

Jernbane

NR. 1 - 2006

magasinet

Høyere fart inn i framtida

Høyhastighetstog er framtida. Fram til 2016 tar Sverige sikte på å øke hastigheten til minst 200 km/t på det meste av nær 650 kilometer jernbane. Tilsvarende for Norge er vel 94 kilometer.

SIDE 4-11

2006-2015

NORGE

26,4 MILLIARDER

22 PROSJEKTER

2004-2015

SVERIGE

107,7 MILLIARDER

109 PROSJEKTER



Været

Å snakke om været er noe mange gjør når man ikke har noe annet å snakke om. Når jeg innleder det nye året med å skrive om været, er grunnen ikke den samme. For været har virkelig preget jernbanen både i desember og januar. Like før jul hadde vi en alvorlig avsporing ved Saghaug på Bergensbanen, og i januar slo vinteren til og gjorde Sørlandsbanen uframkommelig.



Man må kanskje ha noen år på baken for å vite at det også kan være tøffe vintre på Sørlandet. I 1950-årene stoppet snøen Sørlandsbanen flere ganger, men etter hvert har vi vent oss til mildere vær på den kanten av landet. Det er hele førti år siden sist en roterende snøplog fra Finse måtte bidra til å holde Sørlandsbanen åpen. Når det nå skjer igjen, er det et tegn på at vi må ha beredskap mot det meste.

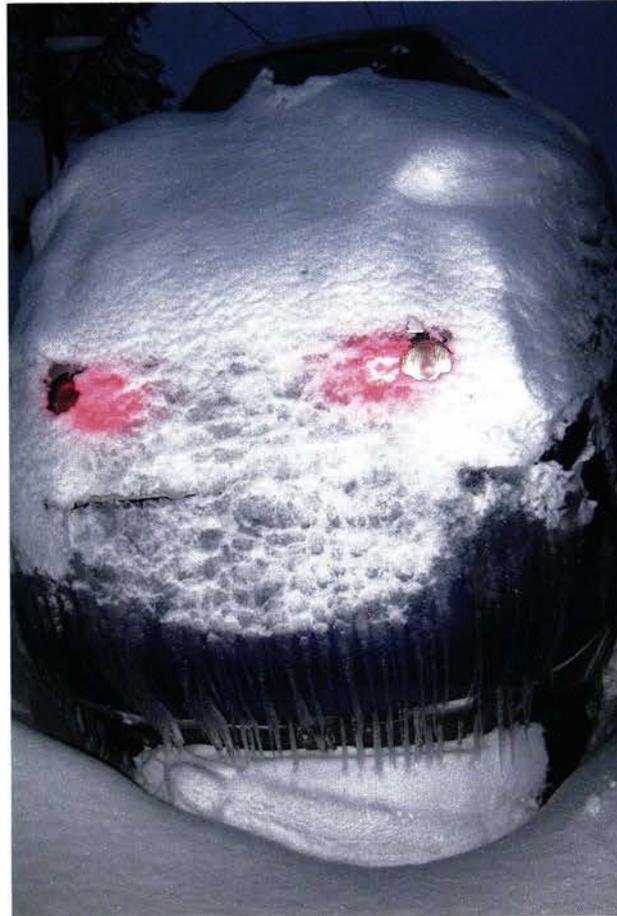
Mer alvorlig var hendelsen på Bergensbanen. Mildvær og store nedbørmengder på Vestlandet gjennom lengre tid førte til at det gikk ras på et sted som en gjennom generasjoner har ansett som trygt. Dette betyr at vi ikke lenger kan stole fullt ut på gammel erfaring, men må utvide perspektivet og kartlegge nye områder for denne typen farer. At det skjer et eller annet med klimaet, er neppe en dristig påstand.

Når uhellet først var ute, både ved Saghaug og Vegårshei, er det all grunn til å være imponert over den jobben Jernbaneverkets folk gjorde for å få banene farbare igjen. Jeg er stolt av å være sjef for medarbeidere som har den rette kompetansen, og som ofrer fridager og kaster seg rundt for å få trafikken i gang igjen. Å ha et eget beredskapsapparat kan ikke overvurderes i den bransjen som vi driver. Takk for god innsats!

Så kommer det store spørsmålet - er det ingenting vi kan gjøre med de tegn til klimaforandringer som blir mer og mer tydelige? Ekspertene synes å være enige om at utslipp av klimagasser er en av årsakene til dette, og at transportsektoren er en stor bidragsyter her. Og hvis en virkelig ønsker å vri transportene over til mer miljøvennlige transportmidler, - ja da er jo jernbanen et av svarene.

Redaksjonen i Jernbanemagasinet har nok en gang vendt blikket mot Sverige og sett på tankegang og satsing i nabolandet. Fortsatt ser vi fram til at den samme tankegangen får gjennomslag i Norge.

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør



12 Beredskap

Et tog kjørte seg fast da det kom én meter tung snø. Nå vil banesjefen ha en gjennomgang av vinterberedskapen på Sørlandsbanen.

Söta bror i hundre	4
Sverige øker farten	6
Fjerner flaskehals - dobler kapasiteten	8
Smånytt innenriks	12
Kulturrevolusjon for bedre sikkerhet	14
Vil doble godstrafikken	18
Min arbeidsdag: Mot lysere tider	20
Midt-Norges nye trafikknutepunkt	22
Togselskapene organiserer seg	25

28

Salto

I 70 km/t slo lokomotivet salto mot en steinblokk, og kollisjonsstedet så ut som en skrekkefilm.



32

Romslig

-Jeg kontrollerer fremdriften på prosjektene, men ikke medarbeiderne mine, sier denne romslige sjefen.



25

Historisk

Onsdag 24. januar var en historisk dato i jernbane-Norge. Da organiserte togselskapene seg i en egen forening.



14

Ta ansvar

Alle i Jernbaneverket blir bedt om å ta ansvar og rapportere om uønskede forhold. Og de som melder fra, skal få tilbakemelding.

Smånytt innenriks
Heltemodig juleinnsats
Månedens gjest:
En visjon på skinner
Møte med: Fiskelykke
Et svært nyttig møte
Mitt jernbanebilde
Smånytt utenriks
Harrysporet

26
28
30
32
35
36
38
40

Jernbane

NR. 1 - 2006

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland

REDAKTØR
Svein Erik Bakken

REDAKSJONSSJEF
Tore Holtet

JOURNALIST:
Øystein Grue
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Reidar Skaug Høymork
Harry Korslund
Arvid Bårdstu
Per Rathe
Egil Nyhus

FORSIDE-BILDE:
Gunnhild Olsen, Getty Images
Grafisk design: Svein Eide
ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket
PB 788 Sentrum, 0106 Oslo.
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbn.no
Redaksjonen avsluttet 25. januar 2006.
UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no
Opplag: 6.100
Layout: Aktuell, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062



Söta bror i hundre

Det svinger i svensk jernbane. Anleggsaktiviteten i nabolandet er på kokepunktet i forhold til her på berget. Sverige er i gang med 19 store utbygginger for til sammen 38 milliarder kroner. Til sammenlikning er norske jernbaneutbyggere engasjert i fem store prosjekter til 8,5 milliarder kroner.

Denne flokken av svenske prosjektledere (til høyre) skal de første ti årene være med på 109 jernbaneutbygginger til om lag 107 milliarder kroner - over fire ganger mer enn det Norge kan håpe på.

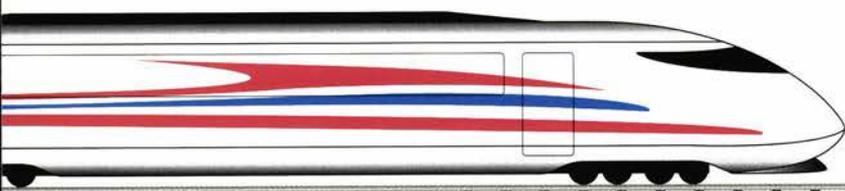
På de påfølgende sidene kan du lese mer om konsekvensene av norsk og svensk jernbanesatsing.



FOTO: THOMAS FAHLANDER



FOTO: TORE HOLTET



Sverige

Høyhastighetsstrekninger

Mens Norge fortrinnsvis planlegger høyhastighetsstrekninger innenfor intercity-triangelet på Østlandet, konsentrerer Sverige seg om strekninger mellom Stockholm og Malmö, området rundt Göteborg samt Botniabanan sør i Norrland.

Her vises en oversikt over strekninger som planlegges bygd ut eller oppgradert for 200 km/t eller mer innen 2016 i de to landene:

SVERIGE		NORGE	
Nässjö-Hässleholm	185 km	Lysaker - Sandvika	6,7 km
Göteborg-Borås	72 km	Kolbotn - Ski inkl. Ski stasjon	12,0 "
Göteborg-Öxnered	82 km	Haug - Onsøy	10,8 "
Botniabanan	190 km	Sandbukta - Moss	3,0 "
Hallsberg-Degerön	47 km	Barkåker - Tønsberg	5,4 "
Motala-Mjölby	27 km	Holm - Holmestrand	7,5 "
Lekarekulle-Frillesås	10,5 km	Holmestrand - Nykirke	6,0 "
Varberg-Hamra	6,5 km	Dobbeltsporbelter Eidsvoll - Hamar	20,0 "
Torebor-Heberg	16,5 km	Larvik - Porsgrunn	22,8 "
samt Kävlinge-Lund	11 km		
Til sammen		647,5 km*	94,2 km

*Store deler av disse strekninger bygges ut eller oppgraderes for 200-250 km/t.

I tillegg vil deler av disse to svenske prosjektene være bygd ut for 200 km/t:

Ostlänken mellom Järna - Linköping 150 km
Skellefteå-Piteå sør i Norrland 70 "

STOCKHOLM/OSLO: Alle nye banestrekninger i Sverige bygges nå ut for hastigheter på 200-250 km/t. Store deler av et banenett på nær 650 km er planlagt bygd ut eller oppgradert for 200 km/t de kommende 10 åra. Norge planlegger å bygge ut 94,2 km.

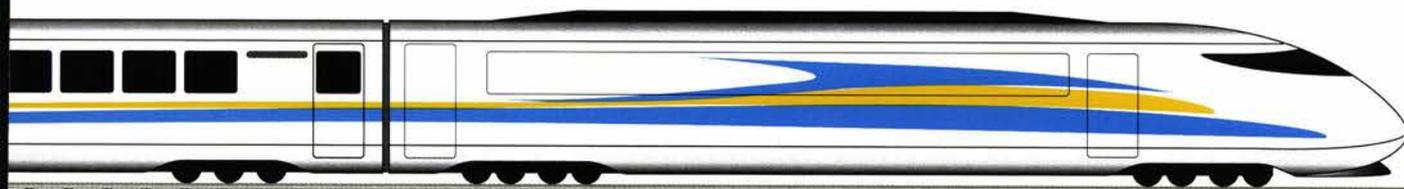
Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Grafisk design: SVEIN EIDE

I Norge er det ifølge Handlingsprogrammet for Jernbaneverket (2006-2015) kun snakk om å øke hastigheten til 200 km/t innen intercitytriangelet på Østlandet, mens svenskene i sin «Framtidsplan for jernvågen» for perioden 2004-2015 legger opp til å øke farten på gamle og nye baner over det meste av kongeriket.

Kun to måneder

– Den samlede prisen på utbyggingsprosjektene i Framtidsplanen er nå på 107,7 milliarder svenske kroner, opplyser sjefen for Banförvaltning i Banverket Hans Öhman til Jernbanemagasinet. Den tilsvarende norske satsingen er ifølge



Øker farten



BYER OG GODS: – Vi satser på prosjekter som gir økt godstrafikk og økt kapasitet i og rundt de store byene. Etter hvert vil vi også bygge ut nye høyhastighetsbaner, sier Hans Öhman.

FOTO: SVEIN ERIK BAKKEN

Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2006-2015 26,4 milliarder norske kroner.

Dersom vi bryter disse store tallene ned på hvor mye ny jernbane som det planlegges bygd per dag i Sverige og Norge, er det henholdsvis 24,6 millioner svenske 2006-kroner og 6,7 millioner norske 2006-kroner.

Bildet blir enda mer dystert sett med norske jernbaneøyne om vi gjør følgende lille tankeeksperiment: Svenskene ville kun hatt pen-

ger til utbygging av jernbanen sin i om lag to måneder om de bare hadde investeringspengene som den nye, rødgrønne regjeringen og Stortinget har bevilget det første året i NTP-perioden.

De store prosjektene

– Hva slags prosjekter representerer hovedtyngden i den svenske jernbaneutbyggingen?

– De store prosjektene både i fysisk omfang og i penger er de som skal øke kapasiteten på det svenske jernbanenettet både på gods- og persontraffikkensiden. Da er det blant annet snakk om utbygginger til to eller fire spor.

– Det satses også mye for å legge til rette for økt godstrafikk. Blant de viktigste tiltakene er økningen av aksellasten til 25 tonn på viktige godsbaner og til 30 tonn på Malm-banan, samt å utvide lasteprofilen slik at vi kan kjøre med større vogner med lett gods.

Høyhastighetsbaner

– I tillegg kommer en kraftig satsing i og rundt de store byene som Citybanan i Stockholm, City-tunnelen i Malmö og utbygginger i Göteborgsregionen med blant annet nytt dobbeltspor til Trollhättan.

– Utbyggingene øker kraftig de første årene fram til det topper seg i perioden 2007 til 2009. Etter 2010 vil det etter hvert dreie seg om utbygginger av nye spor for hastigheter over 200 km/t. Det gjelder blant annet prosjekter som Götalandsbanan mellom Stockholm og Göteborg.

Ønsker lånefinansiering

Den svenske regjeringen valgte å finansiere tre store prosjekter med

lån. I framdriftsplanen legges det opp til å låne 17 milliarder kroner for å bygge ut Citybanan, Nordlänken og det nye gods dobbeltsporet Hallsberg – Mjölby. Tidligere er også utbyggingen av Botniabanen vedtatt finansiert med lån.

– Ser dere noen fordeler med å lånefinansiere mer av jernbaneutbyggingen?

– Ja, den store fordelene med lånefinansiering er at den gir en mer forutsigbar og stabil utbygging enn finansiering via de årlige statsbudsjettene. I fjor ble det for eksempel gjort en del kutt i Banverkets budsjett, samtidig som vi måtte forholde oss til et utgiftstak i statsbudsjettet. Dermed har vi fått store problemer med å få gjennomført de utbyggingene vi er i gang med.

– Jeg ønsker derfor at vi kunne få finansiert alle prosjekter på over fem milliarder kroner ved lån, slik at vi kunne få full styring på utbyggingen. For hvis vi endrer framdriften på slike store utbygginger, rammer det også andre prosjekter og påvirker store deler av det svenske jernbanenettet.

