finne en løsning både for kryssingsspor og en framtidig Frogner stasjon. Da det store prosjektet ble stoppet, sørget Jernbaneverket likevel for å utbedre plattformene på Frogner og utvide parkeringsarealet i påvente av en mer langsiktig løsning.

Hvordan jobben blir gjennomført, vil være opp til entreprenøren.

MICHAEL BORS, direktør for Leverandør og marked, Jernbaneverket

Slik blir det mer jernbane for pengene

Med forutsigbar finansiering er Jernbaneverket og entreprenørmarkedet klare for å bygge jernbane på en raskere og billigere måte. De første skrittene med større kontrakter og mer effektiv konkurranse er tatt. Det store spranget kommer med Follobanen. ➔

tekst ARVID BÅRDSTU OG TORE HOLTET foto ØYSTEIN GRUE OG HILDE LILLEJORD



Det viktigste for Jernbaneverket er rammebetingelsene. Forutsigbar finansiering er det verktøyet jeg ønsker meg mest av alt.

MICHAEL BORS, direktør Leverandør og marked

MICHAEL BORS, ANSVARLIG for leverandører og marked i Jernbaneverkets utbyggingsdivisjon, har vært med på en stor snuoperasjon: Jernbaneverket rendyrker nå byggherrerollen mer og mer og opererer med mange ganger så store kontrakter som for få år siden.

Signalene i Nasjonal transportplan om å gå over til en mer forutsigbar finansiering skaper forventninger i Jernbaneverket.

- Vi bygger veldig godt, erklærer han, men legger til: - Vi har bygd sakte og dyrt. Med større handlingsrom skal vi klare jobben billigere. Rammebetingelser er mye viktigere enn organisasjonsform. Vi skal sørge for at Jernbaneverket ikke eser ut i takt med bevilgningene, beroliger Michael Bors.

Løfte oss opp. Framgangsmåten likner den pionerene i norsk offshorevirksomhet utviklet. Her er kortversjonen: - Vi skal løfte oss opp i verdikjeden og være en profesjonell bestiller som definerer hva vi skal ha levert, og ikke involvere oss så mye i detaljene i prosjektene. Vi skal samarbeide tettere og overlate flere oppgaver til leverandørmarkedet. Vår rolle blir å styre slik at Jernbaneverket får de løsningene og resultatene vi bestiller. Det er det jeg jobber med, forklarer Bors og legger til:

- Endringene som kommer, når vi går mer over til nye kontraktsformer som for eksempel totalentrepriser, er at vi kommer med et konsept for hva vi ønsker levert. Hvordan jobben blir gjennomført, vil være opp til entreprenøren.

Ny strategi. Jernbaneverket har hatt en strategi på ikke å inngå enkeltkontrakter


større enn 400 millioner kroner. I slutten av 2011 ble strategien endret. Nå er det ikke lenger noen øvre grense.

- Det har allerede gitt oss en mye mer effektiv konkurranse enn tidligere. Jeg følger opp at prosjektene holder seg til denne strategien, tar skrittene i en ny retning, sier Bors, og ramser opp det strategien sier Jernbaneverket skal være gode på:

- Vi skal være gode på prosjektledelse, prosjekteringsledelse, prosjektstyring, sikkerhetsledelse og leverandør- og kontraktsoppfølging. Tjenester vi kan kjøpe ute, dem skal vi kjøpe. Men på ledelsesfunksjoner er det helt avgjørende at vi har kompetansen selv. Vi skal bygge videre på et veldig kompetent og profesjonelt prosjektmiljø i Jernbaneverket, lover Bors.

Prøvesteinen. Den første, store prøvesteinen på denne strategien er Follobanen. Han som har ansvaret for anskaffelser, inklusive prosessen med å velge riktige entreprenører, heter Jan Vormeland (62). Vormeland er en av flere i Follobaneprosjektet som har livslang erfaring med megaprojekter.

Selv begynte han med Statfjord A for Aker midt på 70-tallet og jobbet der i 11 år. Deretter gikk han over til kundesiden og jobbet for mange av de store oljeselskaperne i Europa og USA. Det siste oppdraget var å bygge en gigantfabrikk for REC i Singapore. Så kom en telefon fra Erik Smith, prosjektdirektør for Follobanen. Den brakte ham tilbake til gamlandet.

- Starten på oljeeventyret ble en lang læreprosess som Jernbaneverket nå kan trekke veksler på. Vi kjenner fallgruvene, forsikrer Vormeland. 

Slik finansieres store prosjekter

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (2014-2023) presenterer regjeringen en ny modell for finansiering av store samferdselsprosjekter.

For jernbanens del vil InterCity og elektrifisering av Trønderbanen bli vurdert som «særskilt prioriterte prosjekt».

- Hensikten er at prosjektene skal være fullfinansiert fra dag én, sa samferdselsminister Marit Arnstad da hun la fram Nasjonal transportplan.

«Særskilt prioriterte prosjekt» vil både være sikret forutsigbar finansiering og rasjonell framdrift, og det vil bli angitt når de skal være ferdigstilt. Men det knyttes flere forutsetninger til slike prosjekt:

- Det etableres en særskilt prosjektorganisasjon i den enkelte etat.
- Kostnadskontrollen styrkes både i planleggingsfasen og i oppfølgingen.
- Statlig reguleringsplan skal vurderes.
- I denne modellen er det ikke bevilgningene som styrer framdriften i prosjektet, men prosjektet som styrer bevilgningene, sa samferdselsministeren.
- I stortingsmeldingen blir det likevel uttrykt at slike prosjekt «må være en begrenset del av de samlede rammene for veg og jernbane.»



SNUOPERASJON: Michael Bors har vært med på å snu Jernbaneverket fra å bygge lite, sakte og dyrt til å kunne takle større utbygginger på en effektiv måte.



Særskilt prioriterte prosjekter skal være finansiert fra dag én.

MARIT ARNSTAD, samferdselsminister (Sp)

Jernbanens renessanse

Regjeringen setter av 168 milliarder kroner til jernbane de kommende ti åra. Dette er en årlig gjennomsnittlig økning på nær 50 prosent sammenliknet med nivået i 2013.

Samferdselsminister Marit Arnstad viser til at utviklingen av jernbanen sto nesten stille i flere tiår i andre halvdel av 1900-tallet: - Byggingen av nye baner stoppet opp, og jernbanenettet ble stemoderlig behandlet av alle stortingspartiene. Framkommelighets- og klimautfordringene er grunnen til at regjeringen nå sørger for at jernbanen får en renessanse, sier hun.

Ifølge stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2014-2023 skal det investeres for 92 milliarder kroner, og disse pengene fordeler seg forholdsvis likt i planperioden. De fire første åra skal pågående intercityprosjekter fullføres. Det største prosjektet, Follobanen mellom Oslo og Ski, skal påbegynnes neste år.

Allerede mot slutten av dette året er det duket for byggestart på nye dobbeltspor mellom Bergen og Arna og mellom Hell og Værnes. Dette siste tiltaket ses i sammenheng med oppgraderingen av Trønderbanen til elektrisk drift.

Til drift, vedlikehold og fornyelser har regjeringen satt av 76 milliarder kroner for hele planperioden. Det utgjør samlet sett en økning på noe under 45 prosent. Her er økningen relativt beskjeden de første fire åra - nærmere bestemt 16,3 prosent. Til gjengjeld skal bevilgningene opp 64 prosent fra dagens nivå de siste seks åra. Ett av tiltakene som skal tilgodeses i denne perioden, er innføringen av nytt, felleseuropeisk signalsystem, ERTMS.

Vi kan ikke gjøre alt på egen hånd. Da vil Jernbaneverket vokse og bli en dinosaur.

MICHAEL BORS, direktør for Leverandør og marked



Starten på oljeeventyret ble en lang læreprosess som Jernbaneverket nå kan trekke veksler på. Vi kjenner fallgruvene.

JAN VORMELAND, ansvarlig for anskaffelser til Follobaneprojektet

Paradigmeskiftet. I løpet av noen få år er Utbyggingsdivisjonen i Jernbaneverket gradvis blitt eslet for større oppgaver. Omstillingen fra tidligere tiders måte å jobbe på, er fortsatt i full gang. Jan Vormeland lover at de som blir med på ferden videre, vil få en spennende og lærerik reise:

- Vi i Follobaneprojektet er med på å lage «best practice» for den videre utbyggingen av IC. For ansatte i Jernbaneverket er prosjektet en unik mulighet for å posisjonere seg for de mest spennende jobbene i utbyggingen av IC-nettet. Disse vil få en kompetanse på megaprojekter som vil åpne for oppdrag over hele verden, sier Vormeland uten å blunke det minste.

The Follo Line. Ved Follobaneprojektet er det folk som til sammen har erfaring fra 30-40 land spredt over hele kloden fra Japan og Kina via Malaysia, Hong Kong, Singapore og Australia til Brasil, Mexico og USA i tillegg til et utall land i Europa.

Follobaneprojektet er også det første i Jernbaneverket der møter og dokumentasjon er på engelsk. Markedet er definitivt internasjonalt.

- Her ligger det an til mange mulige samarbeidskonstellasjoner på grunn av prosjektets størrelse. En utenlandsk tilbyder på store jobber vil sterkt vurdere behovet for en norsk partner. Den prosessen er i gang. Det så vi etter konferansen i fjor høst der det ble minglet heftig. Det var omtrent som speeddating, sier Vormeland, som ikke er redd for å få nok habile kandidater til å gjøre jobben.

Mersamarbeid. Regimet for store, statlige utbygginger er annerledes enn for store, private utbygginger.

Vi lar Michael Bors forklare:

- Vi kan først inngå kontrakt når byggeplanen er ferdig. Det er litt sent. Regimet med KS2, en siste kvalitetssikring før Stortinget beslutter investeringen, krever at alle planene er ferdig. Dermed får vi ikke involvert entreprenøren tidlig nok. Skal vi få omsatt pengene vi får i mer jernbane, må vi samarbeide mer med leverandørindustrien. Vi kan ikke gjøre alt på egen hånd. Da vil Jernbaneverket vokse og bli en dinosaur, understreker Bors.

Mange avveieringer. Før anbudene blir gjort klare, er det noen faktorer som skal på plass. Det gjelder hvor store «pakkene» skal være, hvilket ansvar Jernbaneverket skal ta selv og hva entreprenøren skal ta.

Han er også opptatt av at det er livssyklus-kostnadene som får bestemme, ikke hva som er billigst akkurat nå. Blant annet hvordan driftskonseptene skal være for å oppnå maksimal oppetid og pålitelighet.

Bors tror de jernbanetekniske arbeidene kan bli en flaskehals. Særlig signal.

- Vi har et meget kompetent miljø internt i Jernbaneverket, mens de eksterne miljøene er svakere. Innenfor signalfaget er det ikke nok å hente inn utlendinger heller. Samkjøring av nye og gamle systemer kan bli krevende. Vi har til dels gamle systemer, vi har særnorske systemer og vi har særnorske regler, avslutter Michael Bors. //

Mer effektive etater

Både Jernbaneverket og Statens vegvesen skal effektiviseres med 10-15 prosent i planperioden.

Samferdselsdepartementet vil følge opp med egne produktivitetsmål for Jernbaneverkets egen produksjon innen drift og vedlikehold. I tillegg skal effektiviseringsprogrammet omfatte anleggsmarkedet, byggherrefunksjonen, planlegging, trafikkstyring, administrasjon og interne støtteprosesser.

Dette programmet kommer til å bli nærmere konkretisert i Jernbaneverkets nye handlingsprogram.

