

Jernbanemagasinet nr. 1-2014

Jernbane

Dansk jernbane

Langsiktig satsing gir høy effektivitet

Norsk jernbane

Årlige budsjetter gir dyre løsninger

Stopper vannskader

Nye metoder gir tørre tunneler

Jernbaneverket må få fram informasjon så vi får de riktige beslutningene.

GORM FRIMANNSLUND,
påtroppende infrastruktur-
direktør

Ny jernbanemotor

Gorm Frimannslund får ansvar for hele jernbanenettet. Han vil gå systematisk til verks, gjerne i arbeidstøy ute i pukken.



Jernbaneverket

Jernbane

JERNBANEMAGASINET
nr. 1-2014

Ansvarlig redaktør:
SVEIN HARRISLAND

Redaktør:
TORE HOLTET

Fotojournalist:
ØYSTEIN GRUE

Journalist:
ARVID BÅRDSTU

Medarbeidere i dette nummer:
Hilde Lillejord, Njål Svingheim,
Thor-Erik Skarpen,
Anne Mette Storvik og
Britt-Johanne Wang

Adresse, redaksjonen:
Tore Holtet
Jernbaneverket HK
Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo
22 45 52 98 (916 55 298)
E-post: tore.holtet@jbnv.no

Redaksjonen avsluttet 30.01.14



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)



DET STORE BILDET

En maurtue i sentrum

tekstv ARVID BÅRDSTU foto RUNE FOSSUM

ET PENDLERTOG fra Østfold har ankommet i spor 19. Dette er ett av døgnetts 884 rutemessige tog på Oslo S. Før ruteendringen i desember 2012 var tallet 848. Ved neste store ruteendring, den som vil gi avganger hvert kvarter mellom Lillestrøm og Asker samt ett ekstra IC-tog i timen mellom Drammen og Eidsvoll, kommer tallet over 970 togavganger - i tillegg til de arbeidstogene og ekstratogene det er behov for.

I en ikke alt for fjern framtid vil nye tog komme susende inn fra Follobanen. Deretter er det sannsynlig at Oslostunnelen blir utvidet til å gi plass til flere tog. Da ligger det i kortene at Oslo S nok en gang blir for liten og trang.

Som bilde på en menneskelig maurtue er det allerede ingenting i Norge som kan måle seg med Oslo S.

Sannsynligvis vil nærmere 30 millioner togpassasjerer komme eller dra fra stasjonen i år.

I bygningskomplekset med to hotell, mange hundre arbeidsplasser, restauranter, kafeer, pub'er og butikker av alle slag kunne en person greit ha levd hele livet sitt iført tøfler. //



SIGNALER

08

Hovedsaken: Slik satset danskene

I 2006 lå dansk jernbane fullstendig nede for telling. Da ble det laget en åtteårsplan for å ta vedlikehold og fornyelse av jernbanenettet. I løpet av året vil etterslepet på vedlikehold være tatt igjen og halve nettet fornyet. Oppskriften er grundige analyser, langsiktig planlegging og avklarte økonomiske rammer.

16

Omstillinger

Omstillingen av Jernbaneverket går inn i slutfasen. Nye måter å jobbe på skal gi mer slagkraft og mer for pengene. Men fortsatt vet ikke alle hva de skal gjøre.

18

Knallbra forenkling

Med færre ledd kan jobben gjøres mye raskere, mener produksjonsleder Jon Brekke. Han er positiv til omorganiseringen selv om jobben hans forsvinner ...

26

Tettere tunneler

Den nye tunnelen forbi Holmestrand bygges etter nye metoder og blir tett. I gamle tunneler prøver Jernbaneverket ut en membran for å unngå vannskader.

36

Alnabru styrkes

Posten legger landets største logistikkenter til Alnabru. Både Jernbaneverket og togselskapene mener det vil styrke godstrafikken på bane.

Les også:

- 06 Follobanen for persontog
- 14 Småjobber er kostbare
- 20 Bildefortellingen
- 40 Jærbanen må bygges ut
- 42 Direktør med bakkekontakt
- 48 80 år og gull verdt
- 50 Lidenskap og fornuft

Det viktigste er å få orden på det man har.

JESPER HANSEN,
Banedanmarks sjef

I endring

Av Elisabeth Enger

I 2013 VAR MER ENN 90 prosent av persontogene i rute til endestasjonen. Det er en måloppnåelse vi i Jernbaneverket er stolte av å ha medvirket til. Likevel er det fortsatt mye å strekke seg etter, for målene for regularitet og antall innstilte tog ble ikke nådd.

I tildelingsbrevet for 2014 understreker Samferdselsdepartementet hvor viktig det er med god økonomistyring når vi nå har fått rekordstore ressurser til disposisjon. Det forventes at driftsstabiliteten på jernbanen styrkes, og det stilles krav til punktlighet og oppetid i anleggene. Tiltak mot flom og skred skal vies spesiell oppmerksomhet, og vi skal effektivisere driften slik at mest mulig av bevilgningen kan brukes til nødvendig fornyelsesarbeid.

Effektiviseringsarbeidet er nettopp det som preger Jernbaneverket ved inngangen til 2014. Fra 1. april skal vår nye organisasjon være klar – med korte beslutningslinjer og mer effektiv bruk av ressursene.

Flere artikler i dette bladet viser også at vi trenger hjelp av vår eier for å kunne inngå langsiktige avtaler om jernbanesatsing og med det få mest mulig ut av hver krone. Jeg er derfor fornøyd med at departementet har satt i gang en gjennomgang av hvordan hele jernbanesektoren bør være organisert.

Det vil alltid være en usikkerhet når slike prosesser pågår. Jeg opplever likevel at det er stor oppslutning internt om de endringene som nå gjennomføres. Mange vil få nye ledere, og vi har fått knyttet til oss direktører med en spennende og relevant bakgrunn for det arbeidet som skal gjøres. I samarbeid med alle ansatte skal vi gjøre Jernbaneverket enda bedre rustet til å løse krevende oppgaver. //



HAR TRUA: Hvis tidligere ordfører i Kongsvinger, nå styreleder i Skandinaviakryss AS, Arve Bones får det som han vil, kan det stå ferdig en godsterminal på Kongsvinger i løpet av høsten. //

SKANDINAVIAKRYSSET

Gods-grep på Kongsvinger

På Kongsvinger kan det med forholdsvis små grep etableres en godsterminal. Jernbaneverket har gitt tilsagn om 9,9 millioner kroner i tilskudd.

tekst ARVID BÅRDSTU foto KJELL R. HERMANSEN

DET ER EIENDOMMEN til Selskapet for industrivekst (SIVA) fire kilometer nord for Kongsvinger stasjon som ligger lagelig til for å bli godsterminal. Jernbaneverkets tilsagn er støtte til etablering av sporveksel og opprusting av sidespor. Arbeidet håper selskapet Skandinaviakryss AS å få gjort når Kongsvingerbanen skal stenges for vedlikehold i sommer.

– Vi har mye arbeid foran oss med rydding av skog og opparbeiding av grunnen til å tåle tunge løft langs to 300 meter lange sidespor. I løpet av høsten håper vi å kunne ta imot de første vognene, sier styreleder Arve Bones i Skandinaviakryss AS. Ideen med denne terminalen bunner i at tog som kommer inn fra Sverige i dag, er på maksimalt 1200 tonn. Det er for å klare motbakken fra Lillestrøm mot Oslo uten hjelpelok. Men fra og til Sverige kan toget være på 1800 tonn. De 600 tonnene er det tidligere ordfører Bones vil ha tak i.

– Når ett godstog kan ta med 600 tonn «nesten gratis» og Kongsvinger ligger så gunstig til for videredistribusjon, ikke minst mot Kløfta og Gardermoen, har vi stor tro på dette prosjektet. Godset skal uansett til Norge. Da er det bedre at det går på tog hele veien enn at det kommer inn på utenlandske vogntog, mener Bones, som antar at de skal kunne ta vogner fra to togpar daglig.

– Togene kan bli skiftet på Kongsvinger stasjon og de vognene som skal til oss, blir kjørt som kippetog. Det er det kapasitet til mellom øvrige tog, sier Bones. Jernbaneverkets bidrag kommer fra potten til sidesporsmidler, penger til enkle tiltak som kan gi mer godstransport på bane. //

4,4 millioner kroner i departemental bonus er resultatet for NSB Gjøvikbanen i 2012. Bonusen gjelder for økt trafikk med fra- og tiltrekk for innstilte avganger.

349 euro per innbygger ga Sveits topplass for investeringer i jernbane i 2012. Sverige brukte 151 euro, Norge 112 og Tyskland 51 euro per innbygger.

476 mil tilbakelagt per stoppende feil for SJ-tog er langt over gjennomsnittet for bransjen. Snittet er på 138 mil, viser en rapport fra Riksrevisjonen.

580 meter er maks lengde for internasjonale godstog på Østfoldbanen pga. for korte kryssingsspor. Tog over 800 tonn må ha skyvehjelp opp Tistedalsbakken.



BRYNDIAGONALEN

Follobanen for persontog

Det er ineffektivt med både persontog og godstog på Follobanen. Skal potensialet for hyppige avganger og stive ruter utnyttes, må godstogene kjøre Østfoldbanen.

tekst ARVID BÅRDSTU foto RUNE FOSSUM

HJELPELOK: - Fra Loenga ved Oslo S og opp til Alnabru er det så bratt at normalt lastede godstog ikke kommer seg opp uten dyttehjelp fra et lokomotiv. Fra lokomotivet ser det slik ut.

JERNBANEVERKET har utredet en avgreining for godstog fra inne i Follobane-tunnelen mot Alnabru.

- En slik tilkobling vil ha store kostnader og vil gi adgang for godstog bare en kort periode om natta. Det vil ikke være plass til godstogene på dagtid, sier Peder Vold i Plan Øst.

Årsaken ligger i lengden på tunnelen og farten på togene:

- Et godstog som kjører Follobanen, vil bli tatt igjen av persontog hvis disse skal kjøres hvert 10. minutt i grunnrute. Dessuten

trengs det ekstra tidsavstand mellom godstog og persontog av sikkerhetsmessige årsaker. Med godstog på Follobanen kan det ikke kjøres så mange persontog til/fra Ski og Østfold som ønsket i framtiden, sier Vold.

Dyttehjelp. I dag kjører godstogene fra Sverige inn til Loenga ved Oslo S. Der må tunge godstog få hjelp fra et ekstra lokomotiv opp den bratte Brynsbakken til Alnabru. En oppgradering av Loenga kan øke kapasiteten for godstog på kort sikt. På lengre sikt bør det

etableres en ny godsforbindelse til Alnabru fra Østfoldbanen et sted mellom Nordstrand og Langhus.

- Når Follobanen er åpnet, vil det være kapasitet både for godstog og flere lokaltog på Østfoldbanen mellom Ski og Oslo. Kolbotn kan eksempelvis bli betjent med inntil seks tog i timen, sier Vold.

Nå stilles utredningen i bero til det er utarbeidet en KVU for økt transportkapasitet gjennom Oslo og til NTP-sekretariatet har utført sin godsanalyse. //

Med godstog på Follobanen kan det ikke kjøres så mange persontog til/fra Ski og Østfold som ønsket i framtiden.

PEDER OLUF VOLD, Plan Øst



LAGER EN PLAN: Cecilie Bjørlykke og Lars Chr. Stendal er i gang med å planlegge Ringeriksbanen. Snart får de hjelp fra flere.

RINGERIKSBANEN

I gang med planleggingen

Noen dager før jul kom Samferdselsdepartementet med oppdrag til Jernbaneverket om å planlegge og utrede Ringeriksbanen. Det arbeidet er nå i gang.

tekst NJÅL SVINGHEIM foto EIVIND SENNESET

RINGERIKSBANEN får status som den fjerde IC-strekningen med mulig byggestart allerede i 2019. For regional plan- og utviklingsdirektør Lars Christian Stendal ga det behov for noen raske avklaringer, blant annet for å få prosjektet opp på samme planleggingsstatus som E16-anlegget, som nå planlegges i det samme området.

Svaret kom prompte fra departementet på nyåret. E16 og Ringeriksbanen skal samordne og avklare de to prosjektene i forhold til hverandre for en mest mulig effektiv drift, gjerne med samtidig utbygging. Denne avklaringen skal gjøres innen 15. juni.

Intercity. Det indre intercityområdet skal stå ferdig i 2024 med dobbeltspor og hastigheter på inntil 250 kilometer i timen. I forrige runde ble Ringeriksbanen planlagt

som en enkeltsporet bane med 200 km/t. Den gangen, i 1999, ble det laget kommunedelplan for banen.

- Mye av arbeidet som ble gjort da, kan helt sikkert tas med og legges til grunn for det arbeidet vi nå går i gang med. Spørsmålet vi raskt må få avklart, er hvor mye av planarbeidet som tidligere er utført som fortsatt er gjeldende, sier Stendal.

Sandvika-Hønefoss. I oppdraget fra departementet legges det til grunn at Ringeriksbanen skal gå fra Sandvika til Hønefoss. - Dermed gjenstår det for oss å finne fram til den beste linjeføringen for banen med en gunstigst mulig avgreining i Sandvika, hvor vi bør krysse Kroksundet og hvordan banen kan legges videre fram til Hønefoss med så få konflikter som mulig, sier Stendal. //

ANLEGGSKJEMPENE

Franske Vinci på topp

Destørste konsernene innen bygg og anlegg i Europa etter omsetning for 2012 rangerer franske Vinci på topp med en årsomsetning på 38,6 milliarder euro. Omgjort til norske kroner blir det ca. 320 milliarder. Vinci blir tett fulgt av spanske ACS (Actividades de Construcción y Servicios) med 38,4 mrd. og franske Boygues med 33,6 mrd. Litt bak de tre på topp ligger tyske Hochtief med 25,5 mrd. før et belte av om lag like store selskap kommer på rekke og rad: Svenske Skanska, franske Eiffage, britiske Balfour Beatty, franske Colas, østerrikske Strabag og spanske FCC (Fomento de Construcciones y Contratas). Noen av selskapene på denne lista er allerede godt kjent i Norge mens et par nye lukter på Follobaneprosjektet.