– Gjør Banverket noe aktivt for å få lånefinansiert flere prosjekter enn dem som er vedtatt?

– Nei, det kan vi ikke si. Det er mer et ønskemål, avslutter sjefen for Banförvaltning i Banverket, Hans Öhman.

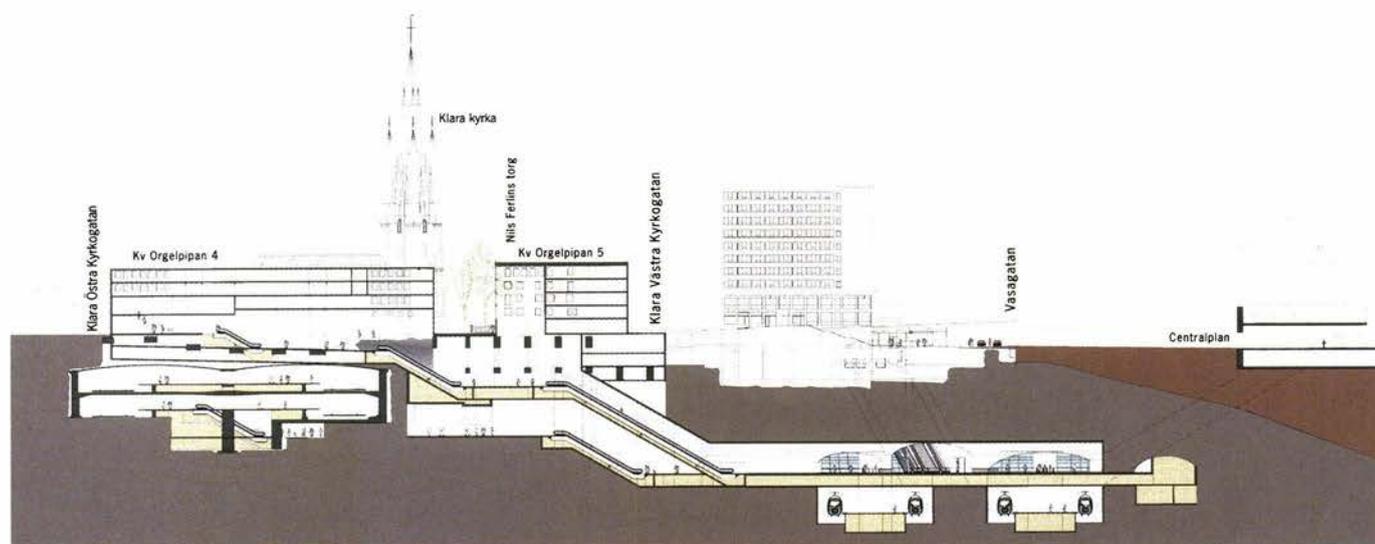
«Jeg ønsker at vi får finansiere alle prosjekter på over fem milliarder kroner ved lån»

HANS ÖHMAN, BANVERKET

svein.erik.bakken@jvb.no



Fjerner flaskehals - dobler kapasiteten



UNIK: Station City bygges med to plattformer og fire spor – 35-40 meter under bakken. Den meget kompliserte stasjonen bygges med underjordiske forbindelser til alle T-banens linjer og til alle oppgangene som fører til sentralstasjonen.

ILLUSTRASJON: BANVERKET

STOCKHOLM: Dagens jernbane fra 1871 gjennom Stockholm sentrum er den trangeste flaskehalsen på det svenske jernbanenettet. Den vil være en saga blott når den nye Citybanan med to store, underjordiske stasjoner står klar om noen år.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN
OG TORE HOLTET
Foto: TORE HOLTET

«I dag er kapasiteten
gjennom Stockholm
sentrum helt sprengt»

– I dag er kapasiteten gjennom Stockholm sentrum helt sprengt. Vi kan rett og slett ikke kjøre flere tog enn de drøyt 550 vi nå presser gjennom per døgn. I tillegg er sporene gamle og krevende å vedlikeholde.
– Dette er de to viktigste

grunnene til byggingen av Citybanan, opplyser prosjektleder Riggert Andersson i Banverket til Jernbanemagasinet.

Rammer hele nettet

Flaskehalsen i Stockholm påvirker hele det svenske jernbanenettet. Hele 80 prosent av den svenske fjerntogtrafikken kommer til eller går fra Stockholm.

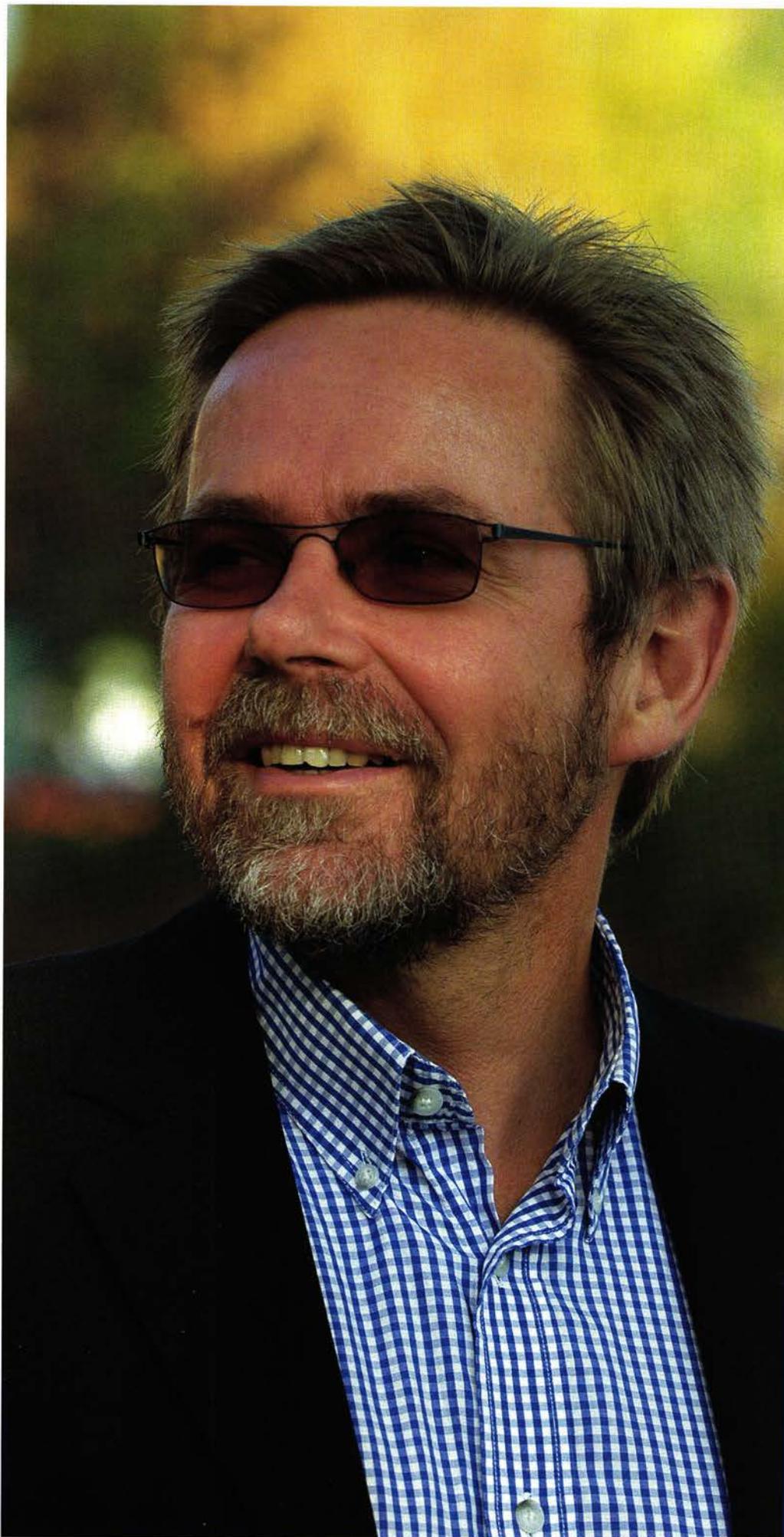
Lokaltrafikken utgjør likevel om lag 60 prosent av den totale mengden trafikk gjennom den svenske hovedstaden. – Ikke minst

har lokaltrafikken et sterkt behov for å utvikle seg videre etter at mange innbyggere de siste 10-15 årene har flyttet ut fra sentrum til regionene rundt Stockholm, opplyser Andersson.

Nesten en dobling

Nettopp derfor vil de nye dobbeltsporene og de to nye stasjonene i sentrum kun være forbeholdt lokaltrafikken. Resten av trafikken skal fortsatt gå på dagens dobbeltspor via sentralstasjonen i Stockholm.

– Når det nye dobbeltsporet tas ►



BANEBRYTENDE: - Den nye Citystasjonen er stor og kompleks, og det finnes ingen lignende prosjekter i Europa som vi kan dra lærdom og nytte av, forteller prosjektleder Riggert Andersson i Banverket.

Citybanan

- Nytt seks kilometer dobbeltspor i tunnel gjennom Stockholm sentrum.
- To nye, underjordiske stasjoner ved Odenplan i nord og i City ved T-banecentralen, den siste med fire spor.
- Foreløpig pris er mellom 11,5 og 14 milliarder kroner, der staten ved Banverket skal dekke 75 prosent av utgiftene mens fylkeskommunen og kommunen skal dele resten.
- Prosjektet er planlagt ferdig 2013.
- Den nye banen vil doble kapasiteten fra dagens 24 til 48 tog i timen.
- Kapasiteten kan økes ytterligere med seks tog i timen ved å utvide stasjonene i nord og sør til fire spor.
- Den nye banen er forbeholdt lokaltrafikken.

- i bruk, vil lokaltrafikken til og fra Stockholm sentrum øke fra dagens ca. 100.000 reisende til ca. 160 000. Samlet sett vil trafikken på de tre stasjonene i sentrum nesten bli fordoblet, forteller Andersson.

Spleiselag

Alt på 1960-tallet ble det lagt planer om bygging av nye dobbeltspor gjennom Stockholm sentrum. I 1988 ble den første ordentlige utredningen gjort, og prosjektet ble for alvor satt på den offentlige agendaen.

Andersson har jobbet med prosjektet helt siden 1991. I dag er det første byggetrinn, den nye Årstadsbrua med fire spor fra Söder og sørover, tatt i bruk.

I mars 2005 ble det inngått en prinsippavtale mellom staten ved Banverket, Stockholm fylke og Stockholm kommune. Nærmere bestemt går spleiselaget ut på at Banverket skal være byggherre og ha det økonomiske ansvaret for jernbanedelen av utbyggingen, mens fylket og kommunen deler kostnadene for stasjonene.

Neste skritt

– Neste skritt er å bygge en ny tunnel med dobbeltspor for pendler-togene, samt to nye stasjoner: én i den nordre delen av det nye dobbeltsporet og en ny stasjon i City. Begge får direkte tilknytning til Stockholms store tunnelbanenett.

I prosjektet inngår også å flytte sporene på sørsiden av Årstadsbrua, slik at pendlersporene blir liggende på rett side. Dermed kan alle pendlertogene gå på den nye brua. Det alene er en kjempejobb til om lag én milliard kroner, opplyser prosjektleder Riggert Andersson i Banverket.

svein.erik.bakken@jbv.no
tore.holtet@jbv.no



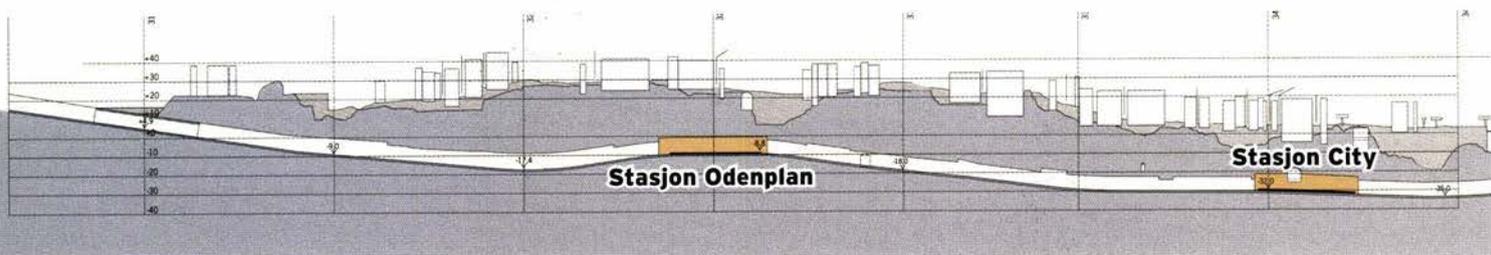
Krevende prosje

– De nye stasjonene i Stockholm sentrum vil ligge mellom 30 og 40 meter under bakken. Fjellet der stasjonene og store deler av tunnelene skal ligge, er hard granitt, sier prosjektleder Riggert Andersson.

Det er med andre ord ingen fare for problemer à la den berømte «Rhoca-Gil tunnelen» i Hallandsåsen i Skåne. – Kun på noen små områder er fjellet litt dårligere. På disse stedene har det til gjengjeld vært bygd tunneler før, så

vi vet hvordan det ser ut og hva vi må gjøre, sier Andersson.

– Blant annet på grunn av varierende tverrsnitt skal tunnelene sprenges ut på vanlig måte. Nettopp utsprengningen blir krevende å gjennomføre uten at vi forstyrrer





«Stasjonene er blitt større og finere...»

ILLUSTRASJON: BANVERKET

kt i godt fjell

folk som bor over tunnelene for mye. Den mest synbare delen av prosjekter er byggingen av en betongtunnel mellom Söder og Gamla Staden. Det arbeidet vil ta fire år.

Mest krevende

– I tillegg til selve togtunnelen skal vi bygge en service- og redningstunnel ved siden av. Av hensyn til beboerne over tunnelen legger vi lydisolerte spor hele veien. Hastigheten i tunnelen blir 80 km/t, da det gir høyest kapasitet. Tidsmessig vinner en nesten ingen ting ved å øke farten når det er så kort mellom stasjonene.

– Den nordre stasjonen, Odenplan, er en tospors stasjon som kan utvides til fire. Citystasjonen har to plattformar og fire spor. Den skal bygges i tre etasjer med tre utganger og blir et meget krevende prosjekt. Den er stor og kompleks, og det finnes ingen lignende prosjekter i Europa som vi kan dra lærdom og nytte av.

– Vi har jobbet mye med å få rommene på stasjonene lyse og trivelige. De utformes slik at de reisende skal føle seg trygge og få en god følelse av å være der, avslutter prosjektleder Riggert Andersson.

Kraftig kostnadsøkning

I «Framtidsplan för järnvägen» var Citybanen beregnet å koste om lag 7,5 milliarder kroner. Nå viser nye kostnadsoverslag at prisen er økt til mellom 11,5 og 14 milliarder kroner, og hele prosjektet kan være i fare.