Det legges stor vekt at etatene får beholde og disponere de ressursene som blir frigjort.

Godstiltak utsettes

Tiltak for å øke kapasiteten på det norske jernbanenettet utsettes i påvente av en bred analyse av godstransporten i Norge.

I Nasjonal transportplan er det satt av 10,7 milliarder på programområdet Kapasitet. I første fireårsperiode skal det imidlertid brukes 2,1 milliarder kroner. Det betyr at det er mindre penger til blant annet kryssingsspor og ny banestrømforsyning, noe som i stor grad ville kommet godstrafikken til gode, enn det transportetatene hadde foreslått.

Oftobanen får derimot den bevilgningen som var foreslått, på i alt 1,6 milliarder kroner.

Alnabu skal utvikles - men først fornyes for 200 millioner de fire første åra. I perioden 2018-2023 er det satt av 3,3 milliarder kroner til utvikling av Alnabu.

Det skal ikke brukes penger på terminalene i Bergen og Trondheim de første fire åra.

Den bebudede godsanalysen skal både ta for seg godsstrømmene og terminalstrukturen med sikte på å overføre mer transport fra veg til jernbane og sjø.

INTERNASJONALT: Ellen Margrethe Waage, signalansvarlig i Follobaneprojektet i samtale med f.v. Jan Vormeland, Thien Hai Huynh, Hans Christian Kruse og Stefan Kunz. De som jobber på Follobaneprojektet har til sammen erfaring fra 30-40 land.



Trinnvis nytt IC-nett

Her ser du hvordan regjeringen vil bygge ut et nytt InterCity-nett på Østlandet. Nasjonal transportplan legger opp til sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad innen utgangen av 2024. Videre planlegging «skal i utgangspunktet ta sikte på» ferdigstillelse til Skien, Lillehammer og Halden i 2030.

tekst TORE HOLTET illustrasjon JON ARNE BERG / BYHANDS



Regjeringen har i Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023 satt av om lag 58 milliarder kroner til utbygging av IC (InterCity)-strekninger på Østlandet. Det gir 60 nye kilometer med dobbeltspor både på Vestfoldbanen (17 milliarder) og Dovrebanen (14 milliarder) og 47 kilometer med nye dobbeltspor på Østfoldbanen (26,5 milliarder).

SLIK ER PLANENE FOR UTBYGGING:

- Eksisterende/igangsatte parseller med dobbeltspor
- Nytt dobbeltspor i 2020
- Nytt dobbeltspor i 2024
- Nytt dobbeltspor i 2026
- Økt kapasitet i 2026 og videre utbygging innen 2030

250 km/t

◉ **Dobbeltsporene** skal være tilrettelagt for 250 km/t der det ikke gir vesentlige mer-kostnader i forhold til en hastighetsstandard på 200 km/t.

◉ **I den første** fireårsperioden skal igangsatte prosjekter sluttføres samtidig som Follobanen påbegynnes med sikte på ferdigstillelse i 2020.

◉ **Første trinn** vil være å etablere et togtilbud med halvtimesfrekvens mellom Oslo og Tønsberg, Hamar og Fredrikstad i 2024.

◉ **IC-utbyggingen** vil bli vurdert som «særskilt prioritert prosjekt». Dermed kan det være sikret forutsigbar finansiering.

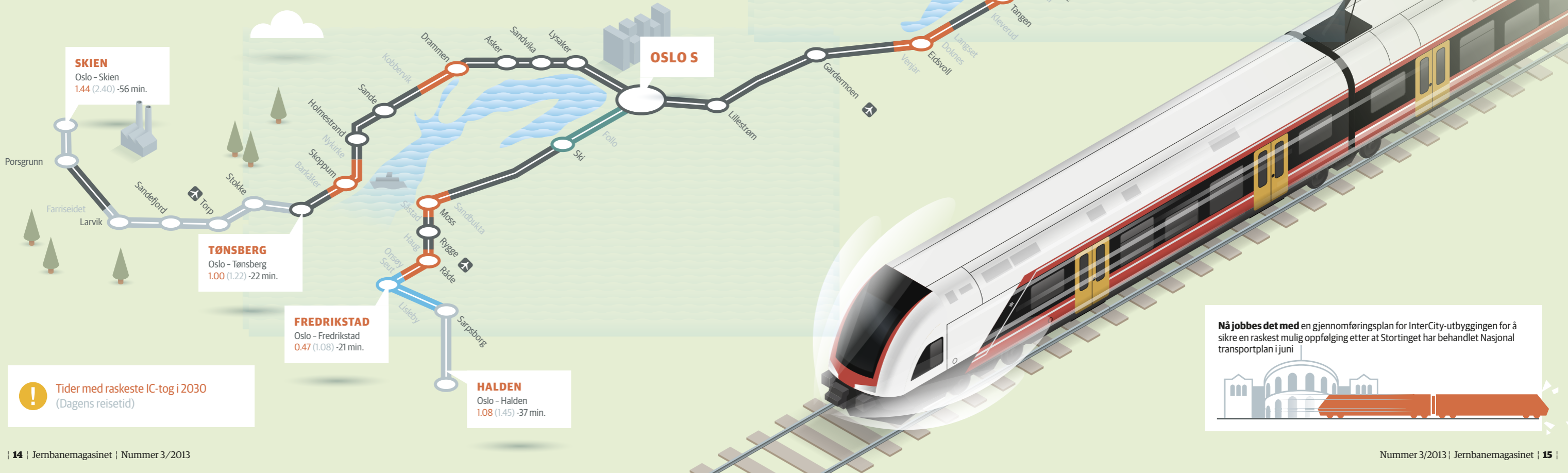


◉ **Jernbaneverket** vil få i oppdrag å lage en utbyggingsstrategi for InterCity-utbyggingen.

◉ **I strategien** skal utbyggingsrekkefølge og framdriftsplan fastsettes slik at strekninger med størst nytte bygges ut først.

◉ **Hensynet til** effektiv planlegging og kostnadseffektiv utbygging skal her ivaretas.

◉ **Fra før har** Jernbaneverket utarbeidet en konseptvalgutredning for IC og gjort supplerende analyser som konkluderer med at utbyggingen er samfunnsøkonomisk lønnsom.



⚠ Tider med raskeste IC-tog i 2030 (Dagens reisetid)

Nå jobbes det med en gjennomføringsplan for InterCity-utbyggingen for å sikre en raskest mulig oppfølging etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan i juni



Pendler i InterCity-fart

Ina Landau Aasen bor rett ved stasjonen og suser av gårde i 200 kilometer i timen på vei til jobben. Hennes tog bruker 19 minutter til Lillestrøm, og ektemannen Halvor er framme i Oslo på en halvtime ...

tekst og foto HILDE LILLEJORD

FAMILIEN LANDAU AASEN er bosatt like ved Eidsvoll Verk stasjon, om lag seks mil fra Oslo. Rundt dem bygges det stadig flere leiligheter. Flere og flere oppdager at det går an å kjøpe seg en noenlunde rimelig bolig på Eidsvoll Verk og pendle inn til hovedstadsområdet.

Halvor arbeider i Oslo sentrum og har pendlet med tog i flere år. Valget var naturlig fordi han bor ved siden av den eneste moderne jernbanen med dobbeltspor til og fra hovedstaden. Etter ruteomleggingen i desember er reisetida ytterligere forbedret med et kvarter. Nå går lokaltoget i InterCityfart.

Ina jobber som jordmor på Ahus i Lørenskog og sverget til bilen - fram til ruteendringen i desember.

- Da ble togtilbudet fra Eidsvolls Verk rett og slett for godt til å la være å prøve, sier Ina, som er storfornøyd med toget og knapt har opplevd forsinkelser. Men selv om togturen tar under 20 minutter, skal hun videre med buss. Så samlet reisetid er rundt tre kvarter.

Ina Landau Aasen angrer likevel ikke på at hun parkerte bilen i januar. Den nye pendlerhverdagen har ikke bare gitt henne bedre tid: - Jeg opplever også at jeg reiser trygt og miljøvennlig. I tillegg er månedskortet mye rimeligere enn å kjøre egen bil når man regner inn utgiftene til slitasje på bilen, bensin, parkering og bompengavgift.

- Det eneste som er litt stressende, er at vi må rekke toget. Det er ikke så fleksibelt som bilen da det er en time å vente på neste tog om jeg kommer for sent.

- Man må følge med på klokken, sier Halvor litt spøkefullt og tar en rask titt opp på kjøkkenklokken som er blitt ti over syv. Ina er visst ikke kjent for å legge inn de største marginene om morgenen. Det er 20 minutter til toget går, og ennå gjenstår tannpuss og en kjapp luftetur med hunden før Ina kan forlate huset og spære ned på stasjonen som er i ferd med å fylles opp av andre pendlere som har gjort som Ina: parkert bilen og funnet veien til toget. //



1

1 FROKOSTMØTE: Familien Landau Aasen forsøker å starte dagen sammen rundt kjøkkenbordet.



2

2 EN AV MANGE: Ina er langt fra alene på 07.30-toget fra Eidsvoll Verk. Stasjonen, som ble bygget i forbindelse med utbyggingen av Gardermobanen, er blitt en svært populær pendlerstasjon og får stadig nye reisende.

3 SOSIALT: Ina har også oppdaget at å ta toget er både avslappende og sosialt da hun ofte treffer på kjente som skal samme vei.

4 VEL FRAMME: Ina er vel framme ved hovedinngangen på A-hus, 45 minutter etter hun gikk hjemmefra.



Jeg opplever også at jeg reiser trygt og miljøvennlig.
INA LANDAU AASEN, pendler

3



4

«Dette blir kronjuvelen»

Roar Johansen (65) er i ferd med å dra i gang den største grunnentreprisen for Jernbaneverket noensinne: - Dette er det mest spennende prosjektet i hele mitt arbeidsliv, dette blir kronjuvelen, sier hovedbyggelederen med et lurt og varmt smil.

Tekst og foto FREDDY SAMSON FAGERHEIM

HAN ER EN AV VETERANENE blant jernbanens egne byggeledere, Roar Johansen. Nå er han klar for Jernbaneverkets største enkeltstående kontrakt på underbygging. Han skal lede prosessen med å forvandle 1 342 388 000 kroner til ni kilometer med dobbeltspor: tunneler, bruer og fjellskjæringer som igjen skal være klare for jernbaneteknikk i løpet av tre år.

Omfattende. Rekordentreprisen gjelder den sørligste delen av prosjektet Farriseidet-Porsgrunn som starter i Vestfold, nærmere bestemt ved Farriseidet. Sammen med entreprenør Skanska skal det bygges seks bruer, 3850 meter hovedtunnel, 4500 meter med dagsone og 1800 meter rømningstunnel. De to største bruene er 345 og 440 meter lange.

Til alt betongarbeidet er det beregnet om lag 11 600 betongbiler og 100 000 kvadratkilometer med forskaling - noe som tilsvarer omtrent 15 fotballbaner.

Inspirerende. - Selv om jeg har jobbet i over 40 år innen bygg og anlegg, ser jeg på jobben som veldig inspirerende. Dette er like spennende hver gang, sier hovedbyggelederen for Vestfoldentreprisen.

Johansen er tydelig stolt over ansvaret. Ikke bare skal han ha hovedansvaret for denne enorme grunnentreprisen. Han skal også lede fem byggeledere og fire kontrollingeniører som skal følge opp alt arbeid ute i felten.