STATSBYGG

Tiltak mot sosial dumping

Statsbygg har innført nye kontraktsmalere med krav om maksimalt to nivå av underentrepriser i Statsbyggs prosjekter. - Jo flere ledd nedover i kontraktskjeden, desto flere useriøse aktører er det. De fleste ulykker skjer oftere nede i kontraktskjeden, forklarer adm. dir. Harald V. Nikolaisen til Byggeindustrien. Myndighetene har avdekket sosial dumping, hvitvasking, heleri og organisert kriminalitet med internasjonale forgreninger innen bygg- og anleggsbransjen. Denne aktiviteten er ofte koblet til underentrepriser og videre utsetting av oppgaver til nye ledd av underentreprenører. Statsbygg mener påbudet om kun to ledd med underentreprenører vil gjøre det enklere å forhindre sosial dumping.

I Danmark fikk politikerne en erkjennelse av at det måtte et krafttak til. Der er vi ikke i Norge ennå.

PER HERMAN SØRLIE, påtroppende områdedirektør i Jernbaneverket



ETTERSLEPET ØKER: Påtroppende områdedirektør Per Herman Sørlie konstaterer at etterslepet på jernbanevedlikehold øker - i Norge.



ETTERSLEPET SNART FJERNET: Danmark, derimot, vil i år ha fjernet vedlikeholdsetterslepet på det danske nettet. **Bla om og les hvorfor.** ➔

foto MARTE AMANDA VANNEBO

Fjernet etterslepet på sju år

Etter to somre med fullstendig kaos i togtrafikken startet Banedanmark i 2007 en gedigen snuoperasjon. Sju år er senere vil etterslepet på vedlikehold være tatt igjen. Oppskriften er langsiktig, konsentrert satsing og forutsigbare økonomiske rammer.

tekst TORE HOLTET foto JON NORDDAHL, PETER ELMHOLT og TAO LYTZEN

— VÅR VIRKSOMHET bygger på en langsiktig avtale. Her er økonomien fastlagt. Prosjektene likeså. Selv om alle våre penger kommer fra statsbudsjettet, er det ingen tvil om hva vi får fram til 2020. Dette langsiktige perspektivet gir oss meget stor operasjonell frihet og er en forutsetning for å kunne oppnå full effektivitet i det vi leverer, sier Banedanmarks toppsjef Jesper Hansen til Jernbanemagasinet.

Lå nede. Vi skrur tiden ti år tilbake: Mens den daværende norske regjeringen kuttet i bevilgningene til jernbanevedlikehold, la den danske regjeringen en milliard kroner ekstra i potten for å ruste opp det danske nettet. Målet i antall banekilometer brukte Danmark i 2004 dobbelt så mye på drift, vedlikehold og fornyelser som Norge, og den danske regjeringen forsikret at den økte innsatsen skulle vedvare i ti år fram i tid.

Det skulle raskt vise seg at den danske satsingen ikke var tilstrekkelig. Sommeren 2005 avløste den ene hendelsen den andre, og det ble nødvendig å sette ned hastigheten på flere strekninger over lengre tid.

I 2006 forsterket problemene seg. Togtrafikken var nærmest lammet, og dansk jernbane lå nede for telling.

Erkjennelser. Det var på dette tidspunktet at Jesper Hansen ble engasjert som sjef for Banedanmark.

- Vi kom raskt fram til noen viktige erkjennelser. En av dem var at signalanlegget var meget gammelt. Det igjen resulterte i et omfattende signalprogram, som innebærer full utskifting av alle anlegg innen 2021. Dette programmet, som er anslått å koste 19 milliarder danske kroner, går etter framdriftsplanen.

- En annen viktig erkjennelse var det store etterslepet på vedlikehold og forny-



FORNYES: Stasjonene fornyes, og i de kommende åra skal alle signalanlegg byttes ut.



FORNØYD: Banedanmarks sjef Jesper Hansen setter pris på det langsiktige perspektivet som gir stor operasjonell frihet.

else. Med basis i grundige analyser ble det laget en åtteårsplan for å hente igjen vedlikeholdsetterslepet fra 2007 til og med 2014. Vi fikk da gjennomslag for å prioritere strekninger med mest togtrafikk.

Også denne planen realiseres fullt ut.

- Så i løpet av 2014 er etterslepet hentet inn?

- Ja, da har vi ikke noe etterslep på vedlikehold. Dessuten er halve nettet fornyet. Nå ser vi at vi når våre punktlighetsmål: 90 prosent av togene på fjernstrekningene skal være punktlig innenfor en grense på fem minutter, og på S-banen i København skal ni av ti tog være mindre enn to og et halvt minutt forsinket. Det gjelder uansett vær- og føreforhold.

Langsiktighet avgjørende. Selv om Danmark er for et stort norsk fylke å regne og har helt andre topografiske forhold enn Norge, hersker det ingen tvil om at det også her koster mye penger å gjøre i stand et aldrende jernbanenett. ☺



Vi fikk gjennomslag for å prioritere strekninger med mest togtrafikk.

JESPER HANSEN,
Banedanmarks sjef



STOR EFFEKT: Banedanmark har stor effekt av å stenge enkeltsporede baner i en periode for å gjøre dem ordentlig i stand. Foto: Christoffer Regild

• I planen fra 2007 ble bevilgningsnivået på vedlikehold og fornyelser mer enn fordoblet - fra litt over én milliard til mellom 2,3 og 2,6 milliarder kroner i året.

- Vi kommer til å fortsette på det samme nivået fram til 2020, opplyser Hansen.

- Våre modeller viser at dette er det økonomisk mest fordelaktige på lang sikt. I dag er det heller ingen som setter spørsmål ved dette i Danmark. Det har nok sammenheng med at vi har maktet å effektivisere med to prosent i året. Hvis man skal ha effektivitet i vedlikehold og fornyelse, må man ha en langsiktig plan. Uten en slik plan er det verken mulig å forberede prosjektene skikkelig eller å oppnå riktig pris i markedet.

Stenger. - Hva er det viktigste å bruke penger på for å få en gammel jernbane på skinner igjen?

- Det viktigste er å få orden på det man har: sikre et omfattende preventivt vedlikehold og dernest lage en langsiktig plan for fornyelse. Først når det er på plass, er det tid for å bygge nye baner. Ellers vil man ikke ha mye nytte av de nye strekningene.

- Dere stenger baner i opptil 14 dager ...

- Ja, på enkeltsporede baner har vi god erfaring med å stenge over lengre tid og åpne i seksjoner fra de mest sentrale områdene og utover. På dobbeltsporede baner tar vi ett spor av gangen. Når vi stenger, kan vi gjøre spor- og brovedlikehold for hele tiårsperioden. Slik stenging gir meget stor effekt og mer jernbane for pengene.

Frihet uten selskap. Banedanmark er direkte underlagt det danske Transportministeriet og har siden 2010 hatt et utvidet ansvarsområde. Ved siden av å vedlikeholde og fornye det eksisterende nettet skal Banedanmark også planlegge og bygge ut nye strekninger.

Jernbanekjennere vil muligens huske at den danske infrastrukturforvalteren var i ferd med å bli omdannet til et selskap. Mer forretning var medisinen som ble foreskrevet da Jesper Hansen overtok sjefsstolen i kriseåret 2006. Et eget styre var allerede opprettet, og det ble beholdt fram til 2010. Da ble planene om selskap skrinlagt. I stedet ble Banedanmark gitt større fullmakter på bekostning av Trafikstyrelsen, som nå har en ren tilsynsmyndighet.

- Hvordan vår virksomhet skal organiseres, er et politisk valg. Det viktige for meg er at vi har den nødvendige frihet til å agere - akkurat som om vi var et selskap, poengterer Hansen.

Oljepenger til jernbane. På toppen av den målrettede innsatsen for å ta igjen et stort etterslep har Danmark ambisjoner om å sikre landet et topp moderne jernbanenett som skal ta store deler av trafikkveksten i åra framover. Derfor bruker danskene mer penger på jernbane enn vei.

Forleden be det kjent at vår nabo i sør har bestemt seg for å sette av oljepenger fra Nordsjøen til en mer moderne jernbane. Et eget fond (TogfondenDK) på 28,5 milliarder

kroner er opprettet for å elektrifisere alle dieseldrevne baner og investere i ny jernbane slik at det i ulike retninger vil ta en time å reise mellom de store danske byene.

Jesper Hansen betegner denne beslutningen som den ultimative satsingen på jernbane i Danmark.

- Vi har fått penger i et omfang som viser en klar politisk ambisjon, sier Banedanmarks sjef, og peker på det brede politiske flertall som vil fornye og bygge ut hele det danske jernbanenettet. //

Hvordan vår virksomhet skal organiseres, er et politisk valg. Det viktige for meg er at vi har den nødvendige frihet til å agere - akkurat som om vi var et selskap.

JESPER HANSEN, Banedanmark

Fond og avtaler - langsiktig satsing

Brede politiske forlik, statlige fond på over 100 milliarder kroner og flerårige avtaler sikrer full oppgradering og omfattende utbygging av det danske jernbanenettet.

DANSKE POLITIKERE har etter hvert tradisjon for å inngå brede forlik for å sikre en stabil utvikling av dansk jernbane - helt siden den lå nede for telling i 2005-2006.

Det store gjennombruddet skjedde i 2009 da en egen avtale om en grønn transportpolitikk ble banket gjennom i Folketinget. Her er det enighet om at kollektivtrafikken skal dekke det meste av framtidig trafikkvekst. Målet er at danskene skal reise dobbelt så mye med tog i 2030, og dette skal nås gjennom investeringer i infrastrukturen.

For å virkeliggjøre disse ambisjonene ble det opprettet et infrastrukturfond på 94 milliarder kroner, hvor to tredjedeler ble øremerket kollektivtrafikk.

Kombinert med dette er det inngått langsiktige avtaler om vedlikehold og fornyelser, noe som innebærer at Banedanmark i dag vet hvor store beløp som bevilges fram til 2020.

På toppen av denne langsiktige jernbanesatsingen vedtok Folketinget i januar i år å opprette Togfonden DK. 28,5 milliarder hentes ut i form av beskatning av oljeselskaper i Nordsjøen og skal brukes på å gi dansk jernbane et historisk løft: Reisetiden mellom de fem største danske byene skal ned i én time, og det skal blant annet sikres gjennom en omfattende elektrifisering, hastighetsoppgradering og flere nye anlegg.

Det nye togtilbudet vil etter planen kunne innføres fra midten av 2020-tallet.

I Danmark blir store vei- og jernbanebruer bygd av selskaper som baserer seg på statsgarantier og brukerbetaling. Det skjedde både med Øresundbrua mellom Sverige og Danmark og med vei- og jernbaneforbindelsen over Storebælt. Og slik finansieres Femern Bælt - en ny firefelts motorvei og dobbeltsporet jernbane som nå bygges mellom Danmark og Tyskland. Denne viktige forbindelsen til vel 40 milliarder kroner vil etter planen stå ferdig i 2021. //

FAKTA



BANENETT I KILOMETER

2132



4237

ANTALL BRUER

2342



2572

ANTALL TUNNELER

4



716

PUNKTLIGHET P-TOG I PROSENT

92,9

(målt på 5'59")



90,6

(målt på 3'59")

PERSONKM. I MILLIONER (2012)

7074

3122

PASSASJERER I MILLIONER (2012)

170



60,9

GJ.SNITTLIG REISELENGDE I KILOMETER

41,6



51,3

TONNKM I MILLIONER (2012)

2275

3483

GODS I MILLIONER TONN

15



30

ANSATTE I BANEDANMARK/JERNBANEVERKET

2277

(01.01.14)



3982

(01.01.13)

ANSATTE PER KM BANE

1,07

0,94

Kilder: DSB, Banedanmark, www.jernbaneverket.no, Danmarks statistik og SSB

Småjobber er KOSTBARE

Mens Folketinget i Danmark har inngått et politisk forlik som gjør Banedanmark i stand til å fornye det danske jernbanenettet i løpet av noen år, vet ikke Jernbaneverket hva de har å rutte med neste år før ved årsskiftet. Det gir kostbart og lite effektivt vedlikehold.

tekst ARVID BÅRDSTU foto MARTHE AMANDA VANNEBO

■ - DET FØRSTE UTKASTET til vedlikeholdsbudsjett vi fikk for 2014, var nesten katastrofe. Det har bedret seg etter stortingsbehandlingen, men ligger fortsatt under det som er beregnet som årlig slitasje. Det vil si at etterslepet vil øke, sier Per Herman Sørлие.

Sørлие har vært banesjef, er nå fungerende assisterende banedirektør i Øst og blir fra 1. april områdedirektør for Østfoldbanen, Østre og Vestre linje, Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen - til sammen nesten 50 lange mil med jernbane som ble åpnet mellom 1862 og 1902.

Fra 1. april blir det hans ansvar å få mest mulig drift og vedlikehold for hver krone på disse banene. Det blir en annen skål enn hos kollegene i Danmark, der Banedivisjonen i Jernbaneverket for en tid tilbake var på besøk for å se på hvordan de gjør det der.

- Mens vi holdt på med å forberede aktivitetene for 2014 og ennå ikke visste hvor mye penger vi hadde til rådighet, holdt de på å detaljplanlegge 2015! Det betyr at de kan inngå langsiktige kontrakter som gir vesentlig lavere priser og en mer effektiv gjennomføring, forklarer Sørлие.