Ifølge sjefen for Banförvaltning i Banverket, Hans Öhman, er det flere årsaker til den kraftige økningen av kostnadene.

Meget komplisert

– Det er naturligvis en meget komplisert utbygging. I tillegg må vi bygge en redningstunnel langs hele banen, samt tunneler for ventilasjon som vi ikke hadde regnet med. Samtidig har tunnelbygging blitt vesentlig dyrere de siste årene.

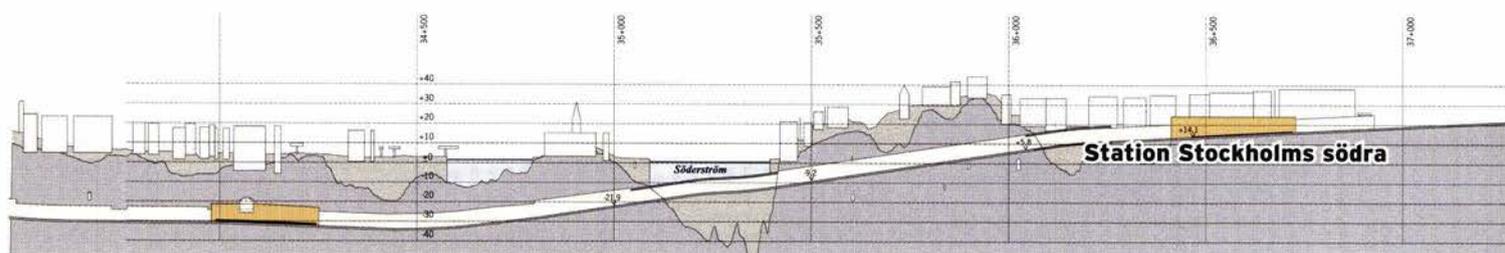
– Prisen på stasjonene har også økt kraftig fordi de er blitt større og finere, og utbyggingen av ankomstene i begge endene på stasjonene er blitt vesentlig mer komplisert enn vi forventet.

I fare

– Videre har prisen på utbygginger innen bygg og anlegg økt mye mer enn konsumprisene. For eksempel har kostnadene på Botniabanen økt med 10,8 prosent på knapt to år, mens konsumprisene kun er steget med 0,5 prosent i samme periode.

– Kan den store kostnadsøkningen sette hele prosjektet i fare?

– Ja, det kan det gjøre. Dette prosjektet er imidlertid uhyre viktig for hele jernbanen i Sverige, så vi håper sjølsagt fortsatt at det blir gjennomført, avslutter Hans Öhman.





Mer gods (1)

CargoNet har inngått en stor-avtale med Tollpost Globe AS og DFDS Transport Group til en verdi av 500 millioner kroner over tre år. Avtalen vil spesielt gi økt trafikk mellom Oslo og Bodø slik at CargoNet i løpet av våren/forsommeren 2006 må sette opp et nytt daglig pendeltog for containere mellom de to byene. Fra Bodø vil videre transport skje i korrespondanse med Tollpost Globes containerskip på strekningen Bodø-Tromsø/Alta.

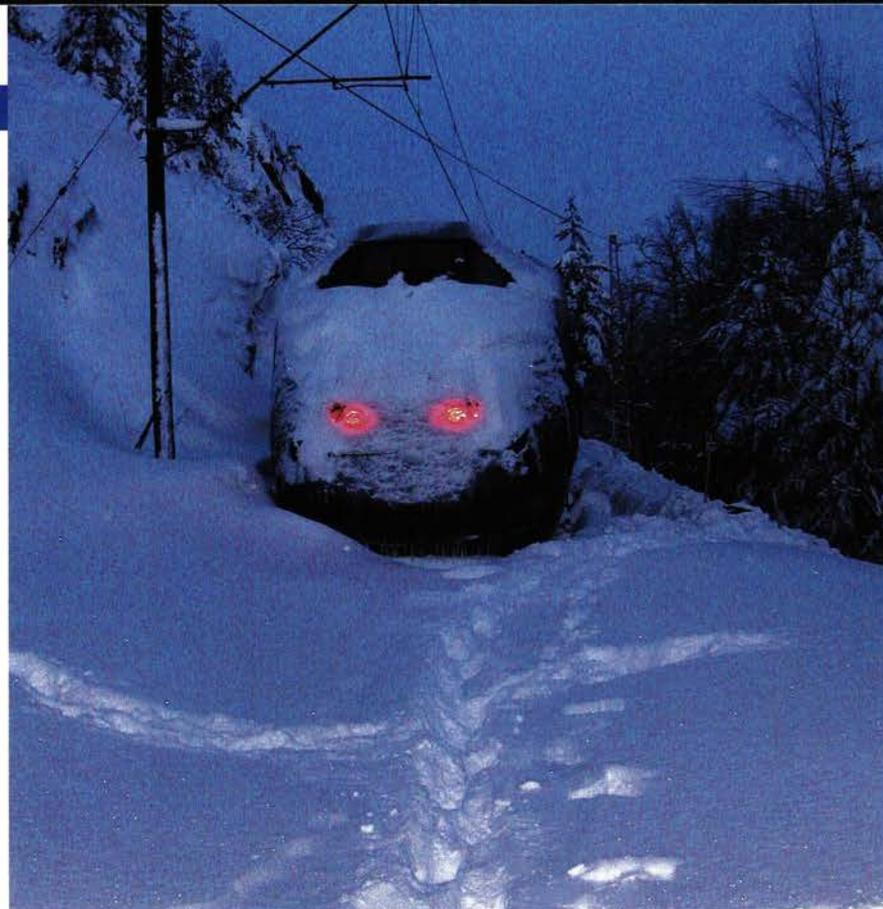
CargoNet kjører i dag tre daglige pendeltog mellom Oslo og Bodø.

Mer gods (2)

I fjor ble det transportert 12,5 millioner tonn malm på Ofotbanen, opp fem prosent fra året før. Men LKAB har vedtatt investeringer i Narvik og Kiruna som vil øke transportmengden til 19 mill. tonn i 2009. Antall ARE-tog (Arctic Rail Express) gikk i høst opp fra 10 til 12 tog i uka, og det forventes ytterligere økning også i denne trafikken. Det som imidlertid kan føre til at godstrafikken på Ofotbanen «tar helt av», er hvis prosjektet NEW Corridor, med transport av containere fra Kina og Russland til østkysten av USA via Narvik, lykkes. Et prøvetog er planlagt i løpet av våren.

Mer gods (3)

Barents Euro Arctic Rail, forkortet til Bear, er ei ny godsroute som skal gå mellom Narvik og Moskva. Bear er et annet tilbud enn NEW Corridor, som retter seg mot godstransport helt fra Kina for utskipping til USA. Det første Bear-toget skal etter planen gå i månedsskiftet februar-mars og vil foreløpig gå en gang i uka. Bak Bear står Nord-Norsk Spedisjon, Ofotbanen AS, Narvik Havn og det finske togselskapet VR. Allerede er en god del godsvolum på plass, melder avisa Fremover.



SATT FAST: Tog av typen 73 kjørte seg fast og ble stående i sju timer fire kilometer sør for Vegårshei stasjon.

Snøberedskaper vurderes

VEGÅRSHEI: Trenger også Sørlandsbanen tyngre snøryddingsutstyr? Banesjef Olaf Nordbø varsler en gjennomgang av både utstyr og beredskapsapparat etter at et tog av typen 73, tidligere «Signatur», kjørte seg fast i kraftig snøvær og banen måtte stenges.

Tekst: TORE HOLTET

Foto: TORE ELLINGSEN

Fredag 20. januar lavet det ned rekordstore mengder med tung snø på Sørlandet - mye mer enn det meteorologene hadde meldt. På under ett døgn falt det én meter snø, og på lørdagen ble det målt en og en halv meter ved Vegårshei, der toget kjørte seg fast.

- Jeg har vært her i 30 år, men har aldri opplevd noe sånt, sier banesjef Nordbø, som imidlertid husker fimbulvintrene i 1954 og 1956. Også da måtte Bergensbanens ploger settes inn for å rydde Sørlandsbanen.

Mens store deler av Sørlandet var mørklagt, var det både lys og varme i toget

som ble stående i sju timer sør for Vegårshei. Nordbø er likevel lite lysten på en reprise og minner om at vi tydeligvis må belage oss på mer og mer ekstremvær. - Og hvis får uvær fra sørøst, kommer nedbøren i form av tung snø. Spørsmålet er om vi skal ha en strategi for å takle så vanskelige situasjoner. I dette tilfelle reagerte vi momentant og fikk rask hjelp fra Bergen.

- Både Bergensbanen og Nordlandsbanen kan sette inn den effektive Beilhack-plogen mot store snømengder. Spørsmålet er om Sørlandsbanen skal ha den samme muligheten. Uansett er det viktig at vi ikke nedbemanner så mye at vi ikke sitter igjen med en skikkelig beredskap, understreker banesjef Olaf Nordbø. (BaneNettet) ■



GØY: Tuginformatørene Cathrine Riis (t.h.) og Jorunn Osaland (i midten) og besøkte Jernbaneskolen stand på Utdanningsmessen. Begge vurderer å gå videre med utdanning på Jernbaneskolen.

Jenter tenner på tog

Jentene var godt representert på Norsk jernbaneskoles stand under den store Utdanningsmessen på Lillestrøm 18.-21. januar. Mange kom for å høre om opptakskrav til lokfører- og trafikkstyrerutdanningen.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Mer enn 25.000 besøkte den største messen i sitt slag i Norge. Pedagogisk rådgiver ved Jernbaneskolen, Jan Tvedt, var godt fornøyd med responsen.

- Selv om det ikke ble ny besøksrekord på årets utdanningsmesse, er vi godt fornøyd med interessen for ulike fag og karrieremuligheter som Jernbaneskolen tilbyr.

- Vi fikk mye positiv tilbakemelding fra de besøkende, som spesielt syntes lokførersimulatoren gav et bra utgangspunkt for å stille spørsmål om både lokfører- og trafikkstyrerutdanningen.

- Interessen for kunnskapskonkurransen

var også god. Men spørsmålene ble litt for vanskelige for mange besøkende. Selv med tre svaralternativer var det mange som ikke hadde fått med seg hvem som vant anbuds-konkurransen på Gjøvikbanen i 2005, hvor ansvaret for jernbaneinfrastrukturen i Norge er plassert eller hvilket jubileum NSB og Jernbaneveket feiret i 2004, forteller Tvedt.

- Med en kvinneandel på rundt tre prosent blant lokførere i Norge opplever jeg det positivt at mange jenter nå interesserer seg for yrket. På standen var vi like mange kvinner som menn som kunne svare på spørsmål. I tillegg var kvinnelige lokførere og lærere representert, og det betydde nok en god del, avslutter Jan Tvedt. ■

Jernbane til Tromsø?

Formannskapet i Tromsø har mot FrPs stemmer vedtatt å sette fram et krav overfor Stortinget om jernbaneforbindelse mellom Ofotbanen og Tromsø. Politikerne i Tromsø gjorde vedtaket i sammenheng

med en diskusjon om regionens petroleumsstrategi. Økt aktivitet på olje- og gassfronten krever bedre forbindelse mellom Barentsregionen og kontinentet, mener flertallet i formannskapet i Tromsø.

Nye muligheter

Radio-sambandet GSM for jernbane (GSM-R) gir mange muligheter utenom å være et nød-samband. Først ute er demonstrasjon av oppdatert rute-



informasjon ved hjelp av GSM-R - en ypperlig løsning for stasjoner som ikke har fastlinje. Informasjon fra anlegget for publikumsinformasjon (PIA) overføres til et modem via GSM-R og får fram ruteinformasjonen på en skjerm. Det er også mulig å overføre informasjonen som tale til høyttaleranlegg. Om noen uker er også en ny applikasjon for overvåking av planoverganger ved hjelp av GSM-R og kamera tilgjengelig.

Rekord på Flåmsbana

I 2005 reiste hele 475 000 passasjerer - opp fra 459 144 i 2004 - med Flåmsbana. Med det befester den spektakkulære banestrekningen stillingen som en av Norges fremste turist-



attraksjoner. I år ser Flåm Utvikling AS for seg enda flere reisende i og med at det aldri tidligere har vært innmeldt så mange cruiseskip til Flåm som for denne sommeren. De som da tar turen, blir møtt av nyoverhølt lokomotiv og togsett som ser nye ut både utenpå og inni.

Kulturrevolusjon

Hver mandag rapporterer Jernbaneverket inn mellom 120 og 180 uønskede hendelser til Statens jernbanetilsyn. Rapporteringssystemet Synergi bidrar til å gjøre jernbanen i Norge tryggere, men fremdeles etterlyses flere meldinger fra driftsapparatet.



Tekst: PER RATHE, ØYSTEIN GRUE OG TORE HOLTET

Foto: ØYSTEIN GRUE

Synergi er Jernbaneverkets dataverktøy for å forebygge uønskede hendelser. Systemet baserer seg på at det bak hver alvorlige hendelse ligger et utall mindre alvorlige hendelser.

Virksomheten kan betraktes som et isfjell hvor de alvorlige hendelsene er å sammenligne med det

lille du ser over vannflaten. Skjult under overflaten ligger et vell av hendelser, som er spirende til de alvorlige. Avdekker man disse, kan man sette inn målrettede tiltak som vil gjøre virksomheten sikrere for både brukere og ansatte.

Ta ansvar

– Alle må ta ansvar for at de selv og vi andre lærer av de uønskede hendelsene. Å la være å melde fra om mulige farlige situasjoner er direkte

ansvarsløst, understreker direktør for sikkerhet og virksomhetsutvikling, Ove Skovdahl.

Innføringen av Synergi innebærer et skifte av sikkerhetsregime, fra et som straffer syndebukker til et annet som står for åpenhet og forebygging.

Men en slik kulturrevolusjon tar tid å gjennomføre. Selv om systemet ble utviklet og tatt i bruk av NSB midt på 90-tallet og overtatt av Jernbaneverket i år 2000, får

for bedre sikkerhet



SIKKER: Anleggsleder Bjørn Larsen i JBV Drift på Geilo er sikker i sin sak: De som melder fra om uønskede hendelser, må få tilbakemelding.

så: «Hva er vitsen med å melde fra når det likevel ikke skjer noe?» Så sørg for tilbakemelding til den enkelte som rapporterer, slik at de vet at saken faktisk er fulgt opp, oppfordrer Larsen, som også etterlyser bedre tilgang til PC på jobb eller privat.



«Å la være å melde fra om mulige farlige situasjoner er direkte ansvarsløst»

OVE SKOVDAHL
DIREKTØR FOR SIKKERHET
OG VIRKSOMHETSUTVIKLING

Jernbaneverket inn altfor få Synergi-meldinger om uønskede hendelser fra medarbeidere i Drift.