Samhandling. Det var i alt ni selskaper/arbeidsfellesskap som ble prekvalifisert for denne jobben. Fire leverte tilbud, og 22. april

FAKTA

Roar Johansen, 65 år

(hvorav 17 i JBV)

STILLING:

Hovedbyggeleder

ARBEIDSSTED:

Larvik

PROSJEKT:

Farriseidet-Porsgrunn

UTDANNING:

Ingeniør bygg og anlegg, befalsskole i Ingeniørvåpenet

3

KJAPPE

Hva er en god dag på jobben?

- En god dag er når jeg kan starte tidlig og det som skal gjøres den dagen, er planlagt på forhånd.

Hva liker du best ved jobben din?

- Det er å kunne se og ta på resultatet når jeg er ferdig. At jeg har vært med på å skape noe.

Hva gjør du om ti år?

- Da har jeg to veldig viktige roller: Den ene er å være farfar, og den andre er å være pensjonist.

ble stor kontrakten med Skanska signert.

Nå følges samme oppskrift som for de to tidligere kontraktene: Det er tid for samhandling mellom entreprenør, byggherre og rådgiver. I en periode på fire uker går de sammen gjennom beskrivelsen av arbeidene. Hensikten er å få til en optimal gjennomføring. Entreprenør har da mulighet til å komme opp med smartere og billigere løsninger enn det som ligger inne i prosjektet så langt.

Ryddig. - Jeg liker å ha det ryddig, sier Johansen.

Et kjapt blick på pulten hans bekrefter utsagnet. Støvet kan faktisk finne pultplata på dette kontoret, dersom det får tid til å lande vel å merke.

- I tillegg liker jeg å ha en plan på det jeg gjør, da blir det lettere å hanske med uforutsette ting. Det fungerer også for meg mentalt: Er det ryddig på pulten, er det ryddig i hodet. Da er stresserskelen langt høyere, og det er alltid plass til noe nytt på pulten og i hodet, fortsetter den erfarne byggelederen.

Godt forberedt. - Er du forberedt på jobben som starter ute i marka i juni?

- Jeg er veldig godt forberedt. Jeg fungerte som prosjekteringsleder med avslutningen av byggeplanen på den samme strekningen; hadde videre ansvaret med å sammenstille konkurransegrunnlaget og var teamleder for anskaffelsesprosessen. Jeg ser virkelig frem til å begynne å produsere og samarbeide med et godt team på prosjektet, avslutter Johansen mens det lune smilet fremdeles lurer. //

FORBEREDT:


- Jeg er veldig godt forberedt, forsikrer Roar Johansen.

Dette er like spennende hver gang.





Verksted på skinner

Nå skal feil på dobbeltspor utbedres uten at tog i nabospor må sette ned hastigheten til 40 km/t. Jernbaneverkets nye mobile verksted på sporet, vedlikeholdstoget, er ett av flere eksempler på overgangen til et mer effektivt sporvedlikehold. 

tekst NJÅL SVINGHEIM OG ØYSTEIN GRUE foto ØYSTEIN GRUE

Ved å utvise kreativitet og pågangsmot er jeg ikke i tvil om at vi skal få til mer jernbane ut av penga.

STEIN O. NES, banedirektør



PÅ SKINNER: Det nye vedlikeholdsloket er på skinner. Snart settes det i drift på dobbeltsporstrekningene rundt Oslo.



EFFEKT: Totalfornyelsen av sporet på og rundt Oslo S har gitt stor effekt.

- HER JOBBER VI TRYGT selv når Flytoget passerer i nabosporet i 200 km/t, sier faglig leder linjen Stor-Oslo, Yngve Ottesen, mens han demonstrerer utrustningen om bord på det nye spesialbygde vedlikeholdsloket.

- De to innvendige kranene kan hver løfte 2,5 tonn og vil effektivisere mer omfattende feilretting og utbedring. En drivmaskin i en sporveksel veier godt over 120 kilo, og vedlikeholdsloket forenkler slike tunge operasjoner, fastslår Yngve Ottesen. Han er med i gruppen som har bestilt og beskrevet oppgavene det nye mobile verksted skal løse.

- Det blir lettere å kappe ut skinnedeler med feil. Vi henter nye skinner i mellomvogna, kjører nye deler ut i vedlikeholdsvogna og legger inn nytt i sporet. Sveising vil foregå i et godt opplyst område og innendørs.

Ottesen viser frem elektrisk kappag, sveiseutstyr og annen redskap. Alt er splitter nytt, støyer mindre og gjør jobben enklere enn eldre utstyr.

De siste ukene har arbeidslagene fått opplæring slik at ny-toget kan settes i drift på dobbeltsporstrekningene rundt Oslo så snart føreropplæring og kurs i bruk av kranutstyret er gjennomført.

Smartere. - Det nye vedlikeholdsloket er ett eksempel på hvordan vi skal jobbe smartere, sier fungerende banedirektør Stein O. Nes.

Banedivisjonen ser på om det skal anskaffes mer utstyr av denne typen som vil gjøre tilgangen til sporet på arbeidsstedene raskere, enklere og sikrere.

Han varsler at det vil komme mye nytt utstyr i tiden framover.

- Vi har dessverre slitt med gammelt og dårlig utstyr altfor lenge. Det blir ikke effektivt å jobbe slik, sier Nes.

Trenger løft. Banedivisjonen er midt inne i en stor jobb med å stake ut kursen framover. Norske jernbanestrekninger trenger fortsatt et betydelig løft innenfor drift, vedlikehold og fornyelse for å kunne oppnå en god nok standard og stabilitet i driften. Kravene og forventningene til oppetid og punktlighet bare øker, samtidig som Banedivisjonen trenger store investeringer i nytt utstyr, flere fagfolk ute i sporet - og er inne i et år med lavere bevilgninger.

Den nylig framlagte Nasjonal transportplan tar høyde for en økning også innenfor drift og vedlikehold.

- Vi går nå grundig gjennom hvordan vi jobber, og hvordan vi skal prioritere, sier Nes.

Ikke enkelt. - Grovt sett legges det opp til at vi de nærmeste fire årene vil kunne ligge på omtrent samme nivå innenfor vedlikehold og fornyelse som det vi gjorde i 2011 og



1

1 ENKLERE: Alt blir enklere med splitter nytt utstyr i et opplyst verksted, konstaterer Yngve Ottesen.

2 GRUNDIG: - Vi går nå grundig gjennom hvordan vi jobber, sier Stein O. Nes.



Vi skal og må jobbe smartere.
STEIN O. NES,
banedirektør

2012. Det skal ikke kuttes i bevilgningene i forhold til det vi har hatt de siste årene, men vi får mindre enn hva vi har spilt inn i første del av perioden. Det gjør at vi nødvendigvis må skyve på en del oppgaver som vi hadde lagt inn i våre langtidsplaner. Like fullt skal vi sørge for en trygg og pålitelig jernbane med høy oppetid og god punktlighet hver eneste dag. Jeg er overbevist om at vi kan få mer ut av de ressursene vi får.

- Det er tre hovedpilarer vi legger til grunn i banedivisjonens arbeid, sier Stein O. Nes: - Vi skal ivareta en sikker og pålitelig jernbane, fornye utstyr og materiell og få mer ut av hvert dagsverk.

Hente ut gevinster. Med bedre utstyr og maskiner vil produktiviteten øke av seg selv.

- Vi skal også se nøye på måten vi organiserer arbeidet på. Erfaringene vi har gjort med Prosjekt Oslo med å stenge hele strekninger i perioder, har gitt stor effekt. Denne gevinsten må vurderes opp mot kostnadene. Det er godtrafikken som lider mest ved stengte delstrekninger, og vi vil se på for eksempel når vi kan stenge, om vi kan stenge og til hvilke tider av døgnet vi kan stenge. Er det eksempelvis mulig å stenge en strekning fast i 10-12 timer i døgnet i en periode? spør han og minner om at det jobbes slik på Ofofbanen om sommeren.

Han presiserer at det ikke er trukket noen konklusjoner og understreker at togselskapene skal involveres.

I Banedivisjonen ser vi for tiden også på hvordan vi utfører driftsberedskapen og om denne kan utføres med mer kvalitet til lavere kostnad. Eksempelene kan være mange og dette blir en viktig del av jobben framover.

Viktige prioriteringer. Banedivisjonen er i gang med store fornyelser av spor og installasjoner på det sentrale Østlandet. Prosjekt Oslo nærmer seg ferdigstilling på strekningen Lysaker - Oslotunnelen - Oslo S - Etterstad. Det vil fortsatt være behov for å benytte mye ressurser i de trafikksterke områdene for å nå kravene til oppetid/forsinkelsestimer.

Det omfattende programmet for bedre drenering og dermed bedre sikring mot utglidninger på hovedstrekningene vil også fortsette.

- Dette er viktig med tanke på både sikkerhet og stabilitet i sporet, sier Nes.

I det videre strategiske arbeidet for sin divisjon støtter han seg på den brede kompetansen ute i organisasjonen.

- Ved å utvise kreativitet og pågangsmot er jeg ikke i tvil om at vi skal få til mer jernbane ut av penga. Sammen skal vi jobbe smartere, konkluderer banedirektøren. //

FORNYEREN

Jernbaneverket er blitt mye mer offensivt, mener **Christoffer Serck-Hanssen** - mangeårig konsulent med Jernbaneverket som hovedkunde. Nå er han etatens organisasjonsdirektør og rydder grunnen for en nødvendig fornyelse. ➔

tekst TORE HOLTET foto HILDE LILLEJORD

En organisasjon er som et hvilket som helst stammesamfunn.

Christoffer Serck-Hanssen, organisasjonsdirektør



Det er ikke vår jobb å ta beslutningene, men vi må forstå og fortelle hva de praktiske konsekvensene blir.

CHRISTOFFER SERCK-HANSSEN, organisasjonsdirektør

«**D**et finnes ikke én god organisasjonsform, konstaterer 45-åringen som hele sitt yrkesliv har studert hvordan arbeidsorganisasjoner og virksomheter fungerer. Men han legger raskt til: - Det er lurt å løse opp i og riste sammen miljøer på nye måter hvis vi skal lære å jobbe på nye måter. Og det må vi når vi skal gjennomføre de store planene for jernbanen som ligger foran oss.

Gøy. Christoffer Serck-Hanssen er oppvokst på Vinderen i Oslo og bosatt på Bekkestua med kone og tre barn. Sykler på jobben og rett ut i marka. I årevis har han klatret, og nå er han blitt direktør.

En klassisk karrierejeger, tenker du kanskje. Men nei. Denne mannen er verken sivilingeniør eller siviløkonom, og som han selv sier: - Du begynner ikke en karriereplan med å studere sosialantropologi. Jeg valgte dette faget fordi jeg syntes det høstes gøy ut, minnes han.

Misforsto. Da unge Serck-Hanssen skulle skrive hovedoppgave, endte han opp med et tema han hadde hørt om via sin rederiansatte far: Han bestemte seg for å studere forholdet mellom filippinske og norske sjøfolk. Så han dro flere ganger til sjøs samt en tur til Filippinene.

- Og hva fant du ut?
- Jeg fant ut at de systematisk misforsto hverandre. De forsto ikke hverandres motiver for hvorfor de gjorde som de gjorde og snakket som de snakket.

- For de filippinske arbeiderne var familiebandene ekstremt viktige. De reiste ut for å sende penger hjem. For dem var det moralsk viktig å si at de egentlig ville hjem, uavhengig av om det var sant eller ikke.

- De norske sjøfolkene var derimot mest opptatt av å signalisere yrkesstolthet, å vise at de var dyktige i jobben sin og ikke var noen alkoholiserende raringer som var tvunget til å dra til sjøs for å få seg en jobb.

- Hva lærte du av dette?
- Jeg lærte at det alltid er viktig å forstå hverandres ståsted hvis vi skal få til en god samhandling.