Fra hånd til munn. Når komponenter i spor, signalanlegg, strømforsyning, kontaktledning etc lever på overtid, må mye av innsatsen til Jernbaneverkets folk brukes på feilretting for å få togene fram.

- Sånne småjobber er veldig kostbare. Hvis vi hadde kunnet bruke mange penger på fornyelse over en tiårsperiode nå, ville vi nådd et nivå som ville krevd langt mindre etterpå, sier Sørлие.

Når komponentene blir brukt lengre enn beregnet og forutsatt levetid, ender det med kortsiktige tiltak. Det igjen gir et lappverk av gamle og nyere komponenter om hverandre. Hvorfor mye av det som gjøres blir dyrt, er følgende et eksempel på:

- For et par år siden byttet vi svillene på et halvt kryssingsspor. Det var det pengene rakk til. Resten måtte vi ta på neste års budsjett. Det er klart slikt blir dyrere, sukker Sørलिए.

Fornytelse nytter. Når sant skal sies er det ikke nødvendig å reise til Danmark for å se at fornyelse nytter. Krafttaket som er tatt gjennom Oslo-prosjektet, har gitt et mer forutsigbart togtilbud.

Et annet, og nærliggende eksempel, er Dovrebanen i Gudbrandsdalen, forteller Sørलिए:

- Der banen ble gjort i stand etter flommen i 2011, fikk vi ikke skader under flommen sist sommer. Det nye som var gjort, det holdt. Etter at vi rensket ballasten og byttet kabler på hele Kongsvingerbanen, har trenden vært positiv. En annen sak er at banen er overbelastet. Kongsvingerbanen er den banen med flest godstog. På en enkeltsporet bane gir høy kapasitetsutnyttelse fort forsinkelser.

Vannsikring. Når vedlikehold og fornyelse skal prioriteres, er det sikkerhetsmessige hensyn som teller mest. På mange av de gamle banene er underbygningen det svake leddet.

- Nå gjelder det å få kontroll over vannet. Der er vi ikke helt á jour ennå. Vi skal huske at stikkrennene stort sett er like gamle som banene. Kongsvingerbanen ble åpnet i 1862, Østfoldbanen Vestre linje i 1879. Stikkrennene har ligget der en stund, kan man si, sier Sørलिए, som legger til at det

Vi ligger fortsatt under det som er beregnet som årlig slitasje. Det vil si at etterslepet vil øke.

PER HERMAN SØRLIE, påtroppende områdedirektør i Jernbaneverket

er gjort en del arbeid med dreneringsanleggene, men at det gjenstår mye arbeid med å sikre vann fra sideterrenget.

Hakkespettmat. En utfordring alle de tre banestrekningene Sørलिए får ansvaret for har felles, er kontaktledningsnettet. Mellom Fredrikstad og Sarpsborg står mastene fra elektrifiseringen i 1940 fremdeles. De er av tre. Noen er merket med advarsel mot å klatre i dem.

Mastene på Kongsvingerbanen er fra 1951, på Østre linje fra 1958 og på Gjøvikbanen fra 1960-61. Landet rundt står det heller ikke så bra til.

- Det er mange anlegg som er overårige. Sporet kan vi vedlikeholde. Der skjer ikke ting så plutselig. For kontaktledningsnettet begynner det å bli kritisk. Her er det ikke tilrådelig å skifte komponenter, men hele anlegg. Dette arbeidet er blitt skjøvet på så lenge at det kan bli problematisk å få fornyet alt tidsnok.

Strategi. Vedlikeholdet på jernbanen er delt i tre kategorier. Det ene er korrektivt

vedlikehold, som betyr å få fikset feil i en fart for at togene skal kunne gå i rute. Enkel fornyelse er slikt som jernbanefolk har drevet med til alle tider. Det er å få skiftet noen sviller her, en sporveksel der. Så er det større fornyelser. Disse er nedfelt i en tiårsplan som blir rullert hvert fjerde år.

- Det som er en utfordring med langsiktige planer for oss med et så stort etterslep, er at det plutselig dukker opp noe som krever omprioriteringer. Dessuten er det problematisk at vi ikke helt vet hva vi får i bevilgninger før like oppunder jul. Det gjør det ikke enkelt å planlegge.

Vedlikehold er krevende. Mye av arbeidet må gjøres i det som kalles for «hvite tider», det vil si når det ikke går tog. Det er gjerne noen timer midt på natta og litt mer natt til søndag.

Med stort behov for å rette akutte feil, kreves en høy beredskap døgnet rundt innen flere fagfelt. Slik beredskap er kostbar.

- Vi må jobbe på de tidene av døgnet der det er mulig å få tilgang til sporet. Beredskap og sportilgang er kostnadsdrivere for vedlikeholdsarbeidet. Folk kan ikke bare

jobbe om natta eller helgene, heller, konstaterer Sørलिए.

Ny organisasjon. Fra 1. april går Jernbaneverket fra å være organisert i matrise til en linjeorganisasjon etter mønster av den romerske hær. I den nye organisasjonen blir det mye kortere vei fra grunnplanen til ledelsen. Dessuten vil ledelsen få et langt større helhetsansvar enn i dag.

- Dette tror jeg blir bra. Forutsetningene til å få til en godt fungerende organisasjon er absolutt til stede. Men det vil ta litt tid. Årets produksjon er planlagt i gammel organisasjon så i år blir det nok ingen revolusjon. Men allerede fra neste år skal vi klare å ta ut effekter, mener Per Herman Sørलिए.

Selv med god økonomisk effekt av den nye organisasjonen, er det neppe nok til å ta igjen Danmark.

- Selv om vi i Norge har skjøvet en del utfordringer foran oss, var det aldri like kritisk som i Danmark. Der fikk politikere en erkjennelse av at det måtte et krafttak til. Der er vi ikke i Norge ennå, fastslår Per Herman Sørलिए. //

Omstilling i sluttfasen

Den store omstillingen av Jernbaneløst nærmer seg målstreken. Men fortsatt gjenstår viktige avgjørelser for mange.

tekst ARVID BÅRDSTU foto ØYSTEIN GRUE



VI SKAL uansett hjelpe alle på vei videre, lover Trude Berntzen etter at den enkleste delen av programmet er gjennomført. Det er å få plassert dem som bare skulle overføres direkte til ny organisasjon uten videre endringer i arbeids- og ansvarsforhold.

Nå er arbeidet konsentrert om dem som skal vurdere hvilke stillinger de kan kjenne seg igjen i, eller også har ønsket om en annen ledig stilling. Dette omfatter om lag 300 medarbeidere

- De dette gjelder, skal nå ha blitt kalt inn til samtale med sin leder etter beskjed fra omstillingsenheten. Den som kjenner igjen en stor del av arbeidsoppgavene i en stilling, får rapportert inn dette til innplasseringsenheten. Når alle omstillingssamtalene er gjennomført, starter innplasseringsenheten med å innplassere disse, forklarer Berntzen.

Funksjoner endres eller forsvinner. Mange av dem som blir berørt av omstillingen, har stillinger som i liten grad blir endret. Det gjelder for eksempel for oppsynsmenn som blir direkte plassert som tilstandskontrollører. Anleggsleiderne blir plassert i stillinger som vil hete arbeidsplanlegger.

- Fra dagens Banedivisjon ser vi at roller som produksjonsleder, faglig leder og banesjef faller bort med unntak for banesjefer som i dag har ansvaret for tilsvarende strekninger i ny organisasjon. For øvrig blir banesjefrollen

En del funksjoner i dagens organisasjon blir helt borte i den nye.

TRUDE BERNTZEN, leder for omstillingsenheten

en helt annen enn i dag med et stort og tungt helhetsansvar for strekninger, sier Berntzen.

En del funksjoner i dagens organisasjon blir altså helt borte i den nye. Noen kan imidlertid ta det mer med ro enn andre. Det gjelder alle med jernbanefaglig kompetanse.

- De som har jernbanefaglig kompetanse, men ikke finner igjen jobben sin, vil få tilbud om en annen jernbanefaglig stilling i organisasjonen. Dette er stillinger vi oppretter fordi vi vet det blir vekst i produksjonen i årene framover. For mange vil det bety å jobbe mer med fag enn det de kanskje gjør i dag.

Stasjonært. Når ny kontorkabal skal legges, er det sikkert en del som må løfte på rompa og flytte litt på seg. Men noen nye stasjonssteder er ikke i planene foreløpig. Det vil si, det kan det være for stabene til de seks områdedirektørene. Stabene må være der områdedirektøren blir stasjonert.

Når det gjelder de mange innleide, heter det i avtalen mellom Jernbaneløst og fagforeningene at Jernbaneløst skal prøve å løse bemanningsbehovet med egne ansatte framfor innleide.

- De som er innleid, har kontrakter som i så fall må sies opp. En del av disse er innleid fordi vi ikke har klart å rekruttere den nødvendige kompetansen selv. Vi vil fortsatt kunne ha behov for å leie inn kompetanse, avslutter Trude Berntzen. //

PÅ OPPLØPET: Leder for omstillingsenheten, Trude Berntzen, har kommet til den vanskeligste delen av omstillingsarbeidet, til dem som ikke finner igjen alle arbeidsoppgavene sine i ny organisasjon.



Derfor endres Jernbaneløst

Fagarbeidere, planleggere og ingeniører skal få jobben gjort uten for mye plunder og heft. Derfor blir Jernbaneløst både omorganisert og effektivisert.

FORENKLING:

Organisasjonen forenkles. Prosjektledere, gruppeledere og fagarbeidere får større myndighet i den hensikt å få jobbene gjort - raskere og mer effektivt.

SAMSPILL:

Målet er å få til et bedre samspill mellom byggeprosjektene og driften av jernbaneløst. Derfor legges hovedvekten av prosjektene ut i seks ulike baneområder.

FRIHET OG STYRING:

De store prosjektene skal få mer faglig støtte og frihet i det daglige, men underlegges samtidig en sterkere oppfølging på mål og resultater.

Knallbra, men ...

- Forenklingene som skal gjennomføres fra 1. april er knallbra, sier Jon Brekke. Han er produksjonsleder, en stilling som forsvinner etter omorganiseringen. Så han føler selv på en uro ...

tekst og foto TORE HOLTET

JON BREKKE er først og fremst leder med produksjonserfaring - fortrinnsvis fra andre virksomheter enn jernbane, sist som driftssjef på fabrikk som produserer flatbrød, knekkebrød og kjeks, og før det som fabrikkansvarlig på en fabrikk som lager isolerglass. Det var nettopp denne bakgrunnen som gjorde at han i september 2012 ble tilsatt i jernbaneverket.

- Som produksjonsleder er jeg kontaktledd for linjefag, signalfag og KL-fag. Jeg sitter mellom forvaltning og dem som skal utføre jobbene. Forvaltning sitter med pengene, vi med kompetansen og muligheten til å utføre jobbene i sporet. Vi skal tenke økonomi og tverrfaglig og sørge for at jobbene blir gjort smartest mulig, forklarer Brekke. - En typisk arbeidsdag for meg er et eller to møter og en del telefoner og mailer om dagligdagse problemer - fra spørsmål om lønn og timer til mer alvorlige situasjoner - i verste fall at togene står.

Tidstyv. - Den største tidstyven er møtene. Da jeg kom hit, var jeg overrasket over antall møter og ikke minst antall deltakere på møtene. Her er det ganske normalt med ti møtedeltakere. Det var en ny hverdag for meg. Mye av denne tiden kunne vært brukt mer effektivt, mener produksjonslederen, som akkurat har flyttet inn i nyoppussede lokaler på Tønsberg stasjon.

- I den nye organisasjonen er det færre som skal ta avgjørelser og ha myndighet. Da blir det også enklere å forstå hvem som gjør hva.

Loop. - Hva er dagens praksis når det oppdages en feil i sporet?

- Akutte feil skal rettes med én gang. For øvrige feil er saksgangen at vi går til oppsynsmannen som går til faglig leder som tar det videre med banesjef. Er det økonomi til å rette feilen, får enten jeg eller anleggslederen beskjed om å utføre jobben. Og den loopen kan ta en til to uker. Med færre ledd kan jobben gjøres mye raskere fordi myndigheten tillegges noen få. Færre skal mene, og færre skal møtes.

Færre ledere. Linjen i produksjonsapparatet består i dag av formann, anleggsleder, produksjonsleder, seksjonsleder og produksjonssjef. I tillegg må de forholde

FAKTA

Jon Brekke, 40 år

STILLING:
Produksjonsleder
ARBEIDSSTED:
Tønsberg

3

KJAPPE

Hva er en god dag på jobben?

- Det er når vi gjennomfører planlagt arbeid som tiltenkt og løser utfordringer som dukker opp, raskt og effektivt.

Hva opptar deg mest akkurat nå?

- Å informere det jeg vet om omorganisering i eget område, samt holde fokus på de daglige gjøremålene.

Hva står øverst på ønskeliste for tida framover?

- Få avklart egen jobbsituasjon og at Jernbaneverket får effekt av pågående omorganisering.

seg til ledere i forvaltning: oppsynsmann, faglig leder og banesjef.

Etter 1. april erstattes disse av formann, gruppeledere og banesjefer.

- Det der synes jeg er knallbra. På den annen side ble vi produksjonsledere ansatt for å få inn erfaring utenfra. Jeg kjenner flere med god produksjonserfaring som har sluttet.

Bekymret. - Og hva med deg?

- Jeg har jo byttet jobb hvert tredje-fjerde år nå. Når én dør lukkes, åpnes en ny. Den nye organisasjonen gir sikkert mange muligheter. Jeg er likevel bekymret på grunn av min korte fartstid på jernbanen. Det hyggelige er at jeg får mange gode tilbakemeldinger fra dem jeg leder, og de spør: "Hvor er du i den nye organisasjonen?" Også de er litt bekymret på mine vegne. Jeg mener likevel at omorganiseringen er riktig. Jeg er fascinert av hvor åpen prosessen rundt de mange endringene har vært, og jeg er imponert over standhaftigheten hos dem som jobber med dette. De vil ha ting gjort, og det er nødvendig for å lykkes.