Bakgrunnen er at mange av de driftsansatte opprinnelig ble opplært til å rapportere om hendelser først etter at skaden er oppstått.

Skepsis

– Innmelding til Synergi begynte veldig bra. Som anleggsleder i JBV Drift på Bergensbanen hørte jeg om flere som skrev ut rapporte-

ringsblokk i løpet av noen uker etter at Synergi ble innført. Jeg tror de fleste opplevde Synergi som et utrolig bra system for å få luket bort sikkerhetskritiske problemer og gi mannskapet ute i sporet en opplevelse av faktisk bedring. Men når bedringen eller oppfølgingen ikke synliggjøres, forsvinner også noe av motivasjonen, sier anleggsleder i JBV Drift på Geilo, Bjørn Larsen.

– Faren blir at flere tenker som

Bli bedre

– Denne tilbakemeldingen tar vi alvorlig. Selvfølgelig skal alle som melder inn uønskede forhold til Synergi, få tilbakemelding på innmeldingen, sier Jernbaneverkets direktør for sikkerhet og virksomhetsutvikling, Ove Skovdahl.

– Som Larsen påpeker er tilbakemelding til innmelder vesentlig for å motivere våre medarbeider til å rapportere inn i Synergi, og derved igjen for at vi skal ha den nytten vi ønsker av systemet.

Han presiserer at rutinen rundt slike tilbakemeldinger – både om at meldingen er mottatt og om at tiltak er gjennomført – blir stadig bedre.



«Sørg for tilbake-
melding til den
enkelte som

rapporterer»

BJØRN LARSEN
ANLEGGsleder



- – På enkelte områder er det fortsatt er mulig å bli bedre, og der skal vi bli bedre, forsikrer han.

Motivasjonsrunder

På alle stasjonsings- og oppmøtesteder skal det nå være tilgang til PC med Banenettet og Synergi. Når den nye virksomhetsportalen kommer på lufta i februar, blir tilgangen enda enklere. Skovdahl minner om at tilgang fra privat PC hjemme kan ordnes ved bruk av passordkalkulator til Jernbaneverkets intranett. De som ønsker slik tilgang, bes ta det opp med nærmeste leder.

– Et enkelt grep som forbedrer tilgangen ytterligere er om sikkerhets- og kvalitetsrådgiverne i Drift sørger for at det hver uke blir hengt opp oversikt over status for enhetenes innmeldte saker fra Synergi. Vi arbeider sentralt løpende med å forbedre alle rutiner rundt bruken av Synergi i Jernbaneverket og i løpet av 2006 vil vi kjøre nye motivasjonsrunder i organisasjonen, opplyser han.

Plikt

Sikkerhets- og kvalitetsrådgiver Per Westreng opplyser at Jernbaneverket IRØD (Infrastruktur Region Øst Drift) i flere år har sendt ut månedlige Synergi-rapporter og i tillegg gitt konkrete tilbakemeldinger til den enkelte.

– Noen vil også ha informasjon om det endelige tiltaket, men det er av praktiske grunner ikke så enkelt å få til. Til syvende og sist går dette på holdninger hos den enkelte. Skjer det noe som vi betegner som

uønsket, så er det den enkeltes plikt å si ifra, sier Westreng.

Fare og ulykke

Skovdahl påpeker at Synergi er et middel til å forbedre arbeidsrutiner og gjøre virksomheten tryggere:

– Det er nødvendig at vi alle tar ansvar for å melde inn hendelser, også de vi observerer, men ikke er delaktig i. Noen vil si at dette er angiveri – vi sier at det er å ta ansvar.

– Tenk deg at du flere ganger har sett at en arbeidsoppgave løses på en, etter ditt syn, farlig måte. En dag skjer det du var redd for, ulykken inntreffer og liv går tapt eller mennesker blir skadet. Er du da involvert i det som skjedde? spør direktør for sikkerhet og virksomhetsutvikling, Ove Skovdahl.

Synergi

- Datasystemet Synergi er en del av Jernbaneverkets styringssystem og skal ha en enhetlig registrering og oppfølging av uønskede hendelser og tilløp til slike.
- Slike hendelser kan eksempelvis være: Mangelfull sikring mot trafikkert nabospor, aktivitet i spor før disponering er trått i kraft eller etter at disponeringen er opphevet, manglende hjelmbruk eller felling av trær i farlig nærhet av kontaktledningen.
- Meldingene sendes til stasjonene Nelaug, Ål, Elverum og Bodø fra medarbeidere i Jernbaneverket, operatørselskapene og andre aktører som er med i synergi-systemet.
- Meldingene skal sendes som e-post, per fax, telefon eller brev.
- Synergis rapporteringsblokker finnes lett tilgjengelig på alle arbeidsplassene, og det er anledning til å være anonym når man melder inn.

- Vi har taushetsplikt

- Vi har taushetsplikt. Rapportene skal ikke brukes mot den som melder fra, men til å forbedre systemene. Informasjon fra rapportene kan ikke brukes til straffeforfølgning, forsikrer Jernbanetilsynets direktør Erik Ø. Johnsen.



HOLDER TETT:

Erik Ø. Johnsen og Jernbanetilsynet aksepterer ikke at rapporter blir brukt til å ta medarbeidere.

Tekst og foto: PER RATHE

- En av de viktigste informasjonskildene for å spore opp potensiell risiko er dem som står midt oppi situasjonene til daglig. Noen vil hevde at en økning i antall rapporteringer betyr at sikkerhetsnivået synker, men det er snarere omvendt. Bak hver alvorlig hendelse ligger det uhyggelig mange forhold. Jo flere rapporter vi håndterer, også om tilfeller, desto mer reduserer vi risikonivået, sier Johnsen.

Jernbanetilsynet mener det er viktig å skape et klima der det er akseptert at medarbeidere sender inn rapporter også av typen: «Jeg så en kompis gjøre noe galt...»

- Denne typen rapporter trenger vi, og de må ikke medføre negative konsekvenser for den som rapporterer. Det er en forståelse som er helt kategorisk i Statens jernbanetilsyn. Den virksomheten som måtte finne på å bruke slik informasjon for å ta medarbeideren eller den som blir rapportert, har en kraftig utfordring.

Går igjennom alle rapporter

Jernbaneverket rapporterer ukentlig til tilsynet ved hjelp av Synergi.

- Vi legger oss ikke borti hva slags rapporteringsverktøy virksomhetene bruker så lenge rapporteringsforskriftens krav er tilfredsstillt.

Synergi er et kjent system som er valgt av alle de største aktørene, og som ivaretar tilsynets behov. Vi aksepterer at et eget datasett eksporteres fra Jernbaneverkets Synergi-database til oss, forklarer Johnsen.

Tilsynet får flere tusen rapporter i året.

- Vi går igjennom alle. Dataene bruker vi til å danne oss et bilde av utviklingen av kritiske hendelser, og om det skjer et aktivt forbedringsarbeid. Vi vurderer om noe trenger oppfølging fra oss eller om det skal overlates til virksomhetene, vi lager statistikk og plukker ut områder som trenger spesiell oppmerksomhet.

Pålagt taushetsplikt

- Den nye rapporteringsforskriften pålegger oss taushetsplikt om det som rapporteres. Enkeltpersoner kan bli stilt til ansvar for handlinger basert på kjensgjerninger, men rapportene kan ikke brukes til å straffeforfølge noen. Hensikten med rapporteringen er å forbedre systemene, ikke å stille enkeltpersoner til ansvar.

Rapporteringsforskriften beskriver også hva som skal rapporteres og hvor raskt det skal skje etter at hendelsen har oppstått. Den opererer med begrepene jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse og jernbanehendelse.

- Men vårt budskap er at alt som kan ha betydning for jernbanesikkerheten skal rapporteres, understreker Johnsen.

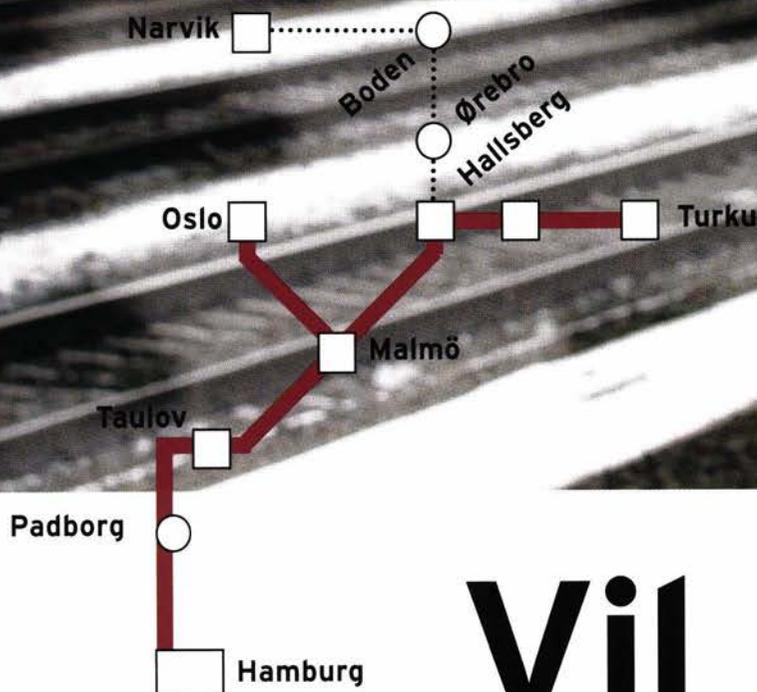
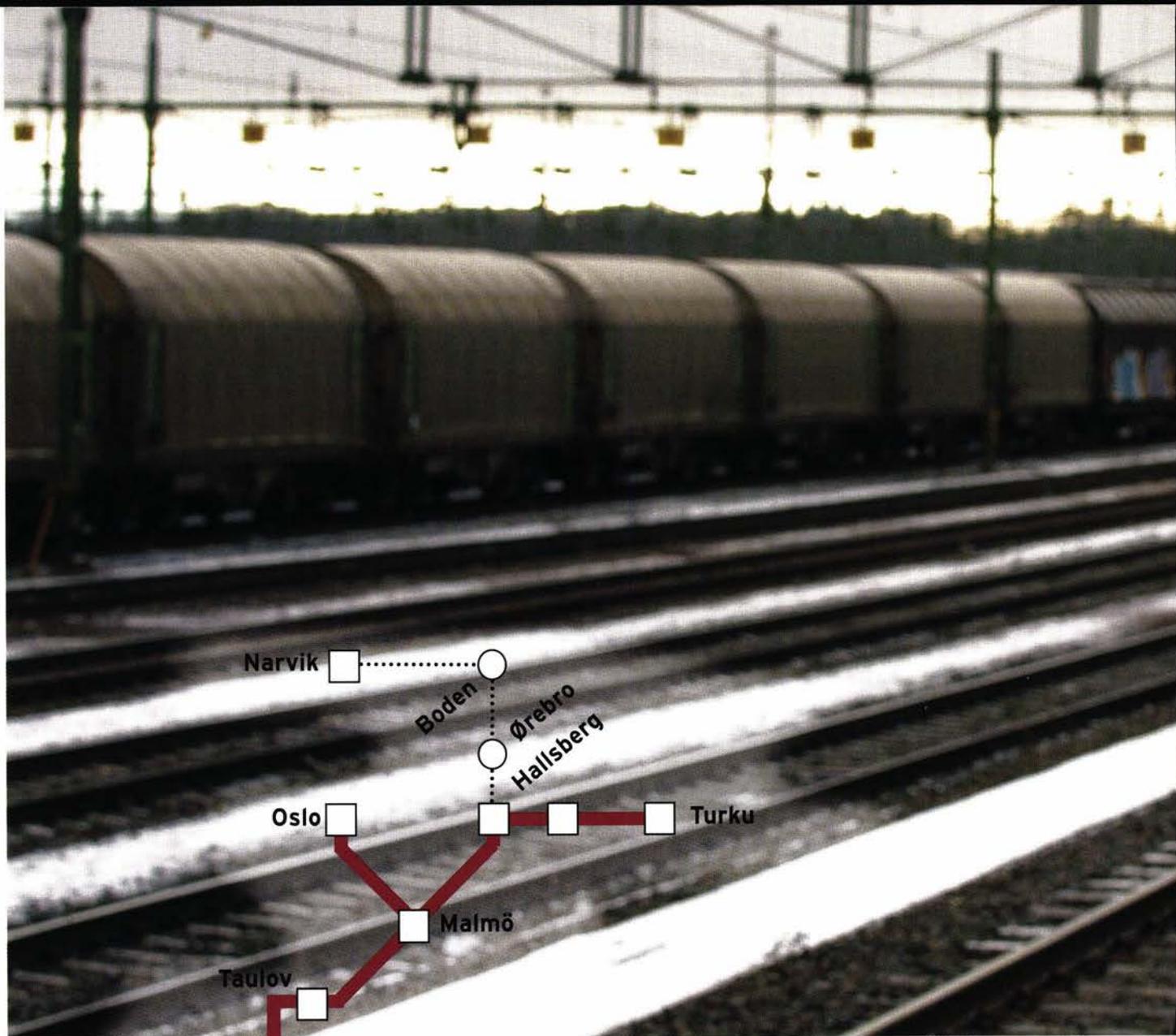
Positiv utvikling

- Vi hører om dem som tar snarveier i forhold til sikkerhetsrutinene, og begrunner det med dårlig tid. «Jeg skulle bare ...» sier de i ettertid. Men å utføre arbeidet på en sikker måte behøver ikke ta lengre tid. Da må vi se på strukturer, styringssystem, tilrettelegging av arbeidet og tankegangen i virksomheten, sier han.

Tilsynet tar ofte initiativ overfor Jernbaneverket og de andre aktørene på jernbanen.

- Det skjer ikke på bakgrunn av rapportene alene, men på bakgrunn av kjente hendelser. Vi kan etterspørre hva som skjer eller kreve at Jernbaneverket agerer annerledes eller raskere. Vi er i dialog om hvordan arbeidet kan gjøres. Mitt inntrykk er at Jernbaneverket er i en positiv utvikling i retning av å utnytte positivt det som kommer fra rapporteringene, sier direktør Erik Ø. Johnsen i Statens jernbanetilsyn.

«Mitt inntrykk er at Jernbaneverket er i en positiv utvikling»



Vil doble

BORLÄNGE: - Min drøm, vår visjon og vårt mål med arbeidet vi nå setter i gang, er at transporten av gods på jernbanen over Øresundbrua blir fordoblet.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

Det sier planleggingsjef Pertti Kuusisto i Banverket Trafik og kon-

taktperson for Nordic Corridor i Rail Net Europe (RNE) til Jernbanemagasinet.