En artikkel. Den nyutdannede sosialantropologen fra Vinderen fortsatte å dra til sjøs. Som forsker på Ar-

FAKTA

Christoffer Serck-Hanssen

STILLING:
Organisasjonsdirektør

FØDT:
1967

BOSTED:
Bekkestua

3

KJAPPE

Hva er ditt mest rampete trekk?

- Jeg har det med å snakke før jeg tenker. Det hender jeg blir overrasket, både positivt og negativt, over hva som kommer ut!

Hvem ville du gjerne tatt toget sammen med?

- Som togtur kan det vel ikke bli bedre enn turen jeg nettopp var med på med «Vi skal videre-toget» på Nordlandsbanen og Dovrebanen. Det var flott å treffe mange engasjerte ansatte i Jernbaneverket og å bli kjent med mine nye kollegaer. Privat tog er en eksklusiv reiseform!

Hvordan er din perfekte fridag?

- På hytta med familien. Gjerne en padletur før frokost og morgenbad med kaffe på brygga. Gjøre noe hyggelig sammen med barna og en god middag.

beidsforskningsinstituttet begynte han å jobbe med sikkerhet og arbeidsorganisering på skip, supplybåter og fiskebåter.

Temaet ble brennaktuelt den 26. november i 1999. Da omkom 16 mennesker i et forlis med hurtigbåten Sleipner.

En drøy måned senere, den 3. januar i år 2000, var Serck-Hanssen medforfatter av en artikkel som sto på trykk i Aftenposten. Hovedbudskapet var at årsaken til en ulykke ligger i hvordan organisasjonen har jobbet over tid - ikke i selve plasshendelsen.

Dagen etter smalt det på Åsta.
- Vi ble tauet rundt i radio- og TV-studioer for å snakke om sikkerhet og organisasjonsutvikling. Det vi påpekte i artikkelen, er standard i dag, men ikke for 13 år siden.

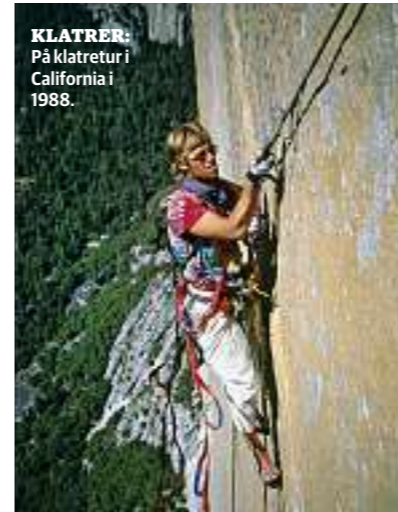
Riktig organisert? I januar 2001 begynte Serck-Hanssen som konsulent i Det Norske Veritas. Etter hvert fikk han Jernbaneverket som hovedkunde med sikkerhetsstyring som gjennomgående tema, og de tre siste åra har han ledet avdelingen for transport.

Nå gyver han løs på hele Jernbaneverket.
- Utgangspunktet er at vi må forberede oss på å gjennomføre en rekke jernbaneprosjekter som nettopp er lansert i forslaget til ny i Nasjonal transportplan for 2014-2023. Vi må finne nye måter å jobbe på.

- Og din jobb er ...
- ... å gjøre oss bedre i stand til det. Oppdraget er å se om Jernbaneverket er riktig organisert for å gjennomføre de store utbyggingsprosjektene. Vi skal samtidig aksle oss for å bli enda bedre på drifts- og vedlikeholdsoppgaver.

Samspill. - Vi øker aktivitetsnivået mye mer enn vi øker egen bemanning. Derfor må vi overlate flere oppgaver til leverandørmarkedet. Det betyr at vi skal bli enda bedre på å formulere hva vi skal ha, følge opp kontrakter og styre prosjekter. Vi trenger åpenbart jernbanekompetanse, men den må kanskje brukes annerledes enn i dag.

- Hvor har Jernbaneverket mest å lære?
- Jeg tror vi må bygge opp dette selv. Jernbaneverket er en langt mer offensiv organisasjon enn for få år siden og har i dag ansvar for en rekke små og store jernbaneprosjekter. På flere områder, ikke minst i de jern-



KLATRER:
På klatretur i California i 1988.

Vi trenger åpenbart jernbanekompetanse, men den må kanskje brukes annerledes enn i dag.

Christoffer Serck-Hanssen, organisasjonsdirektør



GODE BESTILLINGER:
- Politikerne bestemmer hva vi skal levere, men Jernbaneverket kan hjelpe dem med å lage gode bestillinger.

banetekniske fagene, er det ofte vi som har den beste kompetansen. Utfordringen blir å skape et best mulig samspill mellom våre egne enheter og ikke minst mot leverandørene. Det blir stadig viktigere nå når oppdragsmengden øker.

Gode bestillinger. Jernbaneverkets nye direktør registrerer at det foregår interne diskusjoner om tunneler, kryssingsspor og andre jernbanetekniske løsninger.

- Bakgrunnen er at organisasjonen har vært vant til parsellvis utbygginger uten at det er satt noe overordnet mål om forbedringer av togtilbudet. Dette blir det nå en endring på. Vi skal levere kapasitet, punktlighet og reisetid. De jernbanetekniske løsningene er virkemidler.

- Politikerne bestemmer hva vi skal levere, men Jernbaneverket kan hjelpe dem med å lage gode bestillinger. Her har det skjedd store forbedringer de siste årene.

Tillit. - De ulike politiske partiene har lansert mange nye løsninger for hvordan jernbanen skal bygges ut og organiseres. Hvordan forholder Jernbaneverket seg til disse ulike innspillene?

- For oss er det viktig å tenke gjennom alternativene, sier Serck-Hanssen. - Det er ikke vår jobb å ta beslutningene, men vi må forstå og fortelle hva de praktiske konsekvensene blir.

Uansett hvordan en snur og vender på det, er det ikke så mange miljøer som kan norsk jernbane veldig godt. Det vi kan sørge for, er at vi selv blir bedre. Og det er vi i full gang med, understreker sosialantropologen, som helt siden studietida lærte å stille ett grunnleggende spørsmål: «Hvorfor gjør dere det på denne måten?»

- Svaret er ikke alltid så opplagt som det kan se ut som. En organisasjon er som et hvilket som helst stammesamfunn. Og skal det skje endringer, må man forstå virksomheten, sette sammen denne kunnskapen og sørge for at de som er berørt, blir hørt. Alle kan ikke få det som de selv vil, men alle bør kunne ha tillit til at det som skjer, er gjennomtenkt. Slik tillit er avgjørende for at vi sammen skal begynne å jobbe på nye måter. Og det er vi nødt til! //

LUFTIG: 680 meter over Ranfjorden, fra toppen av fjellet Vetten, strekker den 99,1 meter høye Norkring-senderen seg mot himmelen og sørger for at togradio-, radio- og TV-signa- lene når frem. Senderen ble bygget av Televerket i 1959.



Innsatsstyrken rykker ut

HEMNES: Bjarne Remmen gir gass over den siste kneika. Den beltedrevne ATV'en klorer seg frem i nysnøen til toppen av Vetten, 680 meter over Ranfjorden for å sikre feilfri forbindelse mellom lokfører og togleder på Nordlandsbanen. ➔

tekst og foto FOTO ØYSTEIN GRUE



1

På grunn av helsemessige årsaker skal du ikke oppholde deg i nærheten av radio- og TV-sendere i mer enn seks minutter.



2

1 BEREDSKAP: - Uten togradforbindelse må lokfører redusere farten til 40 km/t.

2 STRÅLINGSFARE: Sterk stråling fra de kraftige FM-radio- og TV-senderne og stadig nedising av GSM-R-antennen gjorde at utstyret ble flyttet. Etter ny plassering har det vært få problemer, færre utrykninger og mindre saktekjøring på Nordlandsbanen.

3 SNØ OG IS: Link «138» sender GSM-R-signalene inn i utilgjengelige avkroker. Bjarte Remmen blir liten blant nedisede antenner.

4 HØYT OG LUFTIG: - Når is og snø stanser signalene, går alarmen i Trondheim. Da rykker vi ut selv om det er svarte natte, sier Bjarte fra Mosjøen.



3



4

- LEGG DEG INNOVER! roper Bjarte Remmen til passasjerer fra Jernbanemagasinet. Remmen er driftsansvarlig for GSM-R mellom Grong og Bodø. Nå skal vi på inspeksjonsoppdrag.

Den beltedrevne ATV'en klorer seg frem over forblåste bergskrenter langs en godt merket scooterløype til toppen av Vetten, 680 meter over Ranfjorden.

Nysnøen som føyer rundt oss smelter på kinnet i solskinnet i det et 100 meter høyt «Tryvanns-tårn» dukker opp i trolsk tåke.

Vi skriver april, men vinteren vil ikke slippe grepet. Når polare lavtrykk med kraftig snøfall, sterk vind og raske temperaturskifter utfordrer brøytemannskapene på Nordlandsbanen i mars og langt inn i april, er togradioen et viktig verktøy for at tog skal gå i rute.

Nedising. Det glitrer og blinker i is og snøkrystaller som i løpet av natten har bitt seg fast i betong, stål og antenner. Uværet har stått på rundt det imponerende tårnet som blant annet sørger for at radio- og tv-signaler når fire mil til Mo i Rana.

- Ser du under den store NERA-antennen rett under første avsats? spør Remmen: - Der henger vår antenne, «GSM-R-link 138». Den sender GSM-R-signalene videre til Elsfjord Øst, forklarer telemontøren som var med på en hektisk utbygging av togradionettet i 2004-2007.

- Når det legger seg centimetertykk is utenpå antennen, blokkeres signalene. Da går alarmen på driftssentralen i Trondheim. Og den som har vakt, må rykke ut - uansett vær og føre eller tid på døgnet.

FM-hodepine. For å sikre en raskest mulig utbygging ble GSM-R-antennen på Hemnes montert høyt oppe i tårnet. 50 meter oppe i tårnet var den utsatt for regn, snø og is.

- Vinteren 2011-2012 gikk alarmen på drifts-senteret i Trondheim annenhver uke, og vi måtte stadig opp hit og hugge bort is for å gjenopprette forbindelsen i GSM-R-nettet.

På grunn av helsemessige årsaker skal du ikke oppholde deg i nærheten av radio- og TV-sendere i mer enn seks minutter. I praksis var det umulig å løse problemet på så kort tid. Bjarte Remmen er glad for at utstyret ble flyttet i fjor høst og at det fungerer problemfritt utenfor strålefarlig område.

Vi ringer Norkring-vakta på Tryvann i Oslo før vi låser oss ut: - Mission completed! //



KNUST: En GSM-R-antenne ble knust av is høyt oppe i tårnet.



BLOKKERT: For å komme ut til antennene i betong-tårnet, må den som har vakt krype ut gjennom en trang luke. Is og snø har blokkert utgangen når været har stått på.

Den som har vakt, må rykke ut - uansett vær og føre eller tid på døgnet.

Bjarte Remmen, driftsansvarlig



VÆRHARDT: De permanente merkestakene står tett langs scooter-løypa og vitner om at utrykning i tåke, snøføyke og nattemørke kan være krevende selv med ATV. Været kan skifte raskt på Nordlandskysten.