- Når det er sagt, spør alle seg hvor de nå skal være stasjonert, og hvem de skal jobbe sammen med. Etter 1. april blir mitt ansvarsområde delt mellom både baneområde Sør og Oslokorridoren. Hvordan man skal løse beredskap og responstid, er også temaer som ikke er avklart ennå. Etter mitt skjønn hadde det vært en fordel å få avklart alle disse tingene samtidig.

Uforståelig. Når Jon Brekke er sterk tilhenger av forenkling, er det fordi nye jernbanemilliarder må brukes på en mest mulig effektiv måte.

- Det er rørende politisk enighet om å ha jernbane i Norge, men da forstår jeg ikke den kortsiktigheten som rår. Utbygging av mindre parseller gir mange forskjellige systemer, som igjen krever ulik kompetanse og ulike typer verktøy. Det krever igjen ekstra ressurser og gir ikke en optimal pengebruk. Vi får håpe at det nå tenkes mer langsiktig. Ideelt sett burde hele strekningen mellom Drammen og Skien vært utbygd sammenhengende. Ved å tenke slik vil vi garantert få mer jernbane for pengene, konkluderer Jon Brekke, som enn så lenge kan kalle seg produksjonsleder i Bane Øst Produksjon med ansvar for Vestfold-Telemark. //

Det hyggelige er at jeg får mange gode tilbakemeldinger fra dem jeg leder.



FORBEREDER TOGREVOLUSJON

Ser du fram til at toget skal gå nesten like ofte som trikk og T-bane?
I Lillestrøm og på Eidsvoll jobbes det høyt og lavt for å få til akkurat det.

tekst TORE HOLTET OG HILDE LILLEJORD foto HILDE LILLEJORD



STØVSKY. Det støver og bråker når en kabelkanal skal kuttes og tilpasses. Arbeidere fra Swietelsky monterer her nye kabelkanaler. Østerrikerne bygger også spor og kontaktledningsanlegg på Eidsvoll.



GRÅVÆRSSMIL:
Litt gråvær skremmer
ikke sikkerhetsvakt
Arne Enger.



Alle arbeider er i rute. Vi følger fremdriftsplanen.

PROSJEKTSJEF KARSTEIN SØREIDE

MED VORMA IDYLLISK blikkstilte i bakgrunnen står arbeiderne fra Swietelsky i en tett støvsky like ved sporområdet på Eidsvoll. De er i gang med å montere nye kabelkanaler samt bygge spor og kontaktledningsanlegg. Hensikten er å legge til rette for et utvidet rutetilbud og en ny togpendel mellom Eidsvoll og Skien.

- Alle arbeider er i rute. Vi følger fremdriftsplanen, forsikrer prosjektsjef Karstein Søreide.

I alt pågår det 25 ulike byggeprosjekter til tre milliarder kroner for å komme i mål med et helt nytt rutetilbud i og rundt Oslo fra desember i år.

Når toget skal stoppe på hvert tiende minutt på alle knutepunkter mellom Lillestrøm og Asker og hvert kvarter på alle lokalstasjoner, trengs det mange flere spor der togene kan parkere og vende. For å øke kapasiteten må også strømforstyring og andre tekniske anlegg bygges om.

På Lillestrøm har montørene fra Implenja en luftig jobb. Frem til midten av februar skal 13 nye åk og utliggere settes opp. Mens de heises til værs i kurver for å montere nytt kontaktledningsanlegg, støpes og snekres det for fullt ved siden av dem i de nye byggene for teknikk, drift og renholdspersonell. Hele driftsområdet er i forandring med seks nye spor, ni bygninger, veier og parkeringsplasser under bygging.

Den store utfordringen handler om å få nye signalanlegg opp og gå. Det er årsaken til at ferdigstillingen av den nye vendestasjonen på Høvik blir noen måneder forsinket.

- Vi greier likevel å sette i gang ny grunnrute, med den begrensning at «gammelbanen» mellom Lysaker og Sandvika må betjenes med buss inntil Høvik er ferdig tidlig på vårparten i 2015 og at 3 innsatstog fra Ski/Mysen i morgenrush ender sin rute på Oslo S og tilsvarende retur om ettermiddagen. Lærdommen er at infrastrukturtiltak og rutetilbud må planlegges i sammenheng, sier «Oslogeneral» Per-Arne Fredriksen og viser til at Jernbaneverket gjør det i sitt nye handlingsprogram. Og planleggerne ligger stadig mer i forkant. Noen har allerede begynt å tenke på ruteplan for 2027 ... //



VENDESPOR: Mange tog skal vende på Eidsvoll.



Lærdommen er at infrastrukturtiltak og rutetilbud må planlegges i sammenheng.

«OSLOGENERAL» PER-ARNE FREDRIKSEN



SPOR OG TOG: Tog trenger spor for å kunne snu og parkere. Derfor gjennomføres 25 ulike byggeprosjekter foran «togrevolusjonen» i desember.



HØYTSVEVENDE: Arbeidet med å sette opp 13 åk og utliggere for de nye hensettingsporene på Lillestrøm er i full gang og skal være ferdig i midten av februar.



BYGNINGSBYGGERE: Det arbeides høyt og lavt på de nye servicebygningene på driftsområdet på Lillestrøm. Til sammen er det ni nye bygg som settes opp i 2014.

SKIFTET I STASJONEN:
Fra venstre mot høyre: Ondrej Pribula, Kristoffer Lindholm, Patrik Kabatlar (bak), Stian Eldnes, Torstein Korsvold, Andreas Martinsson (bak), Vladimir Oscity, Sølve Alme (bak), Arne Dokken (bak), Sindre Ødegård, Per Michael Scott (bak), Andreas Vestre, Jonas Sehlin, Rolf Falch, Richard Barslett (bak) og Siv Seljesæter

Gjennomslag for nye løsninger

I månedsskiftet februar-mars går de siste salvene i den over tolv kilometer lange tunnelen forbi Holmestrand. Fullt gjennomslag betyr en helt ny fase i prosjektet, som bedriver nybrottsarbeid i jernbanesammenheng.

Tekst og foto ANNE METTE STORVIK

SPRENGES OVENFRA:
En heis med personkorg skal plasseres over arbeidsområdet ved hjelp av en diger kran. Heisen sprenghes ovenfra og nedover, slik at all sprengstein faller ned i bunnen av sjakten og kan fraktes ut via tunnelen.



STREKNINGEN Holm-Nykirke skal være klar til bruk høsten 2016. For stasjonen inne i fjellet, hvor tog skal kunne passere med 250 kilometer i timen uten at folk på perrongen føler ubehag, måtte man finne løsninger som aldri er prøvd før – noe sted i verden. I tillegg innebærer prosjektet heis inne i fjellet med 70 meters løftehøyde og over tolv kilometer dobbeltsporet tunnel størrelse XL som skal kles med betongelementer.

Løsning med sug i. Tunnelhallen får skifergulv og hvite betongvegger. Hallen skal inneholde fire spor og to plattformer, og det settes inn lyddeppe materialer i hele stasjonsområdet.

– Så vidt vi vet blir dette den første togstasjonen i verden som kombinerer plattformer og tog som kjører gjennom stasjonen i 250 kilometer timen, forteller Morten Klokkersveen.

Trykkavlastningstunnel er et av flere tiltak som skal forhindre at folk på perrongen skal oppleve et ubehagelig trykk hver gang passeringstogene kjører forbi. I tillegg er tunnelinngangene formet som trompeter.

Stasjonen inne i fjellet får to innganger, én i nord hvor dagens stasjon ligger, og én ved bensinstasjonen i Holmestrand sentrum.
– Der dagens stasjon står, er det planlagt en stor parkeringsplass og kollektivterminal med oppstillingsplass for både busser og drosjer, forteller Klokkersveen.

Heis fra toppen av fjellet. Fredag 3. januar ble den første salven fyrte av på toppen av Holmestrandfjellet. Den var starten på sprengningen av heissjakten som går fra toppen av fjellet ned til stasjonen.

– Heisen blir en tredje inngang til stasjonen, den skal være et bindeledd mellom bebyggelsen på fjellet og bysentrum, sier prosjektleder Morten Klokkersveen.

– Det er ikke bygget noen liknende heis i Norge, men det geografisk nærmeste, sammenliknbare prosjektet er heisen ved Slussen i Stockholm som ble bygget på 1930-tallet, sier Klokkersveen.

Av sikkerhetsmessige grunner bygges det to heiser. Hvis én heis stopper, er det mulig å kjøre den andre heisen til samme høyde for å få folk ut. ◊

FAKTA

Heisen

Jernbaneverket bygger heisen, som er et spleiselag mellom Jernbaneverket, Vestfold fylkeskommune og Holmestrand kommune. Holmestrand kommune skal ha driftsansvaret. Nærmere 90% av Holmestrand befolkning bor oppe på fjellet.

- ◊ 70 meter fra topp til bunn
- ◊ To heiser
- ◊ Koster 48 millioner
- ◊ 30 sekunders heistur
- ◊ Ferdig til åpning 2016

... det første prosjektet som bruker betongelementer i så stor skala.

◉ **Sprenges nedover.** Det er boret to parallelle hull med en diameter på 15 cm fra toppen og ned til heisrommet. Nede i heisrommet ble så større borkroner trukket opp mot toppen, mens de utvidet hullene til en diameter på 1,60 meter. Nå skal det sprenges ut en sjakt som er 4 x 8 meter. Denne sprenges fra toppen, slik at all sprengstein faller ned i bunnen av sjakten og kan fraktes ut via tunnelen. Det bygges opp en heis med personkorg som plasseres over arbeidsområdet. Denne korgen senkes gradvis nedover i heissjakten etter hvert som de sprenger seg nedover. Når hele sjakta er sprengt ut i april 2014, blir det betongarbeider i sjakta før man starter montering av heisen.

Snart starter betongarbeidet. Den 12,3 kilometer lange tunnelen skal dekkes på innsiden av 23 000 prefabrikerte betongelementer. For Ølen betong, som produserer to tredjedeler av elementene, er dette den største kontrakten noen sinne.

- På jernbanetunnel er dette det første prosjektet som bruker betongelementer i så stor skala her i Norge, forteller prosjektleder for underbygning, Knut Edmund Knutsen. Knutsen sier det er flere grunner til at valget falt på betongelementer.

- Alternativene til betongelementer var PE-skum og sprøytebetong eller full utstøpning. PE-skum og sprøytebetong er noe vi ønsker å komme helt bort fra. Full utstøpning ble vurdert som for dyrt for vårt prosjekt, og etter vår mening ikke nødvendig. Betongelementer gir også stor fleksibilitet. Vi kan montere alt vi trenger inn i betongelementene, og enkelt rette opp eventuelle feil eller problemer, forklarer han.

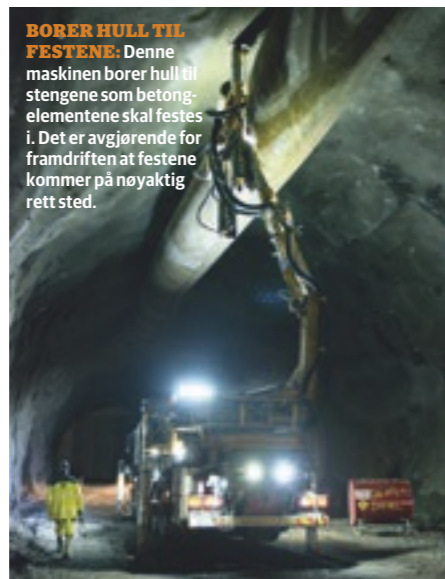
Ideer fra utlandet. - Vi har støtt på flere overraskelser på veien. På Snekkestadentreprisen var det løsmasser i tunnelprofilen, sier Klokkersveen. Løsningen ble en rørparaply.

- Her fikk vi ideen til løsning fra vår sveitsisk-islandske entreprenør, Marti/IAV. Vi var det første prosjektet som hyret inn en utenlandsk entreprenør på så stor underbygningskontrakt. Det har tidvis vært en utfordring, men det har altså utviklet oss, forteller Klokkersveen om erfaringene.

Så får vi se hvilke andre, spennende løsninger prosjektets framtidige utfordringer resulterer i. //



PROSJEKTLEDER: Morten Klokkersveen er prosjektleder for Holm-Nykirke. Foto: Freddy Fagerheim.



BORER HULL TIL FESTENE: Denne maskinen borer hull til stengene som betongelementene skal festes i. Det er avgjørende for framdriften at festene kommer på nøyaktig rett sted.



PROSJEKTLEDER: Knut Edmund Knutsen har ansvar for underbygningen

STOR INTERESSE: Medietrykket har vært høyt. Her intervjuer Kjartan Rørslett fra NRK prosjektleder Morten Klokkersveen.



FAKTA

250 km/t

Samferdselsdepartementet ba Jernbaneverket om å planlegge for at tog skulle kunne kjøre i 250 kilometer i timen. Da var det ikke mulig å følge den planlagte traseen, og stasjonen ble lagt inne i fjellet. Det nye dobbeltsporet mellom Holm og Nykirke gir kortere reisetid, økt kapasitet, bedret punktlighet og redusert vedlikeholdsbehov.

Holm - Nykirke

- ◉ Lengde 14,2 km.
- ◉ 12,3 km i tunnel
- ◉ 133 m² utsprenget tunnelprofil
- ◉ Kostnad: 5,45 milliarder 2013-kr.
- ◉ Stasjonshallen i fjellet blir 550 meter lang, 35 meter bred og 18 meter høy.
- ◉ Plattformene blir 250 meter lange.
- ◉ 26 planoverganger nedlegges.
- ◉ Økt kapasitet.
- ◉ Redusert reisetid med 5 minutter.
- ◉ Anleggsstart sommeren 2010.
- ◉ Ferdig høsten 2016.