Enkelt verktøy

Det viktigste verktøyet i dette samarbeidet blir utarbeidelsen av felles ruteplaner for 13 korridorer for transport av personer og gods på jernbanen i Europa. Et verktøy som gjør det mulig å få laget en ruteplan for transporter over landegrensene i Europa ved kun å henvende seg til én person i ens eget hjemland.

- I tillegg til å ta over arbeidet med ruteplaner skal vi i RNE også samarbeide om markedsrettede tiltak. Videre skal vi jobbe med tiltak

som kan bedre punktligheten og dermed gi bedre regularitet på transport av gods og personer på det nordiske og europeiske jernbanenettet, forklarer Kuusisto.

Punktlighet viktigst

- Hva er hovedproblemet som gods-korridorene tar sikte på å løse?

- I dag er det komplisert og tidkrevende å lage en ruteplan for frakt av gods gjennom flere land. Vår oppgave blir å finne fram til den beste måten å få fram gods på innenfor dagens regelverk og teknikk.

- Det aller viktigste målet er en



PUNKTLIG: – *Industrien i Norden legger mer vekt på punktlighet og regularitet enn raskere transport, sier planleggingssjef Pertti Kuusisto.*

Korridorfakta

- Rail Net Europe (RNE) består av jernbaneforvalterne i alle de 25 EU-landene, samt Sveits og Norge.
- Fra 10. desember 2006 skal RNE etter planen ta over ruteplanleggingen for gods- og persontrafikk i Europa.
- I den forbindelse er det opprettet 13 jernbanelinjer, derunder en nordisk korridor som Norge, Sverige, Finland, Danmark og Tyskland samarbeider om.
- Den nordiske korridoren går fra Turku i Finland via Stockholm og Hallsberg til Malmö. Her ender også grenen fra Oslo via Göteborg, for å gå sammen videre til Taulov i Danmark, Padborg og til Hamburg.
- I hver korridor skal det tilsettes en korridorleder. Den nordiske korridorlederen heter Lars Stenegard og kommer fra Banverket. Han skal stasjoneres i Malmö.

godstrafikken

mest mulig punktlig transport. Da må vi ha en god rutetabell. Volvo, skogindustrien og andre godskunder vil heller ha punktlig ruteplaner enn raske ruteplaner. De legger de mer vekt på punktlighet og regularitet enn raskere transport.

«Vi håper å kunne bli en markedsåpner»

Markedsåpner

– *Hva blir den største gevinsten ved prosjektet?*

– Mer godstrafikk på jernbanen. Hvor mye, tør vi ikke gjette på. Vi vet at det fins ønsker om å kjøre mer gods på jernbanen, og vi håper å kunne bli en markedsåpner som

bidrar til at ønsker blir omsatt i handlinger.

– *Når er målet om å fordoble godstrafikken over Øresund nådd?*

– De siste fem årene har økningen vært 25 prosent. Økningen kommer til å bli større i årene framover.

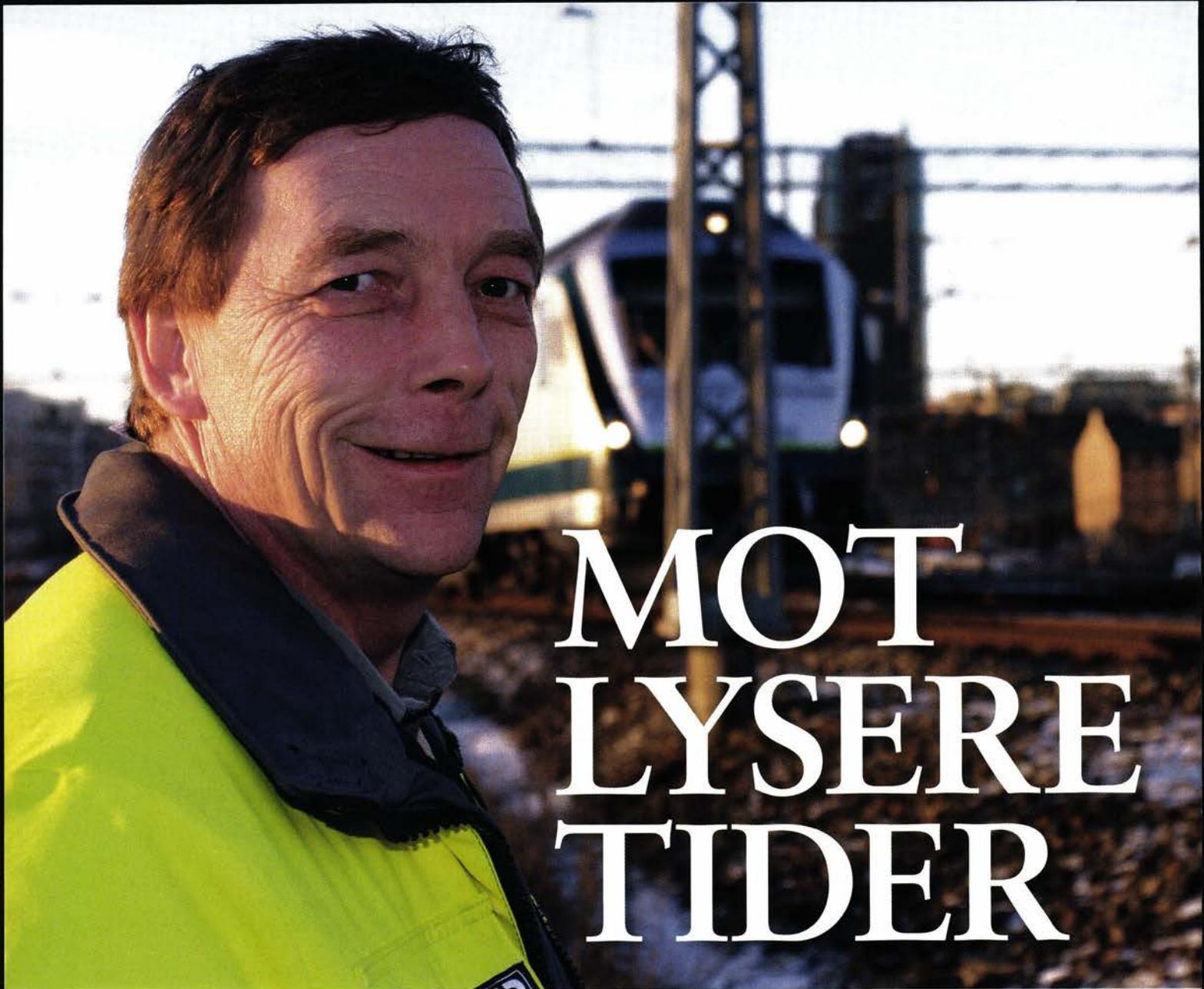
Enkelt

– Jeg håper også at vi skal klare å lage en produktbeskrivelse for den nordiske korridoren, der det står at en kan transportere så mange tonn i den og den relasjonen til den og den kostnaden. Med andre ord: at vi om en to-tre år har en pro-

duktkatalog der en ikke behøver å være spesialist på jernbane for å forstå og bruke den.

– Vi skal ikke glemme at også persontrafikken vil kunne dra nytte av korridorene. Vi kan lage ruteplaner både for gods- og persontrafikk. Tyngdepunktet tror vi likevel ligger på gods ettersom persontrafikken ikke går over så lange strekninger lenger, avslutter Pertti Kuusisto.

svein.erik.bakken@jbv.no



MOT LYSERE TIDER

SÅRBART: Ove Fuglehaug har ansvar for å holde den mest trafikkerte delen av banenettet ved like.

- Vi er på god vei mot å få ett jernbanelog, sier Ove Fuglehaug på tampen av et tungt år. Han ser optimistisk frem til det nye: Uten oppsigelsestrussel, med nok å gjøre og vinterberedskapen på plass.

Tekst og foto: PER RATHE

- Oppsigelsene er trukket tilbake, og vi har nok av oppdrag. Hva mer kan man forlange? sier den sindige valdrisen, som har gått gradene fra baneaspirant til mellomleder med

arbeidsgiveransvar for 120 medarbeidere. Mer enn 30 færre enn på samme tid i fjor riktig nok. Og færre skal det antagelig bli. Men den type hoderegning interesserer ham ikke så mye.

- Det overføres en del folk til banesjefen nå ved årsskiftet. Og vi står jo foran en ny omorganisering. Det går rykter om at det skal skje noe allerede nå, men jeg har fått signaler om at Drift skal opprettholdes som i dag ut 2006. Nå bør vi ta oss tid til å finne en varig organisasjon. Høres ikke det ålreit ut nå? ler han og legger til: - Vi bør ha

prøvd nok til å vite hva som ikke fungerer i hvert fall.

Alle mann i arbeid

Det siste årets vidervedigheter har ført til at fagfolk har gått fra Drift til banesjefene. De skal kontrollere at de private entreprenørene utfører jobbene de vinner på en forsvarlig og tilfredsstillende måte. Resten skulle sies opp, men så forandret verden seg.

«Nå skal tidligere arbeidskamerater kontrollere at jeg gjør jobben skikkelig. Dårlig utnyttning», klaget en fagarbeider her forleden.

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Ove Fuglehaug (52)

TITTEL: Produksjonsleder

ANSATT: Drift Region øst/Oslogate 3

STARTET SOM: Baneaspirant i NSB i 1979

BOR: Bjørge i Valdres (hybel på Alnabru)

«Vi bør ha prøvd nok til å vite hva som ikke fungerer»

likehold av linjen, signalanlegget og kontaktledningsanlegget på strekningen Spikkestad-Lillestrøm og Gjøvikbanen med tilliggende herligheter som Oslo S, Alnabru og diverse skiftetomter og driftsbanegårder.

– Litt av et område?

– Det mest trafikkerte i hvert fall, smiler Fuglehaug.

Trenger folk

– Jeg håper vi får søke etter folk til KL og Signal. Det trengs, sier Fuglehaug. For øvrig er han mer opptatt av å formidle at alle er i arbeid enn å dramatisere bemanningssituasjonen. Vinterberedskapen er satt i verk, men det betyr ikke at medarbeiderne sitter og venter på det store snøfallet. I vinterturnusen inngår vanlige driftsoppgaver som lar seg kombinere med beredskapen.

Han har kanskje i bakhodet det oppstyret det vakte da medarbeidere i BaneProduksjon angivelig ble sittende på brakka og se på at snøen lavet ned for noen vintre siden.

Fuglehaug humrer.

– Husk, da trente vi på å drive forretning. Vi skulle holde oss til avtalene og bare gjøre det som var avtalt og priset. Noen tok det kanskje litt for bokstavelig.

Hadde søknaden klar

Ove Fuglehaug hadde skrevet slutt-pakkesøknaden og hadde ny jobb med bedre betingelser på hånden, men sendte aldri søknaden.

– Det som ble avgjørende, var nok det ansvaret jeg følte for den nedbemanningen som skulle komme. Det var en tøff oppgave å skulle foreslå hvem som fikk bli og hvem som måtte gå. Jeg ville ikke overlate det til andre, selv om de sikkert kunne klart det bedre enn meg. Dessuten måtte jeg vel kunne finne noe nytt å gjøre etter å ha vært med på en slik prosess. Men det veide også tungt at jeg trives veldig godt her. Jernbaneanverket har gitt meg mye, og da ønsker jeg å gi noe tilbake, sier Ove Fuglehaug.

Men slik er det ikke. I hvert fall ikke i Oslo, bedyrer Ove Fuglehaug.

– Her bruker vi alle tilgjengelige fagfolk i forståelse med banesjefene, ingen er opptatt med å kontrollere hverandre. Alle mann er i arbeid, og vinterberedskapen er i gang. Det skyldes et godt samarbeid mellom driftssjefens og banesjefens folk og viser at vi er på god vei mot ett jernbaneverk, slår han fast.

Behov for kontroll

Men behovet for kontroll av eksterne firma vil være der også etter den siste snuoperasjonen.

– Vi skal ha konkurranse, og det mener jeg er riktig, fortsetter Fuglehaug. – Vi i Drift har ikke mannskap og maskiner til å ta de store oppgavene. Vi skal konsentrere oss om de vanlige driftsoppgavene og feilretting.

Han har ansvar for drift og ved-



«Det er ikke bare fordeler med høyhastighetstog. Min svigermor bor i Sevilla. Tidligere besøkte hun oss et par ganger i året. Nå dukker hun opp et par ganger i måneden.» (Vingehjulet)

IGNACIO BARRON DE ANGOITI

Spanjol/ansvarlig for høyhastighetsprosjekter i UIC

«Målet for denne regjeringen er å få Europas råeste infrastruktur. Tenk om vi kunne fått en triangel med høyhastighetstog mellom Østfold, Vestfold og Oslo.» (Dagens Næringsliv)

LIV SIGNE NAVERSETE

Samferdselsminister

«Rørosbanen og Solørbanen med videre forbindelse til Sverige kan avlaste både Dovrebanen, E6 og trafikken for øvrig rundt Osloområdet. Jeg tror det er en framtidig utvikling å satse på det.» (Glåmdalen)

ARVE BONES

Ordfører (Ap), Kongsvinger

«Vi blir mer og mer overbevist om at det vil være klokt å begynne med dobbeltspor fra Sande og videre sørover. Det vil åpne for bedre kryssingsmønster, noe raskere fremføring og bedre dialog med pendlerne i Sande.» (Tønsberg Blad)

TOM INGULSTAD

Plandirektør, NSB AS

«Når 96 prosent av alle togene som går på Trønderbanen er punktlig, er det ikke så rart at trønderne er fornøyde med det togtilbudet.» (Adresseavisen)

TROND KVARVING

Leder Pendlerforeningen i Nord-Trøndelag

Midt-Norges nye trafikknutepunkt

TRONDHEIM: Jernbaneverket og NSB planlegger å gjøre Trondheim Sentralstasjon om til Midt-Norges største og viktigste trafikknutepunkt. Sammen med andre eiendomsutviklere planlegges en ny attraktiv bydel ved Trondheimsfjordens bredd.