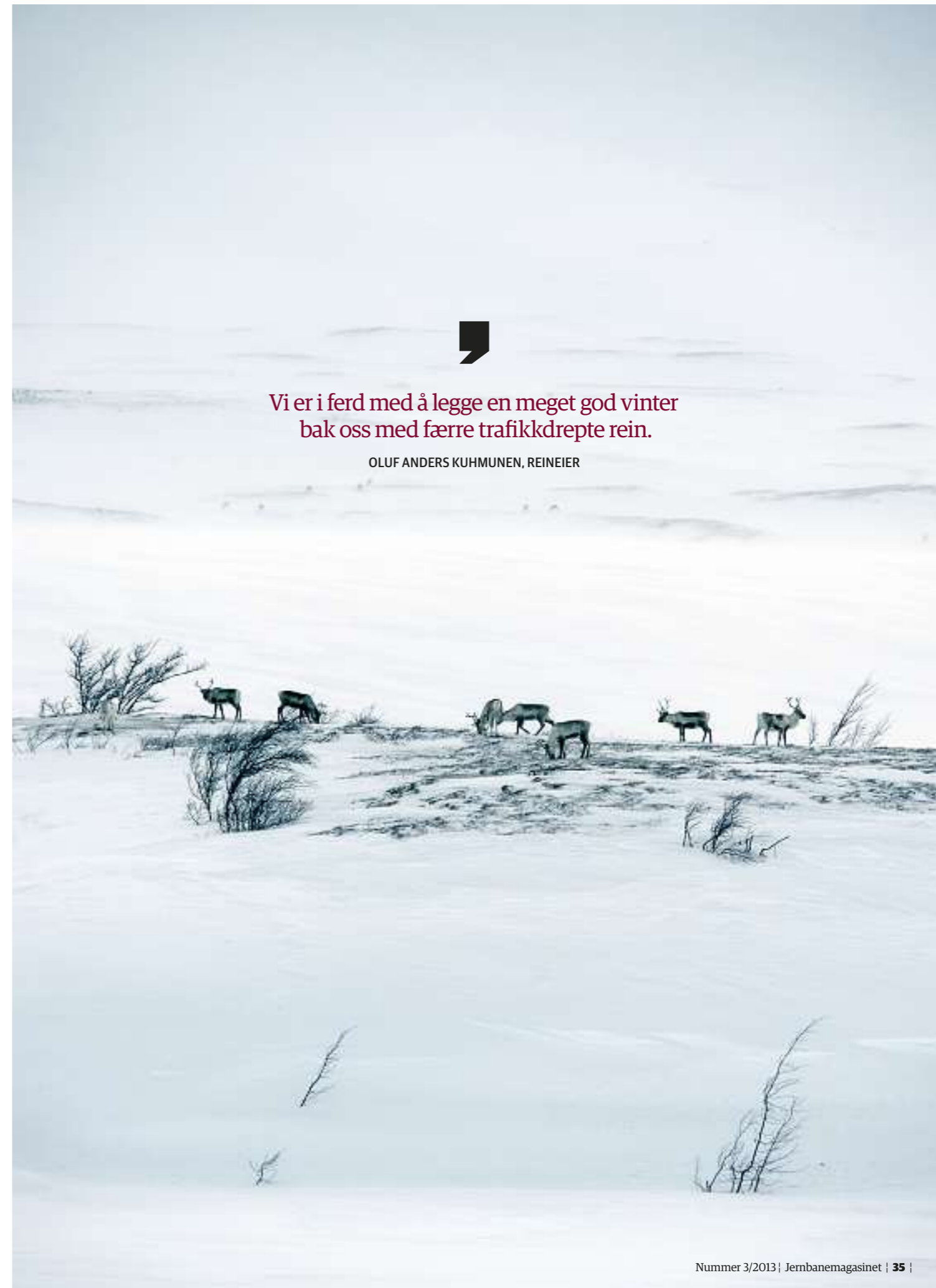
Færre rein i sporet

Togtrafikken på Nordlandsbanen er en betydelig trussel for tamreinnæringa - med et tap på 200 rein i året. Flere tiltak er satt inn for å unngå påkjørsler, og nå synes de å virke. ➔

tekst og foto ØYSTEIN GRUE



ALFA OG OMEGA - Vinterbeitet er alfa og omega for reineierne, forklarer Oluf Anders Kuhmunen. I vinter har reineierne flyttet reinen lenger vestover og på den måten unngått påkjørsler.



Vi er i ferd med å legge en meget god vinter bak oss med færre trafikkdrepte rein.

OLUF ANDERS KUHMUNEN, REINEIER

Når tamreinen skal tilbake og krysser Nordlandsbanen på forsommeren, bidrar reingjerdet til at vi klarer å flytte flokken raskere og tryggere enn tidligere.

OLUF ANDERS KUHMUNEN, reineier



EN START: Jernbaneverket har bygget fire kilometer med reingjerde som skal bidra til å redusere påkjørsler av tamrein som krysser Nordlandsbanen.

- VIER I FERD MED å legge en meget god vinter bak oss med færre trafikdrepte rein på Nordlandsbanen og E6 enn på mange år, oppsummerer en glad reineier og talsmann for reindriftsnæringen på Saltfjellet, Oluf Anders Kuhmunen. Han legger armene kamerateatslig rundt assisterende banesjef på Nordlandsbanen, Jan Birger Almåsbro og anleggsleder Bjørn Erik Fløtnes i Jernbaneverket.

- Vi samarbeider godt, konkluderer han.

En god start. - Fire kilometer reingjerde som ble satt opp mellom Semska og Sørøelva for to år siden, har vært til stor hjelp når vi flytter reinflokkene over Nordlandsbanen fra sommerbeite til vinterbeite, forklarer Oluf Anders Kuhmunen. Men reingjerdet er ikke det eneste tiltaket som er gjennomført:

- I vinter har reineierne på Saltfjellet fordelt dyrene i tre grupper og flyttet reinflokkene ut på kysten, vest for Saltfjellet, på trygg avstand fra både E6 og Nordlandsbanen. På den måten har vi spart mange rein. Når tamreinen skal tilbake og krysser Nordlandsbanen på forsommeren, bidrar reingjerdet til at vi klarer å flytte flokken raskere og tryggere enn tidligere.

Reineierne på Saltfjellet mener at det bør bygges ytterligere 25 kilometer reingjerde tilpasset terrenget på begge sider av Nordlandsbanen for å lede tamreinen bort fra jernbanestrekningen i området videre nordover fra Lønsdal ned mot Trettnes i Saltdalen. På denne strekningen er det hver vinter blitt påkjørt mange tamrein, og fire kilometer gjerde er ikke tilstrekkelig sikring, argumenterer Oluf Anders Kuhmunen.

Togene må gå. Jan Birger Almåsbro lytter og peker på utfordringene med å få satt opp et gjerde som ikke blir ødelagt av snø og is i det stupbratte fjellterrenget nordover mot Lønsdal.

- I Jernbaneverket er vi opptatt av hvilke tiltak som samlet kan gi best mulig effekt for å redusere dyretragediene på Nordlandsbanen.

Almåsbro peker på muligheten for økonomisk støtte til flytting av rein over Nordlandsbanen både vår og høst. - Vi kan ikke stanse togtrafikken eller sette ned hastigheten. Togene må gå når de skal, understreker Almåsbro. Men vi vil så avgjort vurdere å sette opp permanente gjerder der dette vil ha en opplagt forebyggende effekt. Og vi kan vurdere støtte til vinterføring for å holde rein borte fra jernbanen når dette vurderes som et godt og tidsbegrenset tiltak.

Talsmannen for familiene som gjennom over en periode på 60 år har bygget opp tamreinnæringen på Saltfjellet, ser optimistisk på utsiktene fremover.

- I vinter har vi lagt ut høy på noen foringsplasser både for å holde reinen borte fra E6 og Nordlandsbanen. Og dette har fungert meget godt, forteller Oluf Anders Kuhmunen.

- I fjor brukte Jernbaneverket fem millioner kroner til villtiltak på Nordlandsbanen for å forebygge at både elg og tamrein blir påkjørt. At antall påkjørte tamrein har gått markert ned det siste året, må tilskrives både reineiernes aktive gjeteinnsats, gjerding - og kanskje at det har vært enklere for reinen å finne beite uten å måtte krysse jernbanen, mener Jan Birger Almåsbro.

På rett spor. Anleggsleder Bjørn Erik Fløtnes, som har fulgt opp de første fire kilometerne med reingjerde nord for polarsirkelen, og Oluf Anders Kuhmunen diskuterer hva som vil være de mest effektive beskyttelsestiltakene for tamreinen.

- På svensk side benyttes reingjerder i utstrakt grad langs riksveier for å forebygge dyretragedier, påpeker Kuhmunen. Reingjerdet på Saltfjellet er det første Jernbaneverket har prøvd ut her til lands.

- Jeg kommer til å hente inn erfaringer fra våre svenske kolleger og jobbe videre med utfordringene på Saltfjellet. Gjerder alene løser neppe problemene. Vi må arbeide videre med en kombinasjon av flere tiltak. Denne vinteren viser at vi er på rett spor, avslutter assisterende banesjef på Nordlandsbanen, Jan Birger Almåsbro. //

FAKTA Nordlandsbanen og tamrein:

- 200 reinsdyr er blitt påkjørt av toget i Trøndelag og Nordland hvert år
- Totalt 3800 tamrein beiter på Saltfjellet
- Flere familier lever av tamreindrift i Saltfjellet, og tamreinnæringen er i vekst
- Uavklarte grenser mellom svenske og norske reneiere i Nordland / Saltfjellet har vært tema mellom norske og svenske myndigheter i mange år
- Fire km gjerde langs Nordlandsbanen er nylig satt opp for å beskytte tamrein
- Reinsdynæringen ønsker ytterligere 25 km gjerde på nordsiden av Saltfjellet
- Jernbaneverket gir tilskudd til føring og flytting av tamrein
- Jernbaneverket arbeider med en handlingsplan mot dyretragedier, både tamrein og annet hjortevilt



(Over) EN GOD VINTER: - Vi er på rett spor, oppsummerer assisterende banesjef på Nordlandsbanen, Jan Birger Almåsbro (t.v.), reineier Oluf Anders Kuhmunen og anleggsleder Bjørn Erik Fløtnes i Jernbaneverket.

FARLIG: Når flere tusen tamrein skal flyttes og må krysse Nordlandsbanen vår og høst, er risikoen for at tamrein blir påkjørt av tog eller biler på E6 ekstra stor.





STJØRDAL

Med detaljer i tre

En av de vakreste stasjonsbygningene langs Nordlandsbanen ligger midt i Stjørdal sentrum i Nord-Trøndelag og er tegnet av den kjente stasjonsarkitekten Paul Due.

tekst og foto HILDE LILLEJORD

STJØRDAL STASJON er bygget i sveitserstil, en stilart som var fremherskende i nordeuropeisk trearkitektur fra omkring 1840 til 1920. Stasjonsbygningen har store takutstikkere, framhevning av gavler og er rikt på utskårne ornamenter og listverk som var karakteristisk for sveitserstilen.

Stjørdal stasjon er i dag ubetjent. Der det en gang var billettsalg, har Jernbaneverket kontor til tre personer. I andre etasje er det en leilighet. Venterommet er nennsomt og vakkert pusset opp. Spesielt golvet er verdt å legge merke til.

På Stjørdal stasjon er det i overkant av 200 000 av- og påstigninger hvert år. Flere kan det bli. Stjørdal er en kommune med jevn og sterk vekst. Dessuten er planen en gang i fremtiden å kjøre flere tog her, også på strøm. De fleste som bruker toget pendler de 35 kilometerne til Trondheim. //

VOKSER KRAFTIG

Hector Rail er selskapet som er blitt en suksess takket være svensk-norsk jernbanekompetanse parret med norsk rederkapital. Nå ønsker de å kjøre mer i Norge.

tekst ARVID BÅRDSTU foto HILDE LILLEJORD

Går det dårlig for norsk skogsindustri, må tømmeret selges et annet sted. Da er Sverige nærmest og jernbane det beste alternativet.