Entreprisene

Prosjektet er delt opp i fem hovedentrepriser, dagsone og tunnel:

Holm: 1,9 km tunnel, 1,6 km dagsone. Skanska har entreprisen på 392 mill. kr.

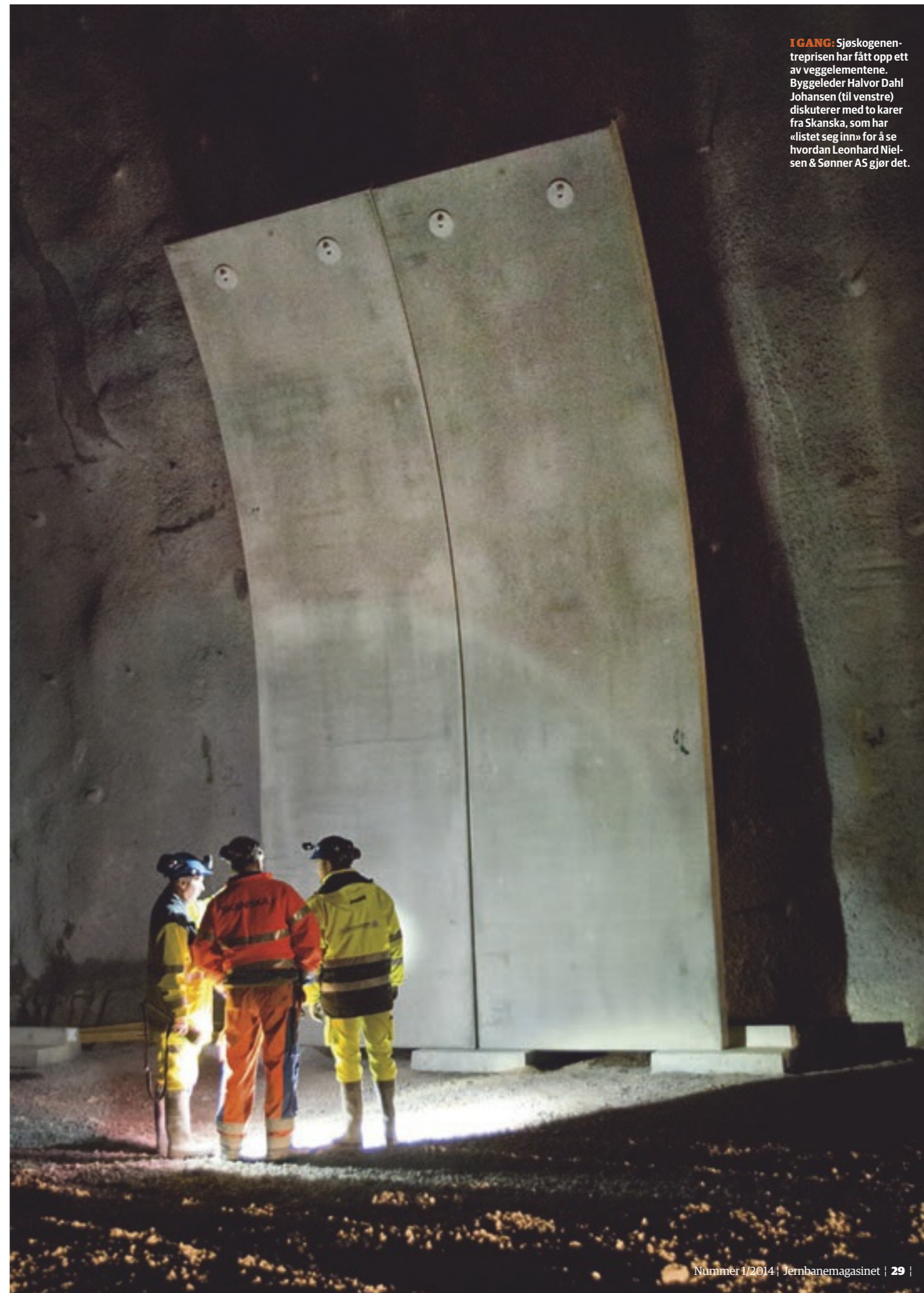
Sjøskogen: 4 km tunnel. Leonhard Nilsen & Sønner har entreprisen på 609 mill. kr.

Fibo: 1,9 km tunnel. Skanska har entreprisen på 404 mill. kr.

Stasjonen: 2,4 km tunnel. Skanska har entreprisen på 982 mill. kr.

Snekkestad: 2,1 km tunnel, 0,3 km dagsone. Marti/IAV har entreprisen på 414 mill. kr. I tillegg kommer innredningsentreprisen på stasjonen, kollektivterminalen og de jernbanetekniske entreprisene.

I GANG: Sjøskogenentreprisen har fått opp ett av veggelementene. Byggeleder Halvor Dahl Johansen (til venstre) diskuterer med to karer fra Skanska, som har «listet seg inn» for å se hvordan Leonhard Nielsen & Sønner AS gjør det.



Utfordringen er den høye hastigheten på 160 km/t. Dette medfører store og kraftige lufttrykk som river og sliter i materialet som skal lede vannet bort i tunnelen.

JARLE KALLESTAD, byggeleder

Stopper tunneltrøbbel

Den fuktige jobben i **Finsetunnelen** er i gang. Her tester Jernbaneverket en ny metode for å unngå skader som følge av vandrypp. En ny membran kan sette en stopper for alvorlige skinneraskader i norske jernbanetunneler. ➔

Tekst og foto ØYSTEIN GRUE

Vannet spiser bokstavelig talt opp sporet slik at du kan kjenne ujevnhetene om bord på en arbeidsmaskin i fart.

PROSJEKTLEDER KARL MORTEN UNDAL



PÅ VOSSEBANEN, en strekning på Bergensbanen, har vi skinner fra 1930 som fortsatt er i god stand, forteller byggeleder Jarle Kallestad i Jernbaneverket. – Men tilstanden på flere plasser i den 10,6 km lange Finsetunnelen var for tre år siden så alvorlig at vi måtte skifte 18 år gamle skinner. De var fullstendig oppspist av vanddrypp.

– Vannet spiser bokstavelig talt opp sporet slik at du kan kjenne ujevnhetene om bord på en arbeidsmaskin i fart, konstaterer prosjektleder Karl Morten Undal.

Lekker som en sil. Den 21 år gamle Finsetunnelen leker som en sil. Vanner renner i strie strømmer fra tak og vegger og lager drypp-skader på skinner, skinnebefestigelse mellom skinne og betongsville og skader pukk og underbygning. Jernbanemagasinet er sammen med anleggskarene i Norsk Jernbanedrift AS. De løper sikksakk mellom vannstrålene for å holde seg tørre gjennom ei økt på inntil seks timer. Utenfor tunnelen er det minus 13 og stiv kuling denne dagen.

Tørre tunneler. – Prosjektet heter «tørre tunneler» og har som siktemål å redusere de betydelige skadene vi har på skinner i både «nye» og eldre tunneler. Målet er å lede vannet vekk fra skinnegangen og ut i grøft, forteller byggeleder Jarle Kallestad.

Kragerø-firmaet Oldroyd AS har utviklet en ny og lett tunnelmembran til vannsikring ved rehabilitering av jernbanetunneler. I konkurranse med flere aktører fra inn- og utland fikk firmaet rammeavtale med Jernbaneverket som eneleverandør av membranen som nå monteres i Finsetunnelen.

Oldroyd har også signert kontrakt med Skanska for levering av 180 000 kubikkmeter tunnelmembran til vannsikring av prestisjeprosjektet Holmestrandtunnelen.



1. HAR TROEN: Kjell Tveiterås har tro på at den nye norske matten vil sette en stopper for skinneskadene i Finsetunnelen.

2. VIRKER EFFEKTIVT: Byggeleder Jarle Kallestad (t.v.) og prosjektleder Kai Morten Undal konstaterer at de nye mattene er lette å montere og virker effektive.

3. TEAMARBEID: To mann holder mattene på plass mens en borer med slagdrill - høyt over sporet. Kjell Tveiterås i forgrunnen. De to andre er Magnus Helliksen (bak) og Jørn Roger Tørre.

Firmaet har tidligere samarbeidet med Skanska på fellesprosjektet E6/Dovrebanen i veitunnelen ved Espa. Det holder til i Sannidal i Kragerø kommune og ble stiftet i 1994. All produksjon og utvikling skjer på fabrikk i Kragerø. Oldroyd sitt store satsingsområde er infrastruktur som vei, tunneler, portaler og kulverter.

Begrenset budsjett. Jernbanemagasinet følger karene som jobber fra to kurvfliter med slagboremaskin, slår inn plastplugg og skruer med stålplater som holder mattene på plass. Jobben er fysisk tung. Det svir i nakke og skuldre. Borstøv driver gjennom lufta og blander seg med vanddrypp.

– Hvor lang tid vil jobben med å vannsikre Finsetunnelen pågå?

– Norsk jernbanedrift monterer om lag 25 kvadratmeter pr. skift, og i løpet av to uker i januar har vi montert rundt 150 kvadratmeter. Hvor mye vi får gjort i 2014 avhenger av bevilgningene til prosjektet.

Årets budsjett – så langt vi kjenner dette – rekker til rundt to måneders innsats etter at vi nylig fikk doblet midlene til vannetting i år, forteller Jarle Kallestad.

Ti millioner kroner er planlagt brukt til vannsikring, hovedsakelig i Finsetunnelen. Midlene rekker til å lede vannet bort fra de verste drypp-punktene. Det er ikke snakk om å gjøre Finsetunnelen potte tett!

– Ville det vært mulig å bygge Finsetunnelen vannnett i dag?

– Ja, med dagens metoder for tunneldriving ville det absolutt vært mulig. Men Finsetunnelen ble i likhet med 650 jernbanetunneler, i likhet med veitunneler og kraftverktunneler, produsert med boremaskin og sprengstoff uten tetting før sprenging og uten utstøping/tetting i etterkant.

PE-plater fjernet. Vannproblemene i Finsetunnelen ble først forsøkt løst med PE-skumplater på 1990-tallet. Dette materialet ble imidlertid forbudt og fjernet på grunn av brannrisiko, men det norskutviklede Oldroyd-materialet er brannikkert.

– Erfaringene så langt er at de nye mattene er lettere å håndtere under montering enn noe tilsvarende materiale, og de er lettere å feste i både hardt fjell (granitt) og løsere bergarter. Formodentlig løser de heller ikke når passerende tog utsetter omgivelsene for voldsomme trykk og sugkrefter, sier Jarle Kallestad.

– Utfordringen er den høye hastigheten på 160 km/t. Dette medfører store og kraftige lufttrykk som river og sliter i materialet som skal lede vannet bort. Derfor vil vi følge erfaringene før vi går videre, understreker han.

Sisteprioritet. I vintersesongen har brøytetog som skal holde høyfjellet mellom Myrdal og Ustaoset åpent, førsteprioritet i Finsetunnelen mens vedlikeholdsarbeid har sisteprioritet.

– Til daglig starter jobben etter at vestgående natttog har passert klokken 04:07, og vi disponerer sporet til snøberedskapstog skal passere ved 07-tiden. Vi vet aldri eksakt når disse maskinene dukker opp, men må være klar til å avbryte arbeidet på kort varsel for ikke å lage forsinkelser. På dager med vanskelig vær kan arbeidsøkta være slutt etter tre timer fordi forsinkede godstog skal frem. Når alt er i rute, kan vi gjenoppta arbeidet og holde på til første dagtog passerer litt over klokken 10. Forsinkelser må tas igjen i helgene. Fra siste kveldstog lørdag får vi disponere Finsetunnelen i opp til ti timer fordi det ikke går natttog natt til søndag. Da er det mulig å få jobbet så det virkelig monner! //



Minnesund bru

Den første brua over Minnesund ble åpnet i 1880 og gjorde det mulig å reise med damp tog fra Kristiania til Hamar.

DAGENS jernbanebru består av 12 spenn og er bygget i stål og mur. Brua er 362 meter lang og Norges sjette lengste jernbanebru. Lengste spenn er 82 meter, 20 meter lengre enn da første tog krysset fergestedet over Vorma.

Ikke mindre enn tre bruer dominerer skyline ved utløpet av Norges største innsjø. De første bilene krysset Minnesund på en veibane som ble bygget på hver side av jernbanebrua. I 1959 ble den første veibrua åpnet. Den nyeste sto klar til åpningen av OL på Lillehammer i 1994.

Den framtidige dobbeltsporede jernbanebrua over Minnesund, som skal knytte dobbeltsporet Eidsvoll-Hamar sammen, vil stå klar i perioden 2018-2024. Dette kan bli Norges nest lengste jernbanebru. Den lengste blir på 1200 meter og vil gå over Tangenvika, noen få kilometer lengre nord. //

Tekst og foto ØYSTEIN GRUE

Alnabru styrkes som godsnav

Posten/Bring skal bygge landets største logistiksenter på Alnabru. Jernbaneverket og togselskapene er overbevist om at det vil styrke godstransporten på jernbane.

tekst ARVID BÅRDSTU foto ØYSTEIN GRUE

Dette vil øke konkurransen til jernbanen.

KARL IVAR NILSEN,
adm. dir. CargoLink

« Dette vil det styrke godstransporten på bane, og det vil styrke Alnabru som godsnav i Norge

PAUL RUNNESTØ, avdelingsdirektør i Jernbaneverket

- VI HAR VÆRT AKTIVE overfor kommune og departement for å få til nødvendig reguleringsplan, og er svært glade for at Posten etablerer seg på Alnabru. Når det nå blir bygging, vil det styrke godstransporten på bane, og det vil styrke Alnabru som godsnav i Norge, sier avdelingsdirektør Paul Runnestø i Plan og utvikling.