«... både et jernbanetiltak og en byutvikling»

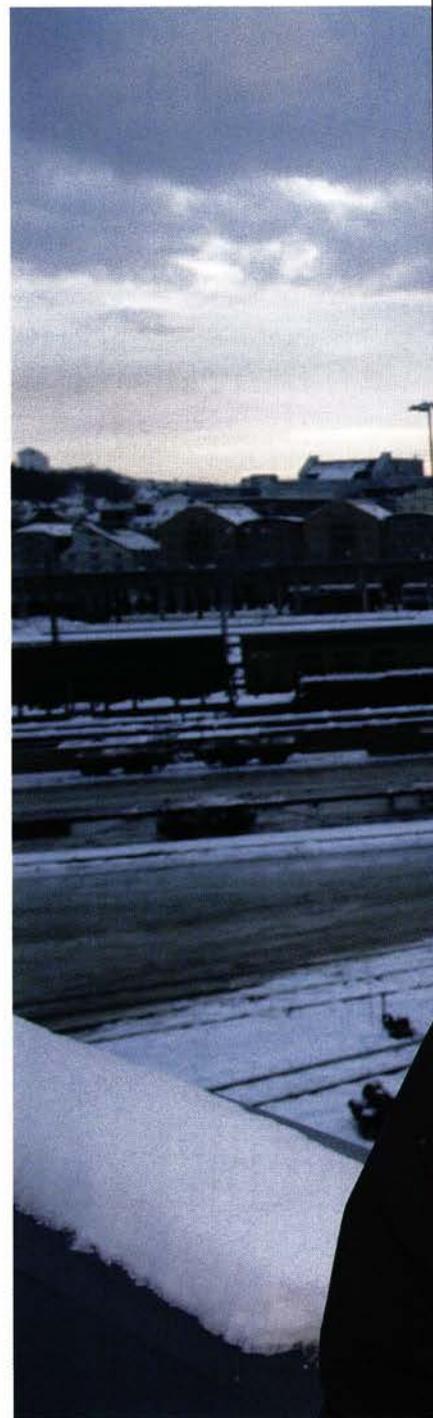
Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN
Foto: ARVID BÅRDSTU

Totalt dreier det seg om prosjekter i milliardklassen. Prosjektleder Ottar Remman i ROM eiendomsutvikling AS (ROM) anslår byggevolumet ved Trondheim S til om lag 40.000 kvadratmeter med næringsbygg:
– Forhåpentlig kan vi også få

innslag av boliger i området. Ny tverrforbindelse fra Trondheim sentrum og tvers over sporene på Brattøra vil knytte byen til havneområdet og skape nye trafikkstrømmer – rett til togene.

Bakgårdspreg

– Tverrforbindelsen er bærebjelken i de nye store planene, understreker Remman og minner om at dagens jernbanestasjon og store deler av Brattøra er i ferd med å få et bakgårdspreg. – Det er det ingen som vil at området skal bli, i hvert fall

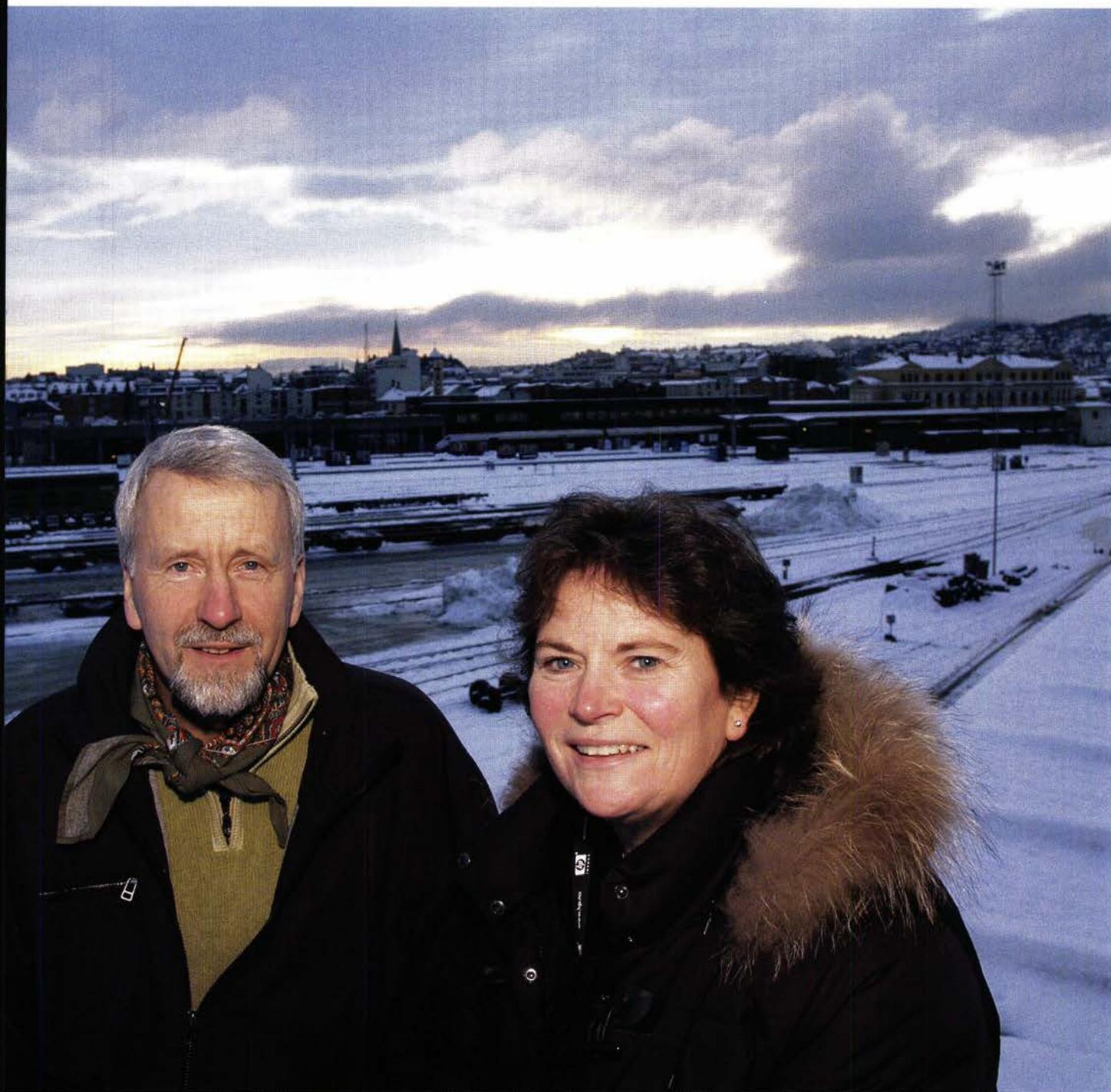


NAV: De vil bygge både bygge et kollektiv Espnes Landheim i Jernbaneverket.

ikke folk som har noe med jernbanen og tog å gjøre. Ei heller byen og kommunen. Vårt prosjekt er derfor både et jernbanetiltak og en byutvikling, mener Remman, som villig vekk gir Jernbaneverket (JBV) mye av æren for å ha beredt grunnen for dette store og spennende prosjektet.

Begynte å rulle

– Utgangspunktet var våre planer om å bygge om og ruste opp plattformene på stasjonen samt planene til Trondheim Parkering om et nytt



tv for Midt-Norge og en ny attraktiv bydel i Trondheim prosjektdirektør Ottar Remman i ROM eiendomsutvikling as og seksjonsleder Vigdis

parkeringsanlegg på eller ved stasjonen, sier seksjonsleder Vigdis Espnes Landheim ved Regional Utvikling i JBV Region Nord.

– Et parkeringsanlegg vil ha behov for en ny tverrforbindelse mellom sentrum og Brattøra. Trondheim kommune, Jernbanelverket og Trondheim Havn utarbeidet i 2004 en forstudie for å finne ut hvor en slik bru burde ligge. Prosjektet har siden gått sin gang, men det var først etter et møte mellom kommunen, grunneierne og andre interessenter på

Brattøra 1. februar i fjor at ballen for alvor begynte å rulle.

Grep sjansen

ROM lanserte tidlig i planarbeidet forslag om et høyt næringsbygg på hele 10.000 kvadratmeter på deres eiendom på Brattøra. Det ble det av ulike grunner ikke noe av.

Etter at kommunen gav klare signaler om at den ønsket en ny tverrforbindelse over sporområdet samt å utvikle planer for hele Brattøra, fant JBV og ROM sammen med andre tiltakshavere

det hensiktsmessig å utvikle planer som gjør området ved stasjonen til en levende bydel.

På sjøsiden av stasjonen er det Entra og Trondheim havn som er eiendomsbesittere og deltakere i planarbeidet.

– Vi har hver for oss lagt fram våre prosjekter, men er nå enige om å fremme dem som en samlet plan overfor kommunen. Går alt som det skal, vil reguleringsplanen

«... viktig for jernbanen og kollektivtrafikkens framtid»

VIGDIS ESPNES LANDHEIM



BYDEL: Sik ser eiendomsutviklerne for seg den nye bydelen i Trondheim.

ILLUSTRASJON: PIR II ARKITEKTONTOR AS

- være vedtatt innen årsskiftet, og da kan vi sette i gang med utbyggingen, opplyser Remman.

Vinn - vinn

– Det nye trafikknutepunkt vil omfatte buss, hurtigbåt, fly og tog. Satsingen på byutvikling, arbeidsplasser og boliger i nær tilknytning til dette «kollektive navet» vil gi en vinn - vinn effekt for kollektivtrafikken, miljøet, Trondheim by og hele Midt-Norge, sier en begeistret prosjektdirektør, som mener Brattøra vil bli et fantastisk sted å bo og jobbe.

Før det første spadetaket er tatt, vil ROM renovere og modernisere gamle Trondheim jernbanestasjon. Det neste som vil skje, er at JBV vil fornye plattformene, og samtidig bør fundamenteringen av det framtidige lokket over plattformene bli gjort.

Veldig viktig

Siden kan det gå slag i slag med bygging av ny tverrforbindelse, stasjon, parkeringshus og næringsbygg. Om 10 til 15 år kan den nye bydelen ved Trondheimsfjorden stå ferdig i all sin skrud – om dagens

store planer blir til virkelighet.

– Etableringen av et nytt og moderne trafikknutepunkt på Brattøra vil være veldig viktig for jernbanen og kollektivtrafikkens framtid i Trondheim og i Midt-Norge, avslutter seksjonsleder Vigdis Espnes Landheim i JBV.

svein.erik.bakken@jbv.no



Togselskapene organiserer seg

TYDELIG: – Den nye operatørforeningen vil tydeliggjøre at spor og togmateriell henger sammen, sier Terje Bulling i Flytoget AS.

Tirsdag 24. januar 2006 blir trolig en liten merkedag i norsk jernbanehistorie. For da organiserte togselskapene i Norge seg for første gang i sin egen forening - Norsk Togoperatør Forening (NTF).

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Foto: ØYSTEIN GRUE

– Hovedformålet med NTF er at kunden skal få et bedre togtilbud. Foreningen skal snakke kundens og ikke det enkelte selskaps sak. Vi skal videre være en felles høringsinstans for alle togoperatørene og samtidig være synlige i samfunnsdebatten, sier leder av interimsstyret, teknisk direktør Terje Bulling i Flytoget AS.

Positiv respons

– Det var Connex Norge AS som tok initiativet til å kalle inn alle togselskapene med tanke på å danne en felles operatørforening, fortsetter Bulling.

Alle de store operatørene var positive til ideen, og på et møte på Gardermoen 31. oktober i fjor ble de enige om å jobbe videre med ideen. Et interimsstyre fikk i oppgave å forberede etableringen.

– Hvem kan være med?

– Vi har lagt opp til at både de som er operatører i Norge og de som kan tenke seg å bli det, kan være med. Til sammen snakker vi om 10-20 medlemmer.

Stå samlet

– Hvorfor etablere en togforening?

– Vi trenger en forening der vi kan ta tak i og stå samlet bak saker som er felles for alle togselskapene. Det gjelder rammebetingelser som godkjenning av selskaper, energispørsmål, bøtesystemet osv. Da vil vi som selskaper stå sterkere. Særlig de små selskapene vil nyte godt av vår virksomhet.

– Hva blir den første arbeidsoppgaven?

– Sak nummer én er å bedre jernbanens rammebetingelser generelt. Videre skal vi tydeliggjøre at spor og togmateriell henger sammen slik at togselskapene får det de har betalt for. Da må regningene være spesifiserte, slik at det blir klart hva som er leveransen fra JBV og like klart hva som er leveransen fra oss til kunden.

Raskt synlige

Norsk Togoperatør Forening ønsker raskt å bli synlig.

– Skal vi lykkes med det, må vi ta tak i saker som våre kunder brenner for.

– Hvordan få store og små

operatører til å dra sammen?

– Et viktig verktøy er å etablere et bredt styre, slike at både små og store og norske og utenlandske selskaper er representert i styret. Alt arbeid skal skje ute i medlemsbedriftene. Vi skal med andre ord ikke ha en forening som lever sitt eget liv. Forslaget til budsjett for 2006 er derfor på nøkterne 219.000 kroner, avslutter Terje Bulling.

svein.erik.bakken@jbv.no

«NTF skal snakke kundens og ikke det enkelte selskaps sak»

Styret

- Leder Rolf Michael Odland Connex AS
- Nestleder Tom Ingulstad NSB AS
- Styremedlem Tom Lund Flytoget AS
- Styremedlem Bjørn Kanstad Ofotbanen AS
- Styremedlem Erlend Solem AS Gråkallbanen
- Bjørn I. Wist CargoNet AS
- Styremedlem Søren K. Mortensen DSB International

Trenger stoff

Norsk Jernbanemuseum publiserer hvert år en årbok. Spennvidden i stoffet går fra faglige artikler om tog og jernbane til selvopplevde historier fra mennesker i og rundt jernbanen. Til neste utgave ønsker museet bidrag fra deg! Det kan for eksempel være glade historier, triste historier, rare historier eller historiske hendelser. Hvis du lurte på noe i den forbindelse, kan du kontakte redaktør Mette Larsen på tlf. 62513262. Stoff, både tekst og bilder, sendes til Norsk Jernbanemuseum, pb. 491, 2304 Hamar eller som e-post til mette.larsen@jbn.no. Fristen for å levere bidrag er 20. mars.

Spillavhengighet

- Spillavhengighet er blitt et økende problem i samfunnet. Da må vi være åpne for at det kan være noen som har det problemet i Jernbaneverket også, sier personalrådgiver i Region nord, John Morten Laugsand.

Når AKAN inkluderer spillavhengighet på linje med alkohol- og narkotikamisbruk, er det fordi følgene av avhengigheten kan være like dramatiske for den det gjelder; tap av jobb, tap av familie og bunnløs gjeld.

- De som først får mistanke om at en person er «hektet» på spill, er familie, kolleger og arbeidsgiver. Arbeidsgiver fordi vedkommende vil ha behov for forskudd på lønn og at personen får økt fravær. Kolleger vil også bli spurt om å låne bort penger. Familien vil merke det på endret atferd der humørsvingninger er et framtrødende trekk, sier John Morten Laugsand.

EØS-transport

Fra 1. januar 2006 kan aktører fra EØS-land trafikkere hele det norske jernbanenettet når dette er en del av transport mellom Norge og ett eller flere EØS-land. Fra 1. januar neste år blir det åpnet for at jernbaneforetak fra andre EØS-land også kan drive innenlands gods-transport i Norge. Disse reglene har kommet i stand som følge av EU-kommisjonens Jernbanepakke II.