MATS NYBLØM, gründer og adm. dir. Hector Rail AB

Jernbanen er et veldig ineffektivt og mishandlet transportsystem.

OLE KJØRREFJORD,
styreleder

Vi har tro på persontogmarkedet, at det vil skje noe i Sverige nå som kanskje vil smitte over på Norge også

MATS NYBLUM, adm. dir. og gründer

HECTOR RAIL ble til takket være gründeren Mats Nyblom, penger fra Höegh Capital Partners og daværende rådgiver Ole Kjørrefjord.

Mats Nyblom jobbet i SJ Gods fra 1986 til 2000. Deretter i IKEA-rail. Ole Kjørrefjord var den drevne rådgiveren med 15 år på baken fra McKinsey og han som startet McKinseys transportvirksomhet i Norden. Da IKEA bestemte seg for å legge ned toget, så Mats Nyblom en mulighet. Men han trengte kapital og spurte Kjørrefjord om hjelp til å finne noen som hadde penger, og som var villig til å satse langsiktig.

- Jeg kjente Mats fra tiden i SJ Gods og jeg hadde hatt oppdrag som konsulent for familien Höegh i deres shippingvirksomhet noen år. Da Mats spurte om hjelp, visste jeg at det ikke ville bli lett, forteller Ole Kjørrefjord, styreleder i Hector Rail siden starten.

Dette var like etter at IT-boblen sprakk tidlig på 2000-tallet og risikokapital var vanskelig å finne. Men Höegh-familien forsto seg på kapitalintensiv, langsiktig virksomhet og ble med.

- Mats sine tanker, mine kontakter og Höegh-familiens interesser viste seg å bli en fin match, oppsummerer Kjørrefjord.

Oops. Planen var å ta over togvirksomheten til IKEA. Men så gikk IKEA i mellomtiden til Green Cargo. Der sto de, gründeren og styrelederen, nesten på bar bakke. Men de hadde pågangsmot, gjorde seg høye og mørke og begynte å oppsøke potensielle kunder, til tross for at de verken hadde lokomotiv eller lokomotivførere, for ikke å snakke om lisenser.

- ScanFibre Logistics, som er en innkjøpsorganisasjon for flere store, svenske bedrifter innen papirindustrien, hadde et togopplegg som på den tiden omsatte for om lag 500 millioner kroner. Da vi banket på døren deres, var de i ferd med å avslutte forhandlingene med Green Cargo om en ny, femårig avtale. De sa vi kom for seint, forteller Kjørrefjord.

Men Green Cargo hadde regnet feil og måtte ha mye mer for oppdraget.

- Da ringte ScanFibre oss, sier Kjørrefjord. Som det heter: Resten er historie.



OPPHAVET: Mats Nyblom er gründeren som har holdt en trygg hånd om babyen sin Hector Rail. Selskapet er for øvrig oppkalt etter sønnen Hector.



TRIM: Skifter Odd Arve Vålbecken får gått fra seg i arbeidstida. Lange tømmer tog til tross, på Vestmo ligger fortsatt 100 000 kubikk med tømmer og venter.

Internasjonale. I dag har Hector Rail 46 lok, i overkant av 100 lokførere og 42 gamle persontogvogner godkjent for 200 km/t. Lokførerne er stasjonert på sju steder i Sverige samt på Kongsvinger og på Høje-Taastrup og Padborg i Danmark. Hver uke legger de bak seg 100 000 togkilometer.

Omsætningen har økt jevnt og trutt, med et gjennomsnitt på over 30 prosent årlig, til 546 millioner SEK i fjor.

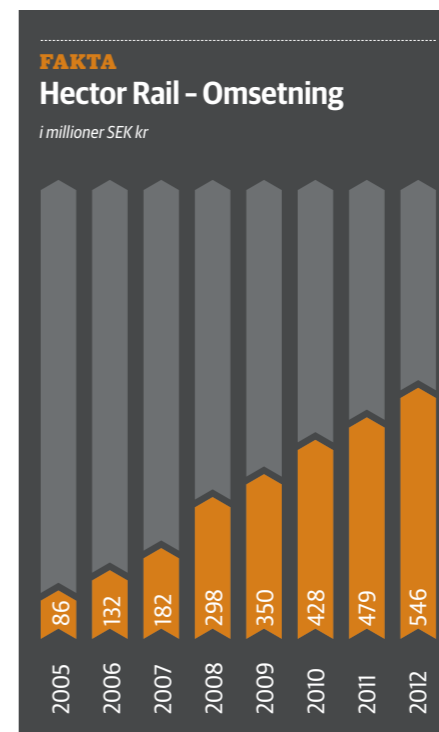
Via samarbeid med Captrain, et selskap i den franske, statlige SNCF-gruppen, sørger Hector Rail i dag for en forbindelseslinje fra Skandinavia til La Boulou på grensen mellom Frankrike og Spania.

- Captrain kjører to tog daglig mellom La Boulou og Bettemburg i Luxembourg, mens vi kjører tre tog i uka til og fra Helsingborg. Dette er vårt nyeste kombitog med gods begge veier, forteller Mats Nyblom.

Nyblom har klokkertro på at kombitrafikken, som består av gods i konteiner, semi-hengere og veksellak og lett kan løftes mellom bil, tog og båt, vil øke på jernbanen i Europa uansett hvor billig lastebilene kjører rett og slett fordi det ikke vil være plass på vegnettet til all trafikken. Kombitog er noe Hector Rail vil satse mer på framover. Nå snuser de også på mer persontrafikk.

Bra med konkurranse. I fjor var første gang togselskap som ville kjøre persontog for egen regning og risiko kunne søke om rutetider i Sverige. Det som kom av søknader den gangen, var forutsigbart. Da søknadsfristen gikk ut nå i april for ruteleier fra desember i år, ble det mer liv og røre. Hele fire selskap er for eksempel interessert i å kjøre mellom Göteborg og Stockholm til tross for at SJ i dag kjører et trettitalls avganger i hver retning alle hverdager!

- Vi har tro på persontogmarkedet, at det vil skje noe i Sverige nå som kanskje vil smitte over på Norge også. Persontogmarkedet er mye større enn godstogmarkedet. Slik sett er det interessant for oss å være tilstede med tilbud for dette markedet. Men vi kommer aldri til å selge billetter, forsikrer Mats Nyblom.



Øker i Norge. Etter avtale med Stora Enso har Hector Rail tatt et nytt, langt skritt for å øke tømmertransporten til 1,5 millioner kubikkmeter i året fra terminalene på Sørli, Otta, Auma, Koppang, Elverum og Kongsvinger. Nyblom tror det er potensial for mer:

- Skogen i Norge vokser i Norge. Det vil den fortsette med. Går det dårlig for norsk skogsindustri, må tømmeret selges et annet sted. Da er Sverige nærmest og jernbane det beste alternativet. Vi har de gamle, 6-akslede El15-lokene som tidligere dro malmtogene på Ofotbanen. De passer godt til å dra tunge tømmer tog i kupert lende i Norge, mener Nyblom.

Vil ha strøm. Langs Røros- og Solørbanen vokser grunnlaget for tømmertransporten tett inn på sporet og så langt øyet kan se. På Vestmo tømmerterminal like sør for Elverum ligger 100 000 kubikkmeter og venter på sin siste reis. Langs banen går terminalene på Auma, Koppang og Norsenga på Kongsvinger svanger med enorme mengder. Det meste skal på Harrytur fordi det er svenskene som

klarer å gjøre butikk av tømmerstokken.

Skifter Odd Arve Vålbecken, innleid fra CargoNet, må gå over én kilometer når han skal inspisere last og bremses på Hector-toget før avgang fra Elverum. Tømmertog har 28 vogner og er 580 meter langt. Foran brummer et diesellok. Det drar toget til Kongsvinger. Der står et el-lok ensomt og forlatt og venter på å få dra toget videre.

Slikt synes ikke Mats Nyblom er spesielt fornuftig:

- Eldrift er betydelig billigere enn dieseldrift og dessuten mye bedre sett fra et miljøsynspunkt. For å hente ut tømmeret langs Røros- og Solørbanen må vi bruke to lokomotiv der det ene står uvirksomt når det andre er i bruk. Med elektrifisering ville vi bare ha trengt ett.

Dessuten synes han terminaler ved en allerede elektrifisert bane også burde hatt strøm.

- Der det er tråd helt inn på terminalen, kan vi skifte med lokomotivet. Når det er slik, får toget en mye sterkere konkurransekraft samtidig som det blir mindre miljøpåvirkning, understreker Nyblom.

Vekt og optimisme. Ole Kjørrefjord har merket seg at det har skjedd mye på jernbanen etter at Sverige ble et åpent marked. Både gods og persontransport har økt markedsandelene sine. Persontrafikk har hatt en jevn stigning siden 2004. Gods har økt andelen sin sammenliknet med andre transportslag siden kriseåret 2008.

- Det var først etter at jernbanemarkedet ble deregulert at vi har fått denne utviklingen. Etter at det ble konkurranse om regiontrafikken, tok toget markedsandeler i persontrafikken. Da Hector Rail og TX Logistics som de første begynte å trekke gods i 2005, åpnet det for flere, sier Kjørrefjord med deknning i tall fra Statistiska Centralbyråen.

Ole Kjørrefjord, som gjorde svenske av seg allerede i 1981, er ubetinget optimist på jernbanens vegne både i Sverige og Norge:

- Jernbanen er et veldig ineffektivt og mishandlet transportsystem! Det finnes så mange muligheter til å effektivisere jernbanen. Så ja, jeg er veldig optimistisk på jernbanens vegne på lang sikt. //

1000 nye boliger

Selvaag Bolig har nå startet salget av 1000 nye boliger som skal bygges kloss opp til Lørenskog stasjon, for tusener av unge bedre kjent som Sesam stasjon. Samtidig planlegger Selvaag å bygge verdens største innendørs skianlegg med plass til både alpint og langrenn i nærheten. Her vil det også komme et hotell og et konferansesenter. Skianlegget skal være åpent hver dag hele året og kunne ta imot 1500 skiløpere samtidig. Fra desember 2014 vil det gå fire lokaltog i timen mellom Lillestrøm og Oslo S gjennom hele driftsdøgnet. Derimot er det mer tvilsomt om Max Mekker og Bjarne Betjent kommer tilbake.



Sverige: Lite effektivt?

Statskontoret, en gammel svensk forvaltningsmyndighet som skal følge med på statens pengebruk, konkluderer med at regjeringens styring av Trafikverket er utilstrekkelig når det gjelder effektiviseringsarbeid og økonomisk oppfølging – som var en målsetting da Banverket og Vägverket ble slått sammen i 2010. Statskontoret mener regjeringen i for stor grad har overlatt til Trafikverket selv å definere og følge opp sitt eget effektiviseringsarbeid.



MODERNE: Birmingham New Street Station skal fornyes og utvides for seks milliarder kroner. Trafikken skal gå sin vante gang mens stasjonen bygges om.

ILLUSTRASJON: NETWORK RAIL

ENGLAND

Ny stasjon åpner nye muligheter

I den gamle industribyen Birmingham er New Street Station en viktig del av kollektivtrafikken. Nå bygges stasjonen totalt om for å gi nye handelsområder, bedre kollektivtrafikk og store muligheter for byutvikling i sentrum.

tekst SVEN MARIUS UTKLEV
GJERULDSSEN

BIRMINGHAM NEW STREET har som mange britiske jernbanestasjoner røtter tilbake til victoriansk tid. Dagens stasjon er fra 1967, da stasjonen ble bygget i betong og asbest. Stasjonen hadde opprinnelig en beregnet kapasitet på 60 000 reisende i døgnet. I dag går det tog fra New Street hvert 37. sekund, og med 140 000 daglige reisende er den Storbritannias travleste stasjon utenfor London.