Også hos togoperatørene utløser Postens beslutning glede og optimisme.

- Når Posten/Bring utvider aktivitetene sine på Alnabru, bekrefter det at de ønsker å bruke jernbane også i fremtiden. Vi er meget glade for at de velger Alnabru. I et stadig mer krevende marked gir dette effektiv samhandling som styrker begge parter, sier adm. dir. Are Kjensli i CargoNet.

Det er adm. dir. Karl Ivar Nilsen i CargoNet som er helt enig i:

- Dette vil øke konkurransekraften til jernbanen fordi kostnader og tidsbruk vil bli redusert for store deler av godset.

Are Kjensli mener beslutningen om denne lokaliseringen også er et sterkt signal til myndighetene:

- Når store transportaktører posisjonerer seg for bruk av bane, bekrefter det behovet for økt prioritering av tiltak for godstransporten på hele linjenettet.

Det er et ønske Jernbaneverket deler med CargoNet.

Pålitelighet først. Øverst på prioriteringslista for å styrke godstrafikken på bane står tiltak som vil sikre at togene kommer fram. Det vil si vedlikehold og fornyelse av banestrekninger og terminaler. Som nummer to står bygging av kryssingsspor. Behovet for økt kapasitet på Alnabru er ikke akutt kritisk og kommer lenger ned på lista.

- Det er ikke kapasitetsproblemer på Alnabru på kort sikt, og det finnes muligheter til å øke kapasiteten noe. Men på lengre sikt,

for å øke godsmengdene vesentlig, må det tyngre investeringer til, bekrefter Kjell Ivar Maudal, terminalsjef i Jernbaneverket.

Dette synet deler også Paul Runnestø:

- Så fremt de tekniske anleggene som spor, strømforsyning og signal fungerer, er ikke Alnabru den største begrensningen i å få mer gods over på bane.

Nødhjelp. Det er ingen hemmelighet at store deler av de tekniske anleggene på Alnabru burde vært fornyet for lenge siden. Planer om modernisering foreligger. Det gjør imidlertid ikke pengene. Ved behandlingen av siste Nasjonal transportplan var det ikke rom til både nødvendig satsing på gods og på intercity.

Prossessen med å fornye de mest nedslitte komponentene på Alnabru er imidlertid godt i gang. Det er blant annet skiftet ut tolv sporveksler, fornyet 2000 meter spor, skiftet noen tusen sviller, og det er blitt installert bedre sporvekselvarme. Arbeidet som er utført de siste to årene, har allerede gitt forbedring for trafikken, men fortsatt gjenstår veldig mye. Derfor er planen å fortsette dette arbeidet i flere år framover - inntil det kommer penger til modernisering.

I NTP er det satt av 200 millioner investeringskroner til straktiltak på Alnabru i perioden 2014-17. Det er aktørene selv i fellesskap som har prioritert tiltakene som hver for seg vil øke kapasiteten noe og samtidig lette arbeidet på terminalen. På lista står blant annet et nytt lastespor på konteinerterminalen med dertil hørende kran og forlengelse av sporene ved sjøkonteinerterminalen hos DB Schenker.

Ett tiltak er av organisatorisk art. - Med én drifter av hele Alnabru, kunne ressursene vært langt bedre samordnet og utnyttet. I seg selv ville det gitt økt kapasitet på Alnabru, bekrefter Kjell Ivar Maudal. //

FAKTA

Postens logistikkcenter

- Posten/Bring slår sammen godsteneret, Bring Cargo som ligger på Karihaugen, og termoterminalen på Skårer til et samlet logistikkcenter på Alnabru
- Posten har fått regulert ei tomt på 114 mål. Bygget vil få ei flate på 25 dekar.

Kostnad:

1,5 mrd.



1100 Logistikkcenteret gir jobb til 1100 ansatte



De totale utslippene av CO₂ i Osloområdet blir redusert med 1-2 prosent når dagens kjøring med lastebil mellom de tre sentrene til Posten og Bring opphører

- Logistikkcenteret vil stå ferdig i 2017
- Posten/Bring har et uttalt mål om å overføre mer gods fra vei til bane

Alnabru godsterminal

- Åpnet i 1972 som skiftestasjon (rangerstasjon)
- 1990: Alfaset konteinerterminal (Terminal Nord) åpnet. Gradvis overgang til mer konteinerisert gods og faste togstammer
- I dag: 11 spor (5 lastegater) ved Terminal Nord (CargoNet) og 2 spor ved sjøkonteinerterminalen (DB Schenker)
- Dekker et totalt areal på ca 2000 mål
- De jernbanetekniske anleggene består av ulike tekniske løsninger med variabel kvalitet
- Total sporlengde: 80 km
- Ant sporveksler: 156 (derav 56 håndstilte)
- Fire signalanlegg bestående av Ebilock (elektronisk) og NSIG3 (relébasert)

- Antall godstog på en vanlig hverdag: 23 inn/ 23 ut
- Antall konteinerenheter (TEU) i 2012: ca 420 000



KONTEINERTERMINAL: Alfaset konteinerterminal, også omtalt som Terminal Nord, ble åpnet så sent som i 1990. Før den tid kom det meste av godset i lukkede vogner, det som omtales som vognløst.



POSTENS PLAN: Slik ser Posten/Bring for seg at Norges største logistikkcenter vil bli. ILL.: POSTEN

Jærbanen må bygges ut

Landets sterkeste befolkningsvekst og bilkøer som står, gjør det nødvendig å bygge ut Jærbanen. Samferdselsdepartementet ønsker høyt tempo i planleggingen.

tekst THOR-ERIK SKARPEN foto FREDRIK REFVEM

- BYGGESTART er ikke avklart, men det er viktig allerede nå å sikre arealer til traseen, sier regional plan- og utviklingsdirektør Lars Christian Stendal. Samferdselsdepartementet ønsker et høyt tempo i planleggingen og har bedt Jernbaneverket om å utarbeide kommunedelplan for strekningen. Planen vil igjen legge rammene for framtidig bolig- og næringsutvikling mellom Sandnes og Nærbø.

En av årsakene til Jærbanens suksess er at det bygges tett og høyt ved jernbanestasjonene. Bryne har landets tredje høyeste hus og har bygget boligblokker tett på stasjonen. Jordbruksbyen Bryne er blitt urban. Stasjonen har nå over én million passasjerer årlig med mye pendling til stasjonene i Sandnes og Stavanger.

Toget raskere enn bilen. Jåttåvågen er en av disse stasjonene. Der bygges det også høyt og tett på stasjonen. Tone Aarrestad, Sven Undheim og Morten Anfinnsen pendler mellom Bryne og Aker Solutions på Jåttåvågen.

- Det er kjekt å ta toget til jobb. Vi bor sentralt på Bryne og jobber rett ved stasjonen på Jåttåvågen. Toget er raskere enn bilen - også utenom rushtiden - og vi unngår bilkø, sier Tone Aarrestad.

Jåttåvågen er et stort utbyggingsområde der alle kontorbygg får et begrenset antall parkeringsplasser. Sykelveier og næringsbygg tett på stasjonen skulle minke bilbruken og øke kollektivandelen. Noen ansatte hos Aker Solutions protesterte, men det har gått bra. Folk var skeptiske, men hos oss har overgangen gått fint, sier Anne Aarrestad.

Dobbeltspor ryggraden. Rogaland fylkeskommune har nylig utarbeidet regionalplan for Nord-Jæren. Planen viser hvor veksten skal komme. Øverste prioritet har utvikling langs dobbeltsporet fått. Det skal bygges tett og høyt rundt stasjonene mellom Sandnes og Stavanger. Trafikkveksten må tas med kollektivtrafikk, og dobbeltsporet er ryggraden.

- Fremkommelighetsproblemene gjør at man satser på fortetting med restriktiv parkering og kollektivtrafikk, sier regionalplansjef Christine Haver.

- Det har vært mye diskusjon om hvor veksten skal foregå, men vi ser at det de neste 15 årene er plass nok langs knutepunktene mellom Stavanger og Sandnes i tillegg til stasjonsbyene på Jæren.

Størst vekst i landet. Befolkningsveksten på Nord-Jæren er så stor at Sandnes kommune lenge har jobbet med planer om en ny bydel til 40 000 innbyggere, kalt Sandnes Øst. Sandnes har passert 70 000 innbyggere og har vokst sammen med storebror Stavanger. Området som er tenkt avsatt til Sandnes Øst, ligger ikke ved jernbanen, og det må etableres veisystemer og bussstilbud for å håndtere trafikkstrømmen.

- Det skal først satses på eksisterende infrastruktur som Jærbanen og utbygging av et høyverdig bussstilbud, såkalt Busway. Jærbanen er ikke utnyttet godt nok i byutviklingen. Det må vi svi for i dag, blant annet med bilkøene til Forus, sier Christine Haver.

40 000 arbeidsplasser befinner seg på Forus, et lite stykke innenfor dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger. Det er langt flere enn i Stavanger sentrum. Kollektivtrafikken er dårlig bygget ut til Forus, og bilkøene står morgen og kveld. Metningspunktet er nådd, og næringsforeningene jobber med å knytte dobbeltsporet til området. Et godt knutepunkt med effektive matebusser fra jernbanen til Forus mangler.

- Holdeplassen Gausel har noe bussmating til Forus, men bussene korresponderer ikke godt nok, sier Lars Christian Stendal.

- Forus-området er også bygget slik at kollektivtrafikk er vanskelig. Til det er byggene for spredt og parkeringsplassene for mange. Vi skal se på bedre løsninger for Forus når vi planlegger dobbeltsporet.

Plattformer forlenges. Stasjonene Klepp og Øksnevadporten må ha lengre plattformer om doble togsett skal settes inn sør for Sandnes.

- Dette bør vi få på plass i tide til å ta imot doble sett som NSB setter inn høsten 2015. Da øker vi kapasiteten og letter trengselen i rushtiden, sier Lars Christian Stendal. //



REGIONPLANSJEF: - Jærbanen er ikke utnyttet godt nok i byutviklingen, sier Christine Haver.



STØRST VEKST: Den store befolkningsveksten på Jæren gjør det nødvendig å satse mer på kollektivtrafikk, og jernbanen blir her ryggraden.



Det er kjekt å ta toget til jobben.

KJEKT: - Toget er raskere enn bilen, sier Morten Anfinnsen, Anne Aarrestad og Sven Undheim. Alle tre tar toget til jobb.

Direktør med bakkekontakt

Han vokste opp under palmene, har vært til sjøs, kjørt lastebil og jobbet 26 år i luftfart. Nå tar **Gorm Frimannslund** ansvaret for å utvikle det norske jernbanenettet. Han kommer til å gå systematisk til verks, gjerne i kjeledress.

tekst ARVID BÅRDSTU *foto* HILDE LILLEJORD

Jeg er ikke så god på å snakke om vær og vind, men jeg er god på å stille spørsmål.

GORM FRIMANNSLUND, infrastrukturdirektør Jernbaneverket



Det er viktig å få en kultur der det en leder gjør, får en konsekvens - enten positiv eller negativ

GORM FRIMANNSLUND

Som ny direktør for infrastrukturdivisjonen skal Gorm Frimannslund lede kjerntroppene i Jernbaneverket, de som skal sørge for at togene kan gå i rute. De får en sjef som har bevis på at han er systematisk og gjør ting ordentlig etter at han i fjor kunne ta imot årets pris for god sikkerhetsrapportering fra Luftfartstilsynet på vegne av SAS. De får også en sjef som tviler på at når to personer eller fagmiljø gjør ting på forskjellig måte, så er begge metodene like bra. Han er tilhenger av å standardisere.

- Det er rett og slett fordi det som gjøres blir transparent når det gjøres likt. Som regel kan den ene lære av den andre og vice versa.

System og struktur. Foreløpig er det for tidlig for den påtroppende infrastrukturdirektøren å komme med noen bastante meninger om hva Jernbaneverket skal forbedre seg på. Derimot er han klar på hva han tar med seg inn:

- Det er en kultur der vi har en strukturert oppfølging av det vi gjør, at vi har klare og tydelige ansvarsavgrænsninger, at vi vet hvem som gjør hva og når og at det er forutsigbart. Har en leder akseptert et oppdrag, har man også blitt enig om midlene, tidsfristene og kvaliteten som skal leveres, slår han fast.

- Det er viktig å få en kultur der det en leder gjør, får en konsekvens - enten positiv eller negativ. En ledelse uten konsekvenser gir en uheldig kultur, sier Frimannslund, som vil styre etter mål det er realistisk å nå.

Frimannslund er klar over at mye utstyr og mange komponenter i den infrastrukturen han skal forvalte, har gått ut på dato. Men også at det nå er politisk vilje til å ta et krafttak.

- Da er vår oppgave å være veldig systematiske så vi kan dokumentere og vise hva vi greier å få til, men også hva behovet er. Det stiller krav til Jernbaneverket om å få fram informasjon så vi får de riktige beslutningene.

Ringene er sluttet. Gorm Frimannslund har hele livet vært interessert i transport og samferdsel. Kanskje har

FAKTA

Gorm Frimannslund

STILLING:
Direktør for infrastrukturdivisjonen

FØDT:

1962 i Bergen

BOSTED:

Ulsrud, Oslo

3

KJAPPE

Hvordan vil du beskrive deg selv?

Utålmodig, strukturert og seriøs. Jeg prøver å være litt mindre seriøs.

I hvilken av de tidligere stillingene dine hadde du brattest lærekurve?

Som driftsdirektør i Widerøe hadde jeg en bratt kurve med flere nye fagområder og ikke minst flere fagforeninger. Det er en spesiell situasjon å ha ansvar for andre mennesker. Widerøe hadde da en historikk med flere havari med tap av menneskeliv.

Hvilken dans liker du best?