I SKOGEN:
Elgen holder seg mer inne i skogen, og i mindre grad ute på linja, etter at Jernbaneverket startet sitt målrettede arbeid mot vilt-påkjørsler. FOTO:

ØSTEIN GRUE

Langt færre dyrepåkjørsler

I 2005 ble vesentlig færre dyr påkjørt av tog sammenliknet med tidligere år. - Dette tyder på at tiltakene vi gjennomfører gir effekt, sier banesjef Tor Rørosgård på Rørosbanen.

Foreløpige tall viser en reduksjon på vel 25 prosent i antall påkjørsler, alle landets banestrekninger sett under ett. Mens det i 2004 ble påkjørt 1650 dyr på linjene, er det foreløpige tallet for fjoråret 1192. På Rørosbanen alene er nedgangen på 106 dyr. Det er flest elg som blir påkjørt på jernbanen.

- Vi har gjennom flere år hatt et systematisk samarbeid med kommuner og grunneierlag langs banen, sier Tor Rørosgård til BaneNettet. Det hele startet som et forskningsprosjekt i Østerdalen og det er resultater fra dette arbeidet vi nå omsetter i handlinger.

- I hovedsak er det viktigste tiltaket vi gjør å rydde skogen langs sporet. Enkelte strekninger rydder vi hele 30 meter ut til

hver side av sporet for at elgen ikke skal finne mat nær linja. Vi ser da at elgen enten snur eller går rett over sporet, og vi unngår at den tar tilhold på og inntil linja.

- Andre tiltak er å kjøre ut fôr til spesielle fôringsplasser og å brøyte en del skogsbilveier nær banen. Disse tiltakene er med på å stoppe mye av elgens vandring helt ned i dalen der bane og riksvei går, sier Rørosgård, som er sikker på at disse tiltakene er med å holde tallene på påkjørsler nede.

- Tallene vil selvsagt svinge fra år til år, men vi vil fortsette å jobbe målrettet med dette i Jernbaneverket, sier banesjef Rørosgård på Rørosbanen.

(BaneNettet)



ENGASJEMENT: Guiseppe Aurisicchio (til høyre) fra Mer Mec SPA skal levere fire målevogner til Kina.

Kinesere testet målevogna

Fjellvante tibetanere studerte ivrig det avanserte utstyret i målevogna «Roger 1000» under en prøvetur på Gardermobanen. Selv om Kong vinter tok regien i puddersnøen, gleder kineserne seg til å få den første av fire tilsvarende målevogner.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Målevognene vil garantert komme til nytte når kineserne tar den i bruk på jernbanen i Tibet på permafrost 5000 meter over havet. De klimatiske utfordringene i Oslo 20. januar kunne nok virke temmelig banale. Men representanten for Mer Mec SPA, Guiseppe Aurisicchio, som skal levere fire tilsvarende målevogner fra snøfattige Monopoli i Sør-Italia til Kina, måtte strekke armene i været.

- Under slike forhold er det ikke mulig å måle verken sporgeometri eller kontaktledning, forklarte Geir Harald Ingvaldsen, sjefsingeniør i Jernbaneverket til en engasjert kinesisk gruppe. Både tibetanere så vel som representanter for jernbaneministeriet i Beijing hadde forståelse for at været satte en stopper for

demonstrasjonen på Hovedbanen og Gardermobanen. Den lette snøen pakket seg rundt lasermåleutstyret og gjorde målinger umulig.

Om forholdene på sporet var krevende denne dagen, ble tiden om bord på målevogna godt utnyttet. Forventningsfulle kinesere fikk studere målinger fra tidligere turer og se eksempler på kontinuerlige fotoopptak mens målingene pågår.

- Vi fremhever ofte kontrastene mellom lavland og høyfjell i Norge når klimatiske forhold gjør det krevende å drive jernbane i Norge. Men denne gruppen - som representerer sentrale myndigheter i Beijing og miljøer som bygger jernbane på 5000 meter i Tibet - står nok overfor større utfordringer enn vi er vant med å løse, sier Geir Harald Ingvaldsen til Jernbanemagasinet. ■

Lysaker stasjon i kurve

Det er nå bestemt at Jernbaneverket skal bygge Lysaker stasjon i tråd med gjeldende reguleringsplan. Gjennom avklarende møter med Samferdselsdepartementet og Statens jernbanetilsyn har Jernbaneverket forpliktet seg på å komme fram med noen avbøtende tiltak med hensyn til tilgjengeligheten mellom tog og plattform. Lysaker stasjon blir liggende i kurve og diverse tiltak skal sikre at avstanden mellom tog og plattform ikke overstiger 25 centimeter. (BaneNettet)

Punktlighetsrekord

I 2004 ble norsk togtrafikk rangert som Europas tredje beste på punktlighet. Men 2005 ble enda bedre! I følge jernbanedirektør Steinar Killi er det flere faktorer som bidrar til mer presise tog ved siden av at Jernbaneverket har hatt spesielt fokus på punktlighet. Av disse faktorene er mer målrettet vedlikehold og innsatsen fra togoperatørene viktig. - Men vi ser også at den nyåpnede Askerbanen allerede har god effekt på punktligheten for hele Østlandsområdet, uttaler Killi til www.jernbaneverket.no.

Godbit for katolske togelskere

Märklin har laget et modelltogsett som kun selges via det kristne auksjonsnettstedet www.vivat.de. Startprisen på auksjonen er i overkant av 62 000 kroner, melder Aftenposten.no.

Det spesielle med dette modelltoget er at det er velsignet av nå avdøde pave Johannes Paul II, og at hver vogn er signert av blant andre kardinalene i Tyskland - inklusive Joseph Ratzinger, den nåværende paven. Den som kjøper modelltogsett får med et sertifikat som bekrefter at dette er ekte saker, og at det bare er laget ti sett.



BRAGD: Rundt 30 fagpersoner fra Jernbaneverket, Telenor og Spilde Entreprenør AS jobbet på spreng for å åpne Bergensbanen med tilhørende telefon- og internettforbindelse mellom Vestlandet og Østlandet.

Heltmodig juleinnsats

Med imponerende innsats ble Bergensbanen gjenåpnet allerede 2. juledag om morgenen - 72 timer etter at ei steinblokk på flere tonn sendte et godstog av sporet mellom Voss og Bergen.

Tekst: ØYSTEIN GRUE
Foto: BJØRN SKAUGE

– Vi priser oss lykkelige over at avsporingen kun medførte materiell skader, sier banesjef Norvald Skjoldli til Jernbanemagasinet. Sammen med regionledelsen ble han tilkalt etter at et godstog tilhørende Cargo-net ble borte for togleder på strekningen Bulken – Evanger ved 03.15-tiden på lille julaften.

– Jernbaneverkets beredskapsvakt tok seg raskt frem fra Saughaug holdeplass til toget på østiden elva Vosso, vis-a-vis gården Kvilekvål ved E16. Her møtte han en fortumlet

lokfører som kom utrolig heldig fra kollisjonen med en steinblokk på flere tonn, forklarer Skjoldli.

Lok-salto

– I 70 km/t – uten at lokfører fikk noe forvarsel – slo lokomotivet salto mot steinblokken og ble liggende med fronten mot vognene, som tårnet seg opp rundt lokomotivet. Lokførerplassen var tilsynelatende det eneste stedet i loket som ikke var rammet, og kollisjonsstedet så ut som en skrekkefilm, skildrer den erfarne banesjefen.

Jernbaneverket har installert ras-sikringsanlegg like i nærheten av



LYKKELIG UTGANG: At lokføreren på egen

stedet hvor frostprensning utløste et ras, men ikke akkurat der steinblokken kuttet internett- og telefonforbindelsen mellom Vestlandet og Østlandet. Fjernstyring, signal og strømforsyning var brutt.

Etter kollisjonen lå et titalls containervogner sammenfiltret over og rundt sporet. Det tunge lokomotivet hadde forskjøvet og skadet både spor og underbygning.

Over elva

– I løpet av formiddagen lille julaften startet oppryddings- og reparasjonsarbeidet, som pågikk sammenhengende i 60 timer, kun



... klarte å komme seg ut av loket, var uvirkelig for de første som kom frem.

med opphold fra klokken 15 julaften frem til klokken 9 første juledag, forteller Norvald Skjoldli.

Materiellet ble raskt frigitt, slik at mannskapet kunne begynne å rydde. Ryddejobben besto i å fjerne 15 ødelagte vogner samt et lok som delvis skulle tas vare på.

To store gravemaskiner, en hjulshovel og en dumper ble kjørt over elva for å løfte og kjøre bort de tunge vogndelene, som ble delt opp med skjærebrenner.

Skjoldli berømmer alle impliserte, fra Spilde Entreprenør og Mantena til egne faggrupper innen sterkstrøm, kontaktledning, tele, signal og linje.

– Før vi tok helg på julaften, var både Jernbaneverkets og Telenors kabler reparert.

Redde laks

– Vi har håndtert togstans i romjulen, men jeg har aldri vært med på en så kompleks og krevende operasjon på helligdager, innrømmer Norvald Skjoldli.

Fra sporarbeidet startet om morgenen første juledag, gikk det under ett døgn til Bergensbanen ble meldt gjenåpnet klokken 08.30 andre juledag. Da kunne morgentogene gå som normalt igjen.

– Ingen julepostforsendelser ble

berørt. Godstoget som havarerte, fraktet forbruksvarer, hvorav en del bygningslast. Den største utfordringen var å ikke skade gyteområdet til den unike Vossolaksen.

– *Hva kostet denne avsporingen?*

– Kostnadene for Jernbaneverket dreier seg om et par millioner kroner. Det materielle tap for Cargonett AS utgjør imidlertid et langt høyere beløp, avslutter Norvald Skjoldli.

« ... kollisjonsstedet så ut som en skrekkfilm »

oyg@jbv.no

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Øystein Noreng

TITTEL: Professor,
Handelshøyskolen BI



En visjon på skinner

Enten vi liker det eller ei og uansett regjering konsentreres Norges befolkning stadig mer langs akser og i storbyområder. Den umiddelbare risikoen er en forverring av miljøet og tidstap ved økende biltrafikk og forstoppelse på et veinett som aldri holder tritt med trafikkveksten.

Alternativet er ikke å tviholde på bygdene ved stadig bedre veier i utkantstrøkene, men å foregripe grunnlaget for trafikkvekst i større byområder ved et skinnegående tilbud som i hastighet, frekvens og komfort kan utkonkurrere bilen.

Pågående jernbanetiltak

I Norge gjelder dette særlig regionen rundt Oslofjorden, Grenland, Nord-Jæren, Bergen og Trondheim. Tvang og bompenger nytter lite for å få folk ut av bilen. Alternativet må være mer komfortabelt, raskere og mer pålitelig.

Trafikkveksten gjør sitt til å svekke bilens konkurranseevne i tettbygde strøk, men problemet kunne håndteres bedre ved mer pågående tiltak for jernbanen. Poenget er at et tilbud av raske, hyppige, komfortable og pålitelige tog vil kunne gi en betydelig gevinst ved større markeder for næringslivet, arbeidstakere og boligsøkere.



Redusert reisetid

Trafikkpresset på de sentrale bystrøkene kan dempes ved at mindre sentra forbindes bedre tidsmessig. I Osloområdet er utfordringen i første omgang å redusere tidsavstanden til nabobyene Drammen og Moss.

Med en utbedret skinnegang og raske tog i 160 kilometers fart kunne visjonen være en reisetid mellom Drammen på Oslo på 15 minutter, mellom Moss og Oslo på 23 minutter. Eventuelt med tog hvert kvarter til Drammen og hvert 20. minutt til Moss. På denne måten ville begge byer kunne bli sterkere integrert i en voksende Osloregion, til alles parters fordel.

Utvidet bo og næringsmarked

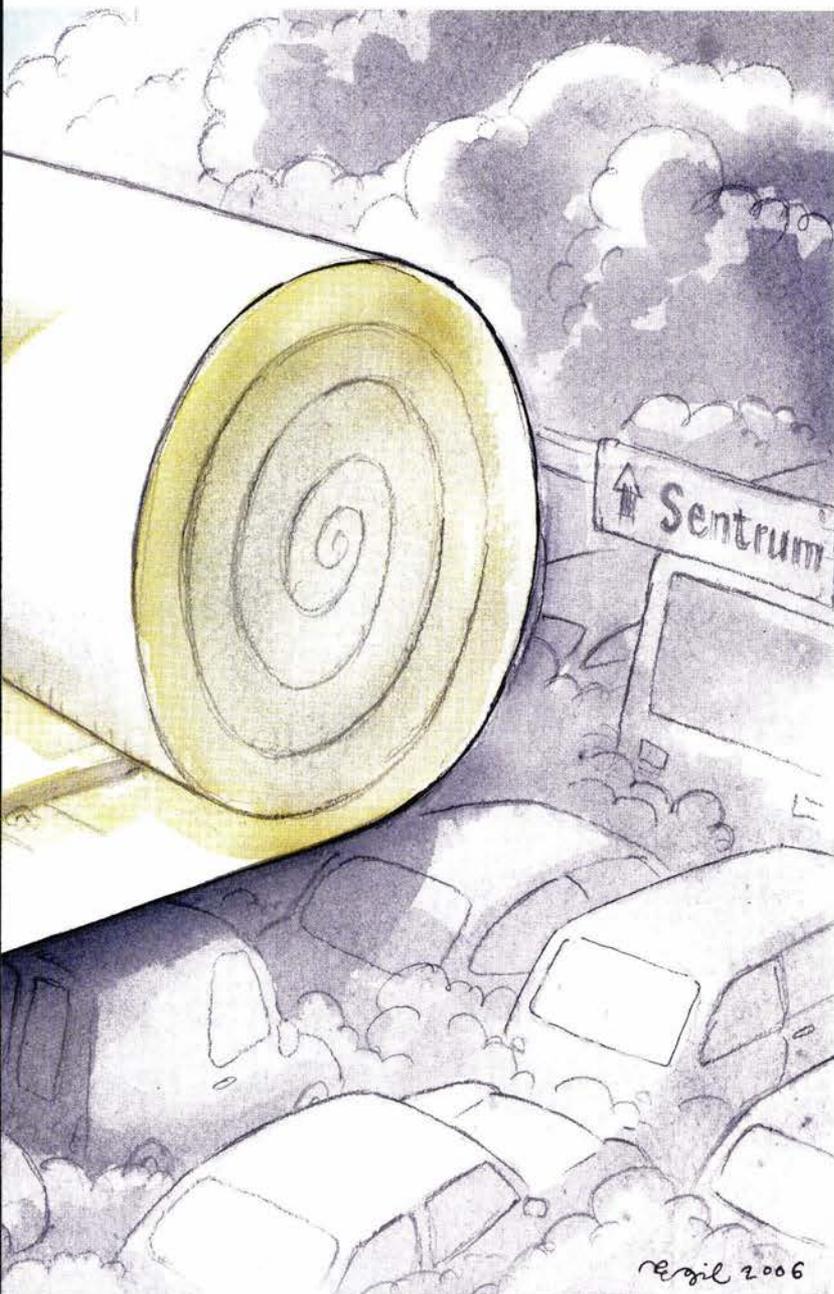
Opplegget kan utvides ved for eksempel ved å bringe Fredrikstad

og Tønsberg, kanskje også Hamar, innenfor tre kvarters minutters reisetid fra Oslo. Veksten i næringsliv og bosetting vil da kunne bli jevnere fordelt over et større område.