Når stasjonen nå bygges om av det britiske jernbaneverket Network Rail for 700 millioner

pund (seks mrd. kroner), er det med støtte fra både samferdselsdepartementet og Birmingham kommune.

Dagens stasjon er ansett som en hindring for videre byutvikling, ettersom stasjonsbygningen har få innganger og er dårlig egnet for gjennomgang. Kommunen ønsker nå å utvikle et gammelt industriområde syd for stasjonen og trenger gode og attraktive adkomstveier for gående. Den nye bygningen vil få mange innganger, døgnåpne gangarealer og bedre tilknytning til

kollektivtrafikken i sentrum. I 2015 vil en flunkende ny trikelinje ta de reisende helt frem til stasjonen.

Byggingen startet i 2010, og stasjonen skal stå ferdig i 2015. Da vil Birmingham New Street by på bedre tilrettelagt adgang til plattformene, bedre gang- og ventearealer for de reisende og gående i Birmingham sentrum og store arealer for varehandel. De kommersielle arealene vil ventelig generere gode inntekter som i sin tur kan pløyes tilbake i bedre infrastruktur i Storbritannia.



London: Borer i veg

Åtte tunnelboremaskiner er nå i gang med å bore 42 km tunnel under bykjernen i London og etterlate underjordiske stasjoner på for nordmenn kjente adresser som Paddington, Bond Street, Tottenham Court Road og Liverpool Street. Totalt er det budsjettet med 160 milliarder kroner til prosjektet Crossrail som totalt vil gi 118 km med ny jernbane. Når alt står ferdig i 2018, vil togtrafikken mellom Heathrow og Maidenhead i vest til Abbey Wood og Shenfield i øst bli bedre. Ja, såpass mye bedre at det vil gi nye 1,5 millioner innbyggere i Stor-London en reisetid på 45 minutter eller mindre inn til sentrum. Det er forventet at Crossrail vil svelge unna 200 millioner reiser årlig – under bakken i opp til 100 km/t.



TEGNET SELV: Carin Pettersson tegnet selv Løven Lukas. Han er lokomotivfører og forteller barn hvorfor det er så viktig å passe seg for toget.

SIKKERHET

Får hjelp av Løven Lukas

I begynnelsen av april ble en treåring reddet ut av et jernbanespor i siste liten. Kort tid etter gikk en skoleklasse over en planovergang – rett foran toget. Nå skal hele Norge bevisstgjøres på hvor viktig det er å passe seg for toget. Løven Lukas er med på kampanjen.

tekst TORE HOLTET foto HILDE LILLEJORD

I det Jernbanemagasinet går i trykken – tirsdag 7. mai – markeres den internasjonale planovergangsdagen i over 40 land.

– I år gjennomføres aksjoner i hele Norge. Med oss på laget har vi mange representanter fra Jernbaneverket samt NSB og Gjøvikbanen, forteller kommunikasjonsrådgiver Carin Pettersson. Hun har spesielt ansvar for å skape bevissthet om ferdsel på planoverganger og viser til at det gjennomføres besøk både i skoler og barnehager.

Pettersson har selv tegnet Løven Lukas – et pedagogisk verktøy for å snakke med barn om tog og sikker-

het. Historien om Lukas er trykket opp i en brosjyre og kan også lastes ned via bibliotekets database. Opplegget med Løven Lukas inkluderer også oppgaver og finnes både på bokmål og nynorsk.

Sikkerhetsfilmen som ble laget i fjor, har blitt vist på TV2 i julen og påsken. Den ligger også på YouTube foruten at den brukes på skolebesøk.

– Vi har også gjenopptatt samarbeidet med Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL). I tillegg er planoverganger viet spesiell oppmerksomhet i den nye læreboken for tunge kjøretøy, opplyser kommunikasjonsrådgiver Carin Pettersson.

Er det én ting vi har bra med, er det utredninger.
TOM E. GRANQUIST,
Göteborg-Oslo-
alliansen

HØVIK Skanska vant

Det var kamp helt til målstrukturen om kontrakten for bygging av ny Høvik stasjon. Implenia hadde levert et anbud på 278 millioner kroner mens Skanska fulgte hakk i hæl med 282 millioner kroner. Tildelingskriteriene ble til slutt utslagsgivende. Kriteriene var basert på at anbudssummen skulle telle 90 prosent mens oppdragsspesifikke betingelser telte ti prosent. Selv om Skanska lå 1,4 prosent over Implenia i tilbudssum, kom Skanska best ut totalt og fikk kontrakten. I slutten av april er det full rulle på Høvik stasjon frem til stasjonen skal kunne tas i bruk i desember neste år. Fristen for å bli helt ferdig med alt er 1. juli 2015.

GODS Får sitt eget tog

Tollpost Globe tar et nytt grep for å få mer gods over fra vei til bane ved å inngå avtale med Cargolink om et «eget» tog mellom Oslo og Stavanger i samarbeid med Autolink. I dette godstoget som skal gå daglig, har Tollpost Globe kjøpt 28 vogner. Hvis dette blir en suksess, kan det bli aktuelt å sette opp tilsvarende faste togruter også til de andre store byene, melder selskapet i en pressemelding. Det betinger imidlertid at det blir utviklet tidsriktige terminaler i de andre byene, og at arbeidet med å bygge kryssingsspor blir fremskyndet. Tollpost Globe eies av PostNord AB som igjen er eid av den svenske staten med to tredeler og den danske staten med én tredel.

ALTIETT: En vakker steinhvelvsbru, Rauma elv i kåte kast og høye tinder i bakgrunnen; dette er Raumabanen i et nøtteskall. Dette bildet er fra Stuguflåten bru.

På Europa-toppen

Da Lonely Planet satte Raumabanen helt øverst på lista over de 10 mest maleriske togturene du kan ta i Europa, sørget daværende salgs- og markedsansvarlig for Raumabanen, Tove Sylte, for at frilanssfotograf Leif Johnny Olestad fikk sin del av æren for det.

tekst ARVID BÅRDSTU foto LEIF JOHNNY OLESTAD



Flotte bilder betyr mye for å kunne nå fram. Det har vært en stor fordel å ha tilgang til så mange fine bilder av tog på Raumabanen.

TOVE SYLTE, tidligere salgs- og markedsansvarlig for Raumabanen

ROMSDALEN ER FULL av imponerende topper. På topp er også Raumabanen - på topp 10-lista til Lonely Planet, vår tids viktigste guide og inspirator for folk på tur overalt i verden. Raumabanen troner øverst fulgt av Bergensbanen/Flåmsbana. Deretter kommer jernbaneperler på en snor, som for eksempel Cinque Terre i Italia og Glacier-expressen i Sveits, som begge havnet i skyggen av de norske strekningene.

- Flotte bilder betyr mye for å kunne nå fram. Det har vært en stor fordel å ha tilgang til så mange fine bilder av tog på Raumabanen. Det er god service for journalistene og gjør det lettere å få til gode redaksjonelle saker. Leif Johnny er også fleksibel og tar nye bilder når vi ønsker oss et spesielt motiv, forteller Tove Sylte, og understreker:

- Bildene til Leif Johnny er blitt brukt i all markedsføring av Raumabanen: på plakater, i annonser og i filmer over hele verden.

Mr. Raumabanen. Leif Johnny Olestad er fra Grøvdalen, en naturperle av en dal inn i landet fra Isfjorden. Her er det mye pent å se på, men ingen jernbane. Tog og jernbane fikk han interesse for da han var elev ved Vikhov skole for hørselshemmede i Malvik og bodde i en internatbygning som lå like ved Nordlandsbanen. I 2004 fikk han sitt første digitale kamera. Nå har han sitt niende og så mange bilder at de er lagret på fire eksterne harddisker.

- Jeg kjenner hver krik og krok langs Raumabanen. Noen spør meg om hvor det eller det bildet er tatt, hvor det er finest å stå. Da svarer jeg at det får de finne ut selv, smiler Olestad, som vil ha noen forretningshemmeligheter for seg selv.

I vinter ble han tildelt tittelen «Mr. Raumabanen». Det skjedde da han ble beåret med en egen sang i årets utgave av Raumarevyen.

- Det var et kor på nesten 20 sangere som sang om en trivelig kar som speider etter tog og har stor entusiasme for Raumabanen. Det var rørende og stort, sier Mr. Raumabanen himself.

Nye tider. I sommer skal turisttogene på Raumabanen kjøres med lok og vogner. Da må lokførere og konduktører, Leif Johnny Olestad kjenner dem godt alle sammen, forvente å se Raumabanens sjeffotograf i aksjon igjen. Særlig gleder han seg til Di4-loket kommer tilbake:

- Jeg har det så godt med meg sjøl når jeg står i skråninga og hører det kommer et diesellok, sier Olestad som nå totalt har tatt vare på 240 000 bilder. Men det er før denne sommeren. //



CRUISE: Ett av skipene til cruisereferiet Costa på vei inn til kai i Åndalsnes. Fra kaia er det bare noen få meter å gå til stasjonen.



MALERISK: Vakkert kulturlandskap i kombinasjon med Trolltindane er en uslåelig salgsvare.



ENTUSIASTENE: Frilansfotograf Leif Johnny Olestad og Tove Sylte i NSB har begge brennende hjertes for Raumabanen.

FOTO: ARVID BÅRDSTU

FAKTA Raumabanen

Åpnet 30.11.1924

114,2
km lang

Høyde
659,3

m.o.h på Dombås.
Ender 4,2 m.o.h på Åndalsnes.