Salsa er en dans med en vanskelig takt, men utrolig glede og tempo. Det er musikk en alltid blir glad av. Salsa kan danses i par, men også i gruppe (rueda).

det noe med at faren drev et rederi, Nopal Caribe Lines, en periode fra den karibiske øya Curaçao i De nederlandske Antillene.

Seksten år gammel fikk han hyre på en tysk båt som jungmann. Deretter gikk kursen til Norge og videregående skole på Bø i Telemark der det var internatskole for barn med norske foreldre i utlandet.

Så bar det igjen til sjøs, nå på en konteinerbåt tilhørende Admiral Shipping i Larvik, til førstegangstjeneste i marinen og deretter transportstudier i Molde.

- Høyskolen i Molde var tidlig ute og hadde et veldig bra studium, memorerer Gorm Frimannslund, som i tillegg tok fag i matematikk både i Molde og ved Universitetet i Oslo.

En sommer jobbet han som befrakter i Norske godslinjer. En annen med å kjøre ut melk for Fellesmeieriet før jobb i konsulentbyrået Samfunnsteknikk VBB.

- Der skulle jeg jobbe med matematiske modeller for å optimalisere både varetransport og kollektivtransport. Blant de sistnevnte var kollektivtrafikk med buss for norske fylker og svenske län.

Der var han helt til Widerøe skulle innføre et nytt verktøy for ruteplanlegging. Det førte til ulike roller og posisjoner i Widerøe før overgang til SAS. 26 år etter er ringen sluttet. Sjøfart, veitransport og luftfart blir kronet med jernbane.

Har en plan. Det første Gorm Frimannslund skal gjøre i Jernbaneverket, er å etablere en ledergruppe for infrastrukturdivisjonen. Den teller 14 hoder.

- Fordelen med en stor ledergruppe i den perioden vi går inn i, er at den sikrer en relativt bred involvering. Samtidig er det ikke helt uproblematisk. Man blir nødt til å være mer strukturert enn det man ville vært med en mindre ledergruppe. En stor gruppe gir mindre anledning til fri diskusjon. Jeg går til denne jobben med de forutsetningene som ligger der, og skal gjøre det beste ut av det, slår han fast.

Det å få etablert og komme i gang med ledergruppen vil ha den nye direktørens førsteprioritet. Så gjelder det å gjøre seg kjent i Jernbane-Norge.



HEI OG HÅ: Gorm Frimannslund hadde sin første jobb som jungmann på en tysk båt i Karibia. Her slapper han av på noen velvoksne kaffesekker.



AVSLUTTET KAPITTEL: Etter 26 år i forskjellige jobber i Widerøe og SAS, den siste som direktør for tekniske operasjoner i SAS-konsernet, takker Gorm Frimannslund for seg innen luftfarten.



HAMSKIFTE: Frimannslund begynner som infrastrukturdirektør 1. april. I mellomtiden skal han forberede seg på jernbane, den eneste transportformen han ikke har hatt befatning med før.

- Jeg må komme meg rundt og få en oversikt over virksomheten og møte folk. Dessuten blir det nok mye å sette meg inn i den første tiden, innser Gorm.

Trives i felten. Allerede da Gorm Frimannslund var ansvarlig for bakkevirksomheten i Widerøe, tok han en uke om sommeren i uniform eller arbeidstøy. Siden har han fortsatt med det. Sist sommer i SAS-hangaren på Kastrup.

- I hangaren fikk jeg ikke skru på flyene. Men for å kunne forstå medarbeidernes hverdag og få høre om hvilke utfordringer og problemer de har, er det svært nyttig. Det har lært meg veldig mye, sier Gorm, som en gang møtte seg selv i døren. Det var den uka han som forholdsvis fersk sjef for stasjonsvirksomheten i Widerøe satt på innsjekk på Flesland:

- Der var det så travelt at du burde unngå å drikke kaffe fordi det ikke var tid til å forlate plassen for å gå på toaletet. Oppe i travelheten måtte vi skrive inn destinasjonene manuelt på bagasjelappene. Jeg tenkte hvorfor i alle dager har vi ikke forhåndstrykte lapper? Til slutt tok jeg en telefon til det operative hovedkontoret for å finne ut hvem det var som hadde bestemt dette. Jo, fikk jeg høre, det var en Gorm ett eller annet. Det var en beslutning jeg selv hadde tatt, sikkert for å spare penger, da jeg var økonomisjef. Det var en veldig nyttig læring. Etter det har jeg vært mer forsiktig med hva jeg beslutter!

Tradisjonen med å komme seg ut vil han opprettholde også som infrastrukturdirektør i Jernbaneverket:

- Jeg er ikke så god på å snakke om vær og vind, men jeg er god på å stille spørsmål. Jeg vil vite hva det er som fungerer og hva som ikke fungerer. Og når noe er gjennomført, vil jeg gjerne se at det virker også. Intensjonen er å sette opp én aktivitet i uka ute.

- Det står skrevet om deg at du liker å danse?

- Det er egentlig min kone som liker å danse. Jeg setter pris på å være med. Det lovet jeg å gjøre da jeg sluttet å pendle til Bodø i sin tid. Det har jeg fulgt opp. Får ta det som et eksempel på at jeg er konsekvent, avslutter Gorm Frimannslund, som får sin første arbeidsdag i Jernbaneverket 3. mars. //

Større vogntog

Ved driftsstans på Dovrebanen ønsker Samferdselsdepartementet å tillate modulvogntog, populært kalt monster-trailere, med maksimalvekt på 50 tonn å kjøre E6 til Trondheim og Rv 3 fra Kolomoen til Trondheim (men ikke Rv 30 om Røros, som først omsøkt). Det er NHO Logistikk og Transport som på vegne av næringen har søkt om dette etter flere episoder der Dovrebanen har blitt stengt i flere uker de siste årene. Tillatelsen gjelder hvis det blir driftsstans på Dovrebanen i mer enn ett døgn og bortfaller så snart banen åpnes igjen.

Lokførere som bidrar til forutsigbarhet og kvalitet i togtrafikken, bør feires.

ANDREAS SEIM,
seniorforsker SINTEF

Ny sjef i ROM Eiendom

Petter Eiken (58) er ansatt som adm.dir. i ROM Eiendom. Eiken etterfølger Pål Berger, som måtte gi tapt for sykdom i fjor. Med Eiken får NSB og ROM Eiendom en erfaren leder. Sivilingeniør Eiken har lang ledererfaring fra Veidekke og ikke minst Skanska, der han var sjef for Skanska Norge og viseadministrerende direktør for hele Skanska-konsernet. I Skanska hadde han ROM Eiendom som kunde. Nå får han prøvd stolen på den andre siden av bordet. Eiken vil videreføre arbeidet med å kommersialisere enda mer av ROM's 2 200 eiendommer.

PÅLITELIGHET

Optimisme for framtida

Til tross for noen klimatiske obstruksjoner i 2013 viser måltallene for punktlighet, regularitet og oppetid at jernbanen holder stand. Punktligheten for alle persontogene endte over målet på 90 prosent, bare svakt dårligere enn i 2012.

tekst ARVID BÅRDSTU og NJÅL SVINGHEIM
foto RUNE FOSSUM

NÅR JERNBANEVERKET skal gjøre opp endelig status for 2013, vil flommen i Gudbrandsdalen skille seg ut som den enkeltfaktoren som påvirket forsinkelsene aller mest i negativ retning sammenliknet med året før. I tillegg viste 2013 at feil på sikringsanleggene i økende grad bidrar til forsinkede tog. Slike feil, som innbefatter signalfeil, er den desidert største bidragstypen til forsinkelser hvert år.

Noe mer ressurser til vedlikehold og fornyelse enn først antydte, bedre publikumsinformasjon samt aktivt punktlighetsarbeid fra togselskapenes side bidrar til optimisme med tanke på utviklingen videre framover.

Det er klimaet som spenner bein under det som kunne gjort 2013 til virkelig godt togår. Dovrebanen var stengt i nesten en hel måned. Etter gjenåpningen var det nedsatt hastighet flere steder. Stengingen av Dovrebanen ga dessuten 134 innstilte godstog bare i juni.

Bergensbanen var stengt ei drøy uke etter raset ved Ørneberget. Det medførte 93 innstilte godstog og en punktlighet til å grine av.

Da er den omfattende byggingen av moderne dobbeltspor flere steder et godt tegn, forklarer trafikkdirktør Bjørn Kristiansen:

- Vi ser tydelig av statistikken vår at enkeltspor er sårbart, og at det er bedre punktlighet på strekninger med dobbeltspor. //



TIKK TAKK: Kampen mot forsinkelser begynner med å knipe sekunder her og der. Oppmerking på plattform, bedre publikumsinformasjon og togselskapenes daglige oppmerksomhet mot klokka har gitt resultater.

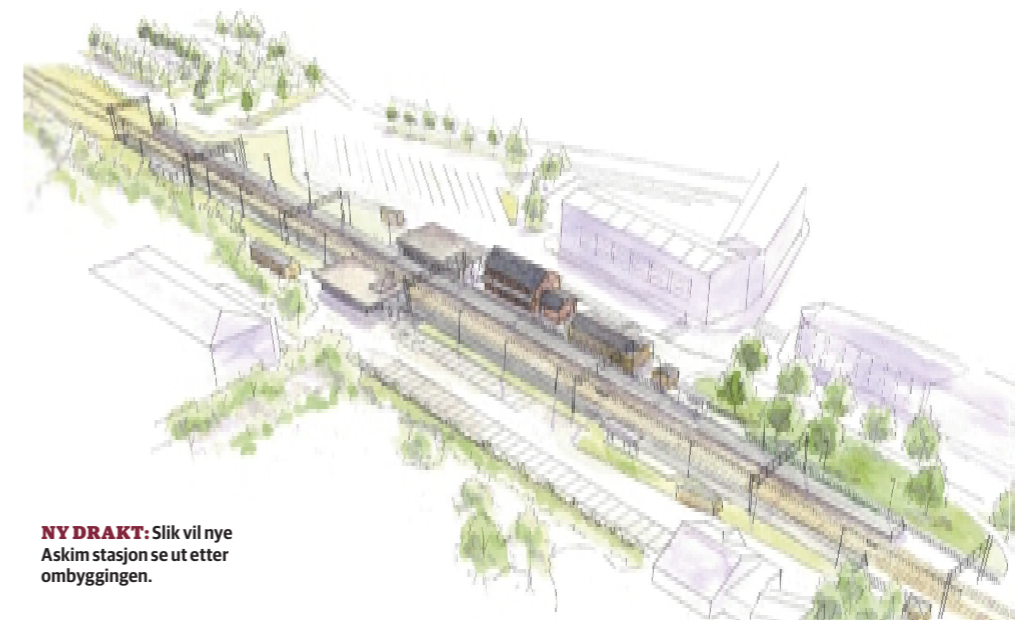


Forberedt til OL

Det russiske togselskapet RZD, for øvrig verdens største togselskap, har kjøpt inn nye sovevogner som skal forsterke tilbudet mellom Moskva og Sotsji til vinter-OL og de paralympiske lekene. Selskapet har kjøpt inn dobbel-dekkere der det er sovekupeer i to etasjer. Hver avgang har plass til 800 passasjerer som kan sove seg mellom hovedstaden og Sotsji ved Svartehavet. Skjønt å sove hele turen blir neppe aktuelt ettersom det tar ett døgn å reise de 1600 kilometerne. Avgangstidene er ypperlige for dem som skal ned for én dag med ankomst Sotsji før klokken åtte om morgenen og retur ved midnatt. Toget går fra Moskva Kasanskaja stasjon som ligger ganske sentralt i byen med 11 millioner innbyggere.



FOTO: RZD



NY DRAKT: Slik vil nye Askim stasjon se ut etter ombyggingen.

ØSTRE LINJE

Storstilt digital satsing

I sommer skal stasjonene fra Kråkstad til Mysen få en solid sikringsløfting til 280 millioner kroner. Det krever at banen blir stengt for togtrafikk i elleve uker.

tekst BRITT-JOHANNE WANG illustrasjon: JERNBANEVERKET/TEGN_3 AS

DE FØRSTE ARBEIDENE med å oppgradere stasjonene fra Kråkstad til Mysen starter allerede i månedsskiftet februar-mars, men mesteparten av jobben skal gjøres fra 21. juni til 7. september da Østre linje blir helt stengt for togtrafikk.

I tillegg til ny teknologi blir stasjonene oppgradert med 250 meter lange plattformer som får ny høyde tilpasset de nye togsettene som skal settes inn på strekningen. De reisende får nye benker å sitte på mens de venter på toget, det blir ny belysning og monitører som viser togavgangene. Midtplattformene fjernes, og stasjonene blir universelt utformet.

Med hovedentreprenør Leif Grimsrud AS på plass er assisterende utbyggningsdirektør Per Arne Fredriksen sikker på at jobben blir godt utført.

- Som togpendler fra Råde har jeg fulgt nøye med på ombyggingen av den stasjonen og håper at jobben Grimsrud nå skal gjøre på Østre linje, blir minst like bra, sier han. Grimsrud har nettopp avsluttet arbeidet på Råde og rigger nå ned for å flytte hovedtrigg til enten Askim eller Spydeberg.

Kontrakten for oppgradering av stasjonene Mysen, Askim, Spydeberg, Tomter og Kråkstad er på 280 millioner kroner. Ombyggingen er en del av ERTMS-erfaringsstrekning som etter planen skal stå ferdig fra Ski til Sarpsborg i august neste år.