Med en sterkt redusert tidsavstand vil nærmarkedet utvides og ulempene for næringslivet ved lokalisering utenfor Oslo dempes. Boligmarkedene ville bli bedre integrert, med relativt stigende eiendomspriser i nabobyene og relativt svakere prisvekst i Oslo.

Krever forsert utbygging

I investeringer vil en slik løsning kreve en forsert utbygging av nye dobbeltspor vestover til Sandvika og sørover til Ski, samt en utbedring av linjene videre med henblikk på hyppige og raske tog. Gjennom Oslo må kapasiteten økes, eventuelt ved



FORSERER: Professor Øystein Noreng ved Handelshøyskolen BI skisserer i denne artikkelen hvordan han vil forsere utbyggingen av dobbeltspor i Oslo-området.

TEGNING: EGIL NYHUS

Raske og hyppige lokaltog

På Nord-Jæren er Jernbaneverket i gang med å legge dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes. Målet er en infrastruktur som kan betjene raske og hyppige lokaltog, eventuelt med kvartersruter, og hver halve time til Nærbø.

Her kan det være aktuelt å gjenåpne lokalbanen til Ålgård. Et godt togtilbud langs en akse sørover fra Stavanger vil neppe være tilstrekkelig for Nord-Jæren. Det er også behov for en forbindelse til Forus og Sola, kanskje også Tananger.

I Bergen, der bybanen endelig synes å komme, planlegges dobbeltspor til Arna, men det er også behov for baneforbindelse nordover og vestover for å avlaste veinettet. I Trondheim har en bybane vært diskutert i mange år, uten at noe har skjedd.

Samtlige steder ville kunne nyte gevinsten ved raske og hyppige tog ved en bedre integrering av næringslivet med større kundegrunnlag, et større arbeidsmarked og et større boligmarked. Vi trenger en offentlig politikk med et helhetssyn på transport, miljø og næring i storbyområdene.

«Et skinnegående tilbud som i hastighet, frekvens og komfort kan utkonkurrere bilen...»

en ny dobbeltsporet tunnel fra Filipstad til Oslo S.

Et raskt, hyppig og komfortabelt togtilbud fra nabobyene ville måtte suppleres med en tilsvarende forbedring av kollektivtilbudet i Oslo, først og fremst T-bane og trikk, for å få ned den samlede reisetid mellom for eksempel bosted i Drammen og arbeidsplass i Oslo, eller omvendt.

Resultatet vil ikke bare gi reduserte utslipp og bedre luftkvalitet, men også en betydelig tidsgevinst. I dagens Norge avslår mange arbeidstakere overtid, hvilket antyder at fritid har samme verdi som arbeidstiden.

Akutt problem

Problemet er i ferd med å bli akutt ved trafikkveksten i Oslos vestkorridor. Valget står mellom å

bygge en helt ny motorvei, som vil tiltrekke trafikk og trolig bli tilstoppet om få år, eller å satse radikalt på effektiv skinnegående transport. Eventuelt ved en forsert utbygging av nytt dobbeltspor, bedre parkeringstilbud ved stasjonene, og kanskje en ekspressstrikk på stylder over dagens motorvei.

En tilsvarende tankegang kan anvendes i mindre målestokk i Grenland. Her er næringslivet og bosettingen sterkt konsentrert langs en akse fra Skien til Langesund. Skinnegangen fra Skien til Brevik kan med forholdsvis små investeringer brukes av lokaltog, og eventuelt føres videre sørover som bybane. Alternativet er økende biltrafikk, mer forurensning, forstoppelse, tidstap og enda flere ulykker.

FISKE- LYKKE

Tipset: Betrodd sjef i Jernbaneverket bedriver utagerende festing i Råde. Og jo da, Per-Arne Fredriksen vedkjenner seg både det og mer til. Som at han er oppriktig glad i den snakkende fisken som har fått eksil på kontoret hans.

Tekst og foto: PER RATHE

«Men så oppdaget jeg at det dreide seg om så mye mer enn å bare legge ut noen sviller og noe pukk»

– For all del, jeg står inne for alt det som står på hjemmesiden vår, men det der er altså noe jeg driver på med i fritiden. Vi møtes en gang i måneden, presiserer Per-Arne Fredriksen når jeg ringer ham og forklarer hvorfor Jernbanemagasinet ønsker å bli litt bedre kjent med ham.

På vennegjengens hjemmeside skriver han om dattkvelden i september i fjor hjemme hos ham selv: «Mer å drikke og på med Black Sabbath med Ozzy Osborne! Full rulle igjen! Ikke rart at datteren i



MØTE MED

Per-Arne Fredriksen (47), pro

huset på 15 ristet oppgitt på hodet! Ja, ja – må slå seg løs en gang iblant! Jeg selv kom meg vel i seng i fem-tiden».

Kunne det kanskje la seg gjøre å få delta på et av de utagerende møtene i dartklubben Six-pack-en i Råde? Dette Råde; så genialt sentralt beliggende en time fra hovedstaden, forstad til tre byer med nesten egen flyplass, et av landets to Porsche-verksteder og så mye, mye mer, ifølge patriot Fredriksen.

Persiennet mot do

Men nei da, vi møtes i åttende etasje i Utbyggings lokaler i Oslo City, dit han reiser til og fra med tog, uten å gjøre noe stort nummer av det.

– Jeg markedsfører jernbanen i

det stille, men holder fremtidsvyene mine for meg selv. Det er mer interessant å høre hva andre mener. Folk flest er opptatt av jernbanen, det hender jeg står på plattformen og overhører samtaler om prosjekter jeg har ansvaret for, sier han.

Kontoret hans er enkelt og ikke så stort, men det ligger da vegg i vegg med direktørens. Persiennene mot gangen forklarer han med at dørene er plassert rett utenfor.

– Døren pleier å stå åpen. Jeg liker at folk stikker innom, og er mye på farten rundt om i huset.

Det stemmer bra med hva et par medarbeidere har fortalt meg på forhånd. Sjefen er uhøytidelig, romslig og full av humor, avslører de. Han er også tydelig og strukturert og evner å få ut det beste hos



SNAKKENDE FISK: Per-Arne Fredriksen er ihuga sportsfisker og setter pris på den snakkende fisken som skiller seg ut fra plansjer, permer og papirbunker

Prosjektleder i Jernbaneverket Utbygging

medarbeiderne. Dessuten har han en finger med i alt som skjer i Utbygging, og kan mye om jernbanen.

En kald fisk

Og så har han en snakkende fisk på kontoret, en sånn der du vet, får jeg opplyst.

– Synes du den er fin? spør jeg, og peker på fisken. Den har fått en fremtredende plass i vinduet og er badet i gyllen oslosol.

– Ja, jeg synes da det, dessuten er det en førtiårgave. Men jeg fikk ikke lenger lov til å ha den hjemme, smiler han.

Mannen er ihuga sportsfisker med 17 fots jolle med påhenger, og den snakkende fisken er det eneste som skiller seg ut fra plansjer, per-

mer og papirbunker. Situasjonen ber om at de foreviges sammen. Og prosjektchefen kryper velvillig ned på gulvet, poserer med fisken sin og snakker med den etter beste evne, slik han har blitt bedt om.

Og vi har nok av tid. For om jeg måtte vente en liten uke på foretrede, gir han meg til gjengjeld rikelig når jeg først får plass i avtaleboken.

Fiske har det forresten blitt mindre av i det siste, mens det har blitt mer sykling. Og selvplukket sopp, men bare kantareller som han bruker i viltgryta. Han er en typisk mannskokk der hjemme, og konge ved grillen, innrømmer han.

Ble fort hekta

Ingeniørutdannede Per-Arne Fred-

riksen skulle bare ta et kortere oppdrag på dobbeltsporet Ski-Moss i 1991 til markedet ble bedre for det lille firmaet han var med på å drive innen byggeledelse og byggteknikk i Sarpsborg.

– Men så oppdaget jeg at det dreide seg om så mye mer enn å bare legge ut noen sviller og noe pukk, sier han.

Og så fikk han nye interessante oppgaver og ble til slutt sjef for tilrettelegging og plan i Utbygging.

– Jeg hadde egentlig ingen spesiell interesse for jernbane, det er selve prosessen som interesserer meg. Prosesser er lik orden. Men det gikk fort å bli hekta på å jobbe i Jernbaneverket, og nå ser det ut til at jeg blir her, sier han.



MISTET SØNNEN: Per-Arne Fredriksen var åpen om tragedien og fikk støtte fra medarbeidere og ledere.

► **Gikk baklengs**

– Jeg har gått baklengs fra å bygge ut til å jobbe med den tidligste fasen i prosjektene, sier han. Den erfaringen kommer til nytte når han skal forutse hva som lurer bak neste bakketopp.

– Det er min oppgave å holde fast ved det store perspektivet og motivere medarbeidere som jobber med prosjekter de ikke vet når det blir noe av. Det kan være tungt, men det blir i hvert fall ikke noe av prosjektene om man ikke utarbeider planene for dem. Jeg kontrollerer fremdriften på prosjektene, men ikke medarbeiderne mine. Min oppgave er snarere å støtte dem og gi dem muligheten til å levere et godt resultat.

Han mener det er viktig å kjenne

de politiske rammebetingelsene og å kunne formidle dem.

– Kommunene er ivrige når det er snakk om nye prosjekter, og engasjementet blir større når de vet at et prosjekt skal realiseres enn når vi bare jobber med en plan. Det er viktig at vi fremstår som troverdige på når det vil være klart til å bygge, sier han.

Sorg og glede

Per-Arne Fredriksen oppsøker mennesker – i glede som i sorg.

– For et år siden mistet jeg en sønn på 17. Han tok livet sitt, forteller han rolig. – Han hadde flere syndrom, både ADHD og Tourettes og hadde prøvd to ganger før. Det ble for tungt for ham, så han valgte den løsningen. Jeg begynte å

jobbe igjen ganske raskt, men var ikke særlig produktiv i starten. Jeg fikk kjempestøtte av ledere og medarbeidere og var heldig som kunne få være på jobben og arbeide i mitt eget tempo.

Så lar han meg forstå at han egentlig synes det har blitt vel mye snakk om festing. Han liker god mat med god vin til, og gjerne en GinTonic eller to etterpå, men noen fyllefant er han da ikke. Og selv om han gjerne tar en lønningsspils, legger han til:

– Gøy på jobben gjør oss mer tilfredse og skaper bedre resultater. Men det er ikke nødvendigvis ensbetydende med å drikke øl sammen etter arbeidstid, avslutter Per-Arne Fredriksen.

per.rathe@hotmail.no

- Et svært nyttig møte

«Meget bra». «Et svært nyttig møte». Dette er noen av de politiske reaksjonene etter at Stortingets transport- og kommunikasjonskomité møtte Jernbaneverkets ledelse på Stortorget i Oslo 17. januar.



NØDVENDIG: - Helt nødvendig at komiteen får møte store statlige etater som Jernbaneverket, mener leder av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, Per Sandberg, FrP (foran t.v.).

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Som nyvalgt leder av komiteen er det selvsagt meget viktig å danne seg et bilde over alle prosesser som påvirker infrastrukturen i Norge, sier Per Sandberg og minner om at en stor del av komiteens medlemmer er nyvalgte.

– I de store, statlige etatene og selskapene ligger det mye informasjon og kompetanse. Transportkomiteen har derfor som målsetting å møte alle disse i innledningen av perioden, forteller han. – Det er grunnleggende viktig at vi kjenner prosessene som fører frem til de beslutninger Stortinget skal fatte.

- Samme filosofi

– Inntrykket fra dette spesielle møte er meget bra. Jeg finner det interessant at Jernbaneverket faktisk legger til grunn samme filosofi som Fremskrittspartiet når det gjelder jernbanens fremtidsutsikter, nemlig at jernbanen bør begrense sin satsning til der hvor man kan konkurrere med andre transportmidler.

– Det er ellers flott å registrere

at de omfattende omstillingsprosessene faktisk har gått nærmest problemfritt og at man fortsatt ser at man har et effektiviseringspotensial. Dette vitner om at Jernbaneverkets ledelse forholder seg til den virkelige verden, noe man dessverre ikke alltid kan si om det politiske miljø, sier Per Sandberg.

Ikke uvesentlig

– Et svært nyttig møte, sier Torstein Rudihagen, jernbanepolitisk talsmann i Arbeiderpartiet. Han var statssekretær da Kjell Opseth var samferdselsminister, men han vil ikke være med på å bagatellisere stortingskomiteens betydning i en periode med rent flertall: – Det at samferdselsministeren har et flertall bak seg i Stortinget, betyr ikke at vurderinger og innspill fra fagkomiteen er uvesentlige.

Erkjennelse

Rudihagen har som politiker i Oppland registrert de katastrofale mange dødsulykkene på veiene gjennom Gudbrandsdalen.

– I kampen mot dødsulykkene har jernbanen en viktig rolle og et

utnyttet potensial i transportarbeidet. Dette gjelder innen persontransport, men ikke minst gods-transport.

Jernbanedirektøren og hans stab hadde en god gjennomgang av dette for komiteen.

– Vi hadde behov for å få en status på prosjektene i Nasjonal transportplan. Utfordringen blir å lukke det økonomiske gapet som har oppstått mellom ambisjon og finansiering allerede på startstreken, sier Rudihagen, som mener at en ensidig satsing på veiutbygging ikke vil løse de utfordringene politikerne står overfor i og rundt de største byene.

– Det trengs en erkjennelse av at det må satses mer på jernbane og kollektivtransport i dette landet, konkluderer Torstein Rudihagen.

«... samme filosofi som Fremskrittspartiet ...»

KOMITELEDER PER SANDBERG, FRP

«Utfordringen blir å lukke det økonomiske gapet ...»

TORSTEIN RUDIHAAGEN, AP

oyg@jbv.no

«Gammel dansk» ved



Polarsirkelen



Bildet er tatt idet strekningslokomotivet Mz passerer Polarsirkelen. Loket har gått i det flate Danmark under helt andre klimatiske forhold det meste av sin tid. Med små tilpasninger fungerer det like godt i det barske norske høvfjellet.

Ser du nærmere på bildet, oppdager du forresten at venstre vindusvisker har blåst til side og står oppe i luften - på grunn av den sterke vinden.

Fotograf