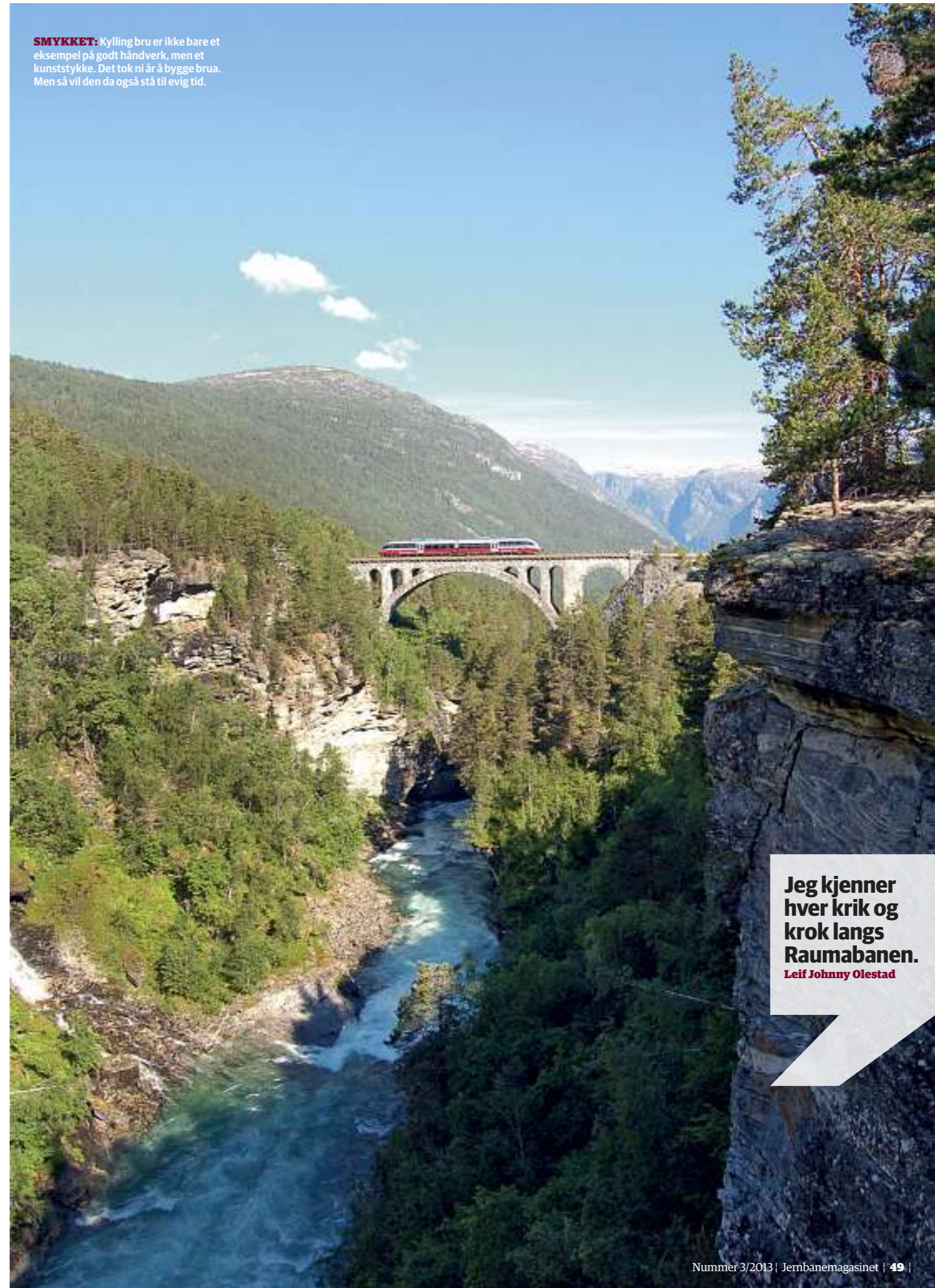
103

bruer
5 tunneler inkl. Stavem vendetunnel

Severdigheter:

- ❖ Romsdalshorn
- ❖ Trolltindane inkl. den 1700 meter høye Trollveggen
- ❖ Kylling bru er Raumabanens perle og et yndet fotoobjekt
- ❖ Stuguflåten bru
- ❖ Kulturlandskapet i Lesja

SMYKKET: Kylling bru er ikke bare et eksempel på godt håndverk, men et kunststykke. Det tok ni år å bygge brua. Men så vil den da også stå til evig tid.



Jeg kjenner hver krik og krok langs Raumabanen.
Leif Johnny Olestad



FOTO: PRIVAT

Lite nyttige lønnsomhetsanalyser

Tre analyser av lønnsomheten til InterCity-triangelet spriker fra -80 milliarder til +28 milliarder kroner (Aftenposten 29. jan.). Mitt syn er at lønnsomhetsanalyser for store prosjekter som for eksempel InterCity er nær verdiløse.

FINANSDEPARTEMENTET krever at det skal gjøres en kost-/nytteanalyse for å vurdere om et planlagt samfunnsmessig prosjekt vil være lønnsomt eller ikke. Et prosjekt regnes som lønnsomt dersom pengeverdien en tror folk i framtida vil sette på all nytte -omgjort til såkalt nåverdi - er større enn summen av kostnadene. Nåverdien av en krone tjent om for eksempel 40 år er det beløpet du måtte sette i banken i år for å få en krone om 40 år.

Ulike forutsetninger. Ulike vurderinger og forutsetninger i analysen gir ganske ulike resultater. Avkastningskravet, rettere sagt kalkulasjonsrenten, er spesielt kritisk. Nå sier økonomene at den skal være 4% pr år i de første 40 årene, og deretter noe mindre. En krone vunnet om 40 år verdsettes da til bare 20 øre i dag. Settes renta til 2% eller 1%, blir nåverdien av denne krona i stedet 45 øre eller 67 øre. Selv om 4% rente gir røde tall for et prosjekt, kan det altså gå i pluss med lavere rente. Negativ nåverdi betyr bare at et prosjekt er mindre enn gjennomsnittlig lønnsomt, ikke at det er ulønnsomt i absolutt forstand. Det

bør være opp til politikerne å avgjøre om 1% eller 2% avkastning er bra nok.

Store endringer. Slike analyser må omfatte nytten av prosjektet i mange tiår fram i tid, sammenliknet med ei framtid uten prosjektet. Derfor er det ikke mulig å finne ut om analysen er riktig - verken nå eller i ettertid

Økonomer er ikke bedre til å forutse framtida enn oss andre.

- siden bare den ene framtida vil bli realisert. Hvordan den andre ville blitt, får vi aldri vite. Men hvilken verdi kan en analyse ha hvis vi aldri, ikke engang i ettertid, kan finne ut om den var riktig eller ikke? Etter mitt syn svært liten.

For det andre er det ikke hvordan folk verdsetter for eksempel

sempel spart reisetid i dag som teller, men hvordan de vil gjøre det i framtida. Det vet vi fint lite om. Internett, mobiltelefoner, høyhastighetsbaner, klimaproblemer, finanskriser og et gigantisk oljefond gjør at vi i dag vurderer nytten av en moderne jernbane ganske annerledes enn i 1973 og på en måte som neppe kunne forutsees da. Vi står nok overfor minst like store endringer i de kommende 40 årene.

Subjektive analyser. NOU 2012:16 Samfunnsøkonomiske analyser bygger på omfattende økonomiske beregninger av regnerenten og hvordan framtidig nytte vil bli verdsatt, som om dette er noe en kan regne seg fram til. Kanskje tida vil vise om anslagene stemmer. Uansett er de svært usikre.

Økonomer er ikke bedre til å forutse framtida enn oss andre. Likevel oppgis lønnsomheten med en nøyaktighet på under 1% i den siste analysen av InterCity-triangelet. Slik får analysene et falskt skinn av å være objektive og pålitelige. Men lønnsomhetsanalyser er subjektive og normative (dreier seg om hva folk synes eller hvordan de mener ting bør være) fordi

de bygger på folks framtidige betalingsvillighet og verddivurderinger - som vi ikke engang vet noe om. Flere av hørings-svarene til NOU 2012:16 understreker nettopp at analysene må gjenspeile politiske mål og prioriteringer. De som synes at framtidig, langsiktig nytte bør gis stor vekt, vil for eksempel ha en lav kalkulasjonsrente.

Fiktive pengeverdier. Nyttan av én time spart reisetid i 2053 - er én time spart reisetid i 2053. Priser og pengeverdier på framtidig nytte er fiktive. Når disse fiktive verdiene omregnes til nåverdi, er det egentlig den framtidige nytten, for eksempel redusert reisetid, som omregnes.

Det er et etisk og moralsk spørsmål hvor stor verdi vi i dag vil sette på at noen kan spare en time reisetid i 2053 eller slippe ut noen kilo mindre CO2. Lønnsomheten av et prosjekt er like fiktiv. Den vil aldri framkomme i noe regnskap. Spørsmålet er ikke om ei ukjent framtid med en moderne jernbane er mer økonomisk lønnsom enn ei fiktiv framtid uten utbygging. Spørsmålet er hvordan vi vil at Norge skal se ut i framtida og hva vi tar oss råd til for å komme dit. //



Jernbaneverket

KUNDESENTER

E-post: kundesenter@jbv.no
SMS til 26112, skriv kodeord:
JBV etterfulgt av din melding
Telefon: 47 77 00 98

Åpningstider:

mandag-fredag 08-17,
lørdag og søndag 09-15

PRESSEKONTAKTER

Sentralt

Pressesjef

Jan Erik Kregnes

Mobil: 916 55 421

e-post: erik@jbv.no

Info Plan og utvikling

Kommunikasjonssjef

Thor Erik Skarpen

Tlf: 916 55 144

e-post: skarpen@jbv.no

Info Utbygging

Kommunikasjonssjef

Kjell Bakken

Tlf: 22 45 59 40/916 57 573

e-post: kba@jbv.no

Info Øst

Kommunikasjonssjef

Trude Isaksen

Tlf: 916 56 273

e-post: istr@jbv.no

Info Vest

Kommunikasjonssjef

Inge Hjertaas

Tlf: 59 96 60 50/916 50 176

e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

Kommunikasjonssjef

Dag Svinsås

Tlf: 72 57 25 25/916 72 525

e-post: dags@jbv.no

Info Sørlandsbanen

Kommunikasjonssjef

Henning Lode

Tlf: 51 56 96 50/916 69 650

e-post: hlode@jbv.no

TETT PÅ: MORTEN JØRN RASCH

Blåser liv i våren

Mai måned er musikkorpsets måned. Men korpset gjør seg ikke selv. Noen må gå foran.

tekst ARVID BÅRDSTU foto HILDE LILLEJORD

1 Hva ville mai vært uten korpset?

Heller tafatt! Sett fra korpsetmusikantens side er det en hard måned. Den 17. mai kan det bli i meste laget for de minste. Jeg håper 17. mai komiteene og korpset ikke legger opp så harde ruter at de minste går lei. For øvrig er det naturligvis stas å være etterspurt og få spille for så mange.

2 Når begynte du selv?

Jeg begynte i Strømmen guttemusikkorps i 1966 og startet med klarinett og en meget dyktig klarinettlærer. Han burde vært klarinettist, men jobbet som lokfører. Han fikk meg også interessert i jernbanen. Da det ble manko på saksofonist i korpset, byttet jeg over til tenorsax.

3 Og veien videre?

Dirigenten i Strømmen guttemusikkorps, Kjell Hagen, var også dirigent for HM Kongens Gardes Musikkorps. Han inspirerte oss til å øve mye for så å prøvespille for Gardet. Jeg var på opptaksprøve der sammen med 150 andre og ble én av 52 som ble tatt inn i januar 1977. Det ble et år med full musikk. Etter tje-nesten ble jeg igjen med i Strømmen Janitsjar.

4 Noen høydepunkter fra en et liv som blåser?

Det var da gardeveteranene dannet storkorps i Gardens uniform sammen med gardemusikken i forbindelse med de runde fødselsdagene til Kong Olav i 1978, 1983 og 1988. Vi var 270 musikere som øvde i to dager før vi optrådte sammen. Det var virkelig artig. I 1984 var jeg med på å danne Norske Gardemusikeres Forbund. Da Kong Olav døde i januar 1991, skjedde det mens dette årets gardemusikere var på rekruttskolen. Da var det vi i veteranmusikerens korps som ble kledd opp i gardeuniform og stilte som gardemusikk. Dette korpset var jeg leder av i mange år.

5 Og nå?

I 1990 ble jeg bedt om å bidra til å få orden på marsjerin-gen til Jernbanens Musikkorps Oslo. Der spilte togleder Berit Jelstad som også dro med seg søsteren si, Ragnhild. Ragnhild og jeg er nå gift og har ei datter på 15, Andrea, som spiller i Røyken skoles musikkorps. Der er jeg styreleder. Til høsten skal jernbanekorpset i Norge til Spania. Da har noen sett for seg at jeg skal gå foran felleskorpset.//



FAKTA **Morten Jørn Rasch**

Alder: 55

Funksjon JBV:
Seksjonssjef Trafikk og marked

**Funksjon Jernbanens
Musikkorps Oslo:**
Tamburmajor

Bosted: Spikkestad

Ansatt i NSB/JBV: 1980