ERTMS er det nye signalsystemet i Norge. Det skal innføres på alle strekninger, men først ut er Østfoldbanen Østre linje. Ombygging av de fem stasjonene er neste skritt på veien til en fullt ut modernisert bane. //

RIKSREVISJONEN

Kritisk til CargoNet

I en revisjon av flere statlige selskaper mener Riksrevisjonen at Samferdselsdepartementet bør «foreta en konkret vurdering av om fortsatt og vedvarende redusert utbyttegrunn vil innebære ulovlig subsidiering». Bakgrunnen for denne konklusjonen er at CargoNet AS over mange år har tapt så mye på sin virksomhet at morselskapet NSB har vært nødt til å fylle etter med penger for å holde skuta flytende. Det er denne overføringen, som dermed svekker overskuddet til NSB og statens mulighet til å ta ut større utbytte, riksrevisoren er sterkt kritisk til. Riksrevisor kan heller ikke se at selskapet i nærmeste framtid vil være i stand til å levere positive resultat.

RIKSREVISIONEN

Tiltak mot forsinkelser

Etter en forstudie som viste at stadig flere forsinkelser på det svenske banenettet ikke bare kunne skyldes dårligere vedlikehold eller ineffektivitet i statlige og private jernbanevirksomheter, har Riksrevisjonen i Sverige foretatt en grundig gjennomgang av tiltak som kan påvirke punktligheten. Overfor regjeringen anbefaler de å sjekke om lovgivningen anbefaler de å sjekke om lovgivningen kan sette klarere krav til kvalitet på så vel spor som materiell og skape et større handlingsrom for samfunnsøkonomisk effektivitet. Trafikverket får en lang liste med tiltak de bør se på. Inkludert er å se på årsakene til at det er så stor forskjell på togledersentralene.

80 år og gull verdt

- Av alle jernbaneveteraner jeg har møtt, må du være toppen! sier jernbanedirektør Elisabeth Enger til Per Lundberg. I en alder av 80 år er han fremdeles gull verdt for Jernbanen, noe også kong Harald setter pris på ...

tekst og foto TORE HOLTET



GLØDENDE ENGASJERT: Elisabeth Enger blir fullt oppdatert om hva denne modellen fra Østfoldbanen viser.

Så lenge gamle anlegg er i full drift, er denne mannen verdt langt mer enn kongelig sølv!



80 ÅR: Det ble gjort stor stas på Per Lundberg da han fylte 80 år.

ÅTTIÅRINGEN FRA MOSS har 65 år på baken som jernbanemann - mange av dem som instruktør med signalteknikk som fagområde. Fremdeles har han det tekniske ansvaret for modelljernbanen han selv har bygd på Norsk jernbaneskole på Grorud. Og da han før jul fylte 80 år, ble han tildelt Kongens fortjenestemedalje under stor festivitas med mange godord og godsaker.

Fagmann og forteller. - Jeg nærmest datt opp i dette, sier veteranen og påstår med glimt i øyet at han begynte på jernbanen for å slippe militærtjeneste. Det var på den tiden jernbaneansatte automatisk ble overført til jernbanens sikkerhetstjeneste ved oppnådd militæralder.

- Men tror du ikke de forandret på det idet jeg begynte, så jeg måtte raskt tjenestegjøre mine 18 måneder i flyvåpenet ...

Etter hvert tok Per Lundberg fagprøve som stillverksmontør, nå signalmontør. Han fikk hele Østlandet som sin arbeidsplass og var med på å prosjektere og bygge sikrings- og signalanlegg. Det medførte at stadig flere stasjoner ble fjernstyrt, og behovet for stasjonsansatte ble betydelig redusert.

- Vi ble nærmest kjeppjaget av stasjonsbetjeningen da vi dukket opp, minnes han. Per er en kombinasjon av forteller, humørspreder, omsorgsperson, levende leksikon og teknisk begavelse av de sjeldne. Spør du denne mannen om sporfelt, linjeblokk, dvergsignaler, CTC og PLS, må du ha god tid.

Da jernbanen var 100 år. - Faren min var konduktør, men han sa: «Jeg synes du skal prøve noe teknisk». Og det var nok et godt råd. Jeg har alltid likt alt som har med kon-

struksjoner å gjøre og har vært heldig som har hatt hobbyen min som jobb. I god tid før jernbanens hundreårsjubileum 1954 var det flere som hadde merket seg Per Lundbergs ferdigheter. Sammen med to andre ble han nemlig spurt om å være med på å bygge opp en 72 kvadratmeter stor modelljernbane i anledning jubileet.

Modelljernbanen ble senere flyttet til Teknisk Museum, og den ble driftet av Per Lundberg. Senere har han bygd flere tilsvarende baner som ledd i fagutdanning, enten det har vært på Blindern, Tomtekaia eller på Grorud.

Lå i kjelleren. Mossingen var både elektroformann og mangeårig områdeformann for signal med base på Ski. Siden 1969 har han imidlertid vært knyttet til en eller annen form for jernbaneutdanning.

Egentlig hadde han tenkt å pensjonere seg som 63-åring, men han savnet raskt jobben og jernbanemiljøet. Og rundt år 2000 ble han spurt om å bygge opp igjen tre stasjoner etter en falleferdig modelljernbane. I et og et halvt år lå han i kjelleren på jernbaneskolen og konstruerte en stadig mer fullverdig modelljernbane.

- Jeg hadde et gammelt ønske om å koble sammen de tre stasjonene og dermed få til den sammenhengende bane - med tunnel og bro. Og i 2005 sto den ferdig.

Per har skjont det. Etter den tid har både jernbaneutdanningen og signalfaget fått en renessanse.

- Jernbaneverket og jernbaneskolen har fått en dyktig ledelse, sier veteranen, som er glad for at det nå satses systematisk på å

styrke jernbanekompetansen.

I og med at mange av dagens signal- og sikringsanlegg er fra Per Lundbergs ungdom, og han kan undervise med utgangspunkt i en fungerende minijernbane, kunne ikke dagens lærlinger fått noen bedre læremester.

- Per har skjont hvordan det skal undervises i yrkesfag, kvitterer skolesjef Eva Ervik, som håper han varer evig.

Det kan ikke Per Lundberg love. Så langt har han undervist over 1000 timer i året. Nå har han planer om å trappe ned litt. Men han skal fortsatt holde innføringskurs i jernbaneteknikk og fortsette med undervisning uten å ha ansvar for hele klasser.

Omsorg for damer og ungdom. 80-åringen har for øvrig mange jern i ilden. I Jernbanens Musikkorps er han klarinettist på det 60. året (!), og han skifter nesten aldri en øvelse.

- Du har omsorg for alle, særlig oss damene, sa korpsets leder Mette Norheim da hun hedret jublanten.

På jobben har han et spesielt forhold til ungdommen. Og de som har utenlandsk opprinnelse, opplever at han alltid uttaler navnet deres korrekt.

- Jeg passer på å lære meg lydskriften på fornavnet deres, sier Per Lundberg og smiler.

- Du gir meg virkelig håp for framtida, sier Elisabeth Enger og gleder seg over at Per Lundberg fremdeles vil dele sine kunnskaper med jernbanens framtidige fagekspertise. Så lenge gamle anlegg er i full drift, er denne mannen verdt langt mer enn kongelig sølv! //

Lidenskap og fornuft

«For at ei ny organisering av jernbanen skal bli ein suksess, må vi ta med oss lidenskapen og kjærleiken til jernbanen,» skriv statssekretær John-Ragnar Aarset i denne artikkelen.

JERNBANEN har mange tilhengjarar. Han har historikarar, som kjenner historia om korleis jernbanen vart bygd ut her i landet, om korleis landsdelar vart bygd saman og nye bygdebyar voks fram. Han har entusiastar som kjenner lokomotiv- og vogntypar, personar som talar om toget som ein tenåring som har møtt sitt livs kjærleik. Og han har lojale reisande. Jernbanen har bygd landet. Jernbanen er kultur. Tusenvis av personar har jernbanen som arbeidsplass, alt frå nyutdanna økonomar frå BI, erfarne folk frå offentleg og privat verksemd, konduktørar og servicefolk som møter dei reisande, og arbeidsfolk i gule jakker og blå hjelmar som held jernbanen i stand.

Jernbanen har måtta tole mykje juling i mange år. «Signalfeil på Skøyen» var lenge snarare regelen enn unntaket i ei nyheitsmelding. Det same galdt «Forsinkingar på Østfoldbanen» og «Buss mellom Ål og Voss på Bergensbanen». I seinare tid har det vore fleire jubileum for ulike jernbanestrekningar. Mange av banane er både 100 og 150 år gamle. Dei siste tiåra har vekslende regjeringar late dei gamle banane forfalle. Vedlikehaldet har vore eit gløymt kapittel altfor lenge, sjølv om ein og annan strekning har opplevd ei ansiktsløfting. Likevel har mange av jernbanens kundar vore lojale. Sett litt på spissen har delar av jernbanen overlevd på luft og kjærleik,

meir enn på vedlikehald og nye utbyggingar. Ja, eg overdriv. Men faktum er at jernbanen har eit stort vedlikehaldsetterslep. Mange av dei 100 år gamle strekningane ligg der dei låg da dei vart bygd, og delar av signalanlegget kunne gjerne vore flytta til Jernbanemuseet.

Vi skal gå gjennom Jernbaneverket og NSB, for å finne ein betre struktur og ei betre arbeidsdeling.

Når vi frå Høgre og FrP har teke plass i regjeringskontora, skjer det i ei tid der jernbanen står i stigande kurs. Eit gryande folkekrav har gitt jernbanen eit løft i budsjetta. Dei fleste ser at folkeveksten i dei store byane krev tung satsing på jernbane og kollektiv, både for å handtere trafikkveksten og for å spreie folkeveksten ut av sentrumsområda. Auka vedlikehald må bidra til at langdistansestrekningane kan ha stabil drift og syte for at både gods og personar kan vere trygge på å kome fram. Våre raudgrøne politiske forgjengarar skal ha skryt for å

ha auka budsjetta både til veg og jernbane. Det er lagt eit godt grunnlag. Men jernbanen skrik etter politisk nytenking. Det arbeidet startar nå.

Dei overordna måla våre er kjente. Vi skal overoppfylle Nasjonal transportplan, og jernbanesektoren skal reformerast. Vi skal gå gjennom Jernbaneverket og NSB for å finne ein betre struktur og ei betre arbeidsdeling. I desse dagar etablerer Samferdselsdepartementet ei eiga «reform-gruppe», som skal førebu arbeidet med å skipe eit eige utbyggingsselskap for vegsektoren og for å reformere jernbanesektoren. I løpet av 2014 skal vi ha kome langt med det politiske grunnarbeidet. På veggen skal aktørane i sektoren få vere med og seie meininga si.

For at ei ny organisering av jernbanen skal bli ein suksess, må vi ta med oss lidenskapen og kjærleiken til jernbanen. Jernbanen må bli ein enda meir attraktiv arbeidsplass for unge som skal velje utdanning. Det trengst mange flinke folk for å byggje framtidens jernbane. Saman med lidenskapen må vi finne fornuftige løysingar, som gjer at vi får enda meir jernbane for dei pengane vi brukar.

Eg ser fram til å jobbe saman med flinke fagfolk og lidenska-pelege tilsette i jernbanesektoren om å finne fornuftige løysingar for ein moderne jernbane for framtida. //



John-Ragnar Aarset.

Nå kan du også lese
Jernbanemagasinet på nett



jbv.no/jernbanemagasinet



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

PRESEKONTAKTER

Pressevakt

Tlf: 91 65 65 65

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: hlope@jbv.no

TETT PÅ: PER HØGHOLT

Klar for vinter-OL

Per Høgholt har bestandig vært interessert i sport. Men det skulle ei dame til før han ble spesielt interessert i hopp. Når Anders Bardal hopper i Sotsji, blir det stille i stua på Røros.

tekst og foto ARVID BÅRDSTU

FAKTA
Per Høgholt

Alder: 63

Stilling:
Produksjonsleder Røros

Bor: Røros

**Ansatt i NSB/
JBV:** 1972

1 Hva gjør du når det braker løs med OL i Sotsji?

Da sitter jeg i sofaen sammen med samboeren. Hun er mor til Anders Bardal. Vi tenkte ei stund på å reise nedover, men det kostet mer enn det ville smakt. Det var snakk om flere titusener for hver av oss.

2 Kan du vise til en skikarriere selv?

Nei, for meg har det vært mest friidrett og særlig løping. Jeg løp halvmaraton på 1.18 som 46-åring. Det er ei tid jeg er godt fornøyd med. Nå har jeg ikke kne til å holde på slik lenger, men jeg tar noen løpeturer i uka nå også. Treningsstudio er ikke noe for meg. Jeg må ut. I den grad jeg går på ski, er det for mosjonen og turen.

3 Når det ikke blir noen tur til Sotsji, så blir det kanskje andre stevner?

Det er blitt noen turer, ja. Alle hopperne får et par billetter til familien. Da står vi på et eget område sammen med foreldrene til de andre hopperne. Vi blir som en stor familie.

Det er vanvittig artig. Det er slik trøkk mange steder at det ikke er til å forestille seg. Det er helt umulig å snakke med den som står ved siden av. Vi var i Zakopane i januar. Publikum der er fantastiske. Er det en god prestasjon, så blir det full jubel uansett hvilken nasjon hopperen kommer fra. Det var naturligvis ekstra artig at Anders vant.

4 Noen store øyeblikk fra OL du husker?

Jeg, som mange andre i NSB, kom oss aldri til Lillehammer i 1994. Det var altfor mye å gjøre på jobben. Jeg var i Torino i 2006. Det var en stor opplevelse. Ellers er det blitt noen timer foran TV.

5 I år blir det spenning fra sofaen under OL?

Under hopprennene er spenningsnivået høyt. Det er så lite som skiller fra full klaff til en plass nede på lista. Når Anders hopper, er det rimelig stille i stua. Samboeren følger med med kroppen gjennom hele svevet. Etterpå er det viktigste om han selv er fornøyd med innsatsen eller ikke. Ingen kan gjøre noe mer enn å gjøre sitt beste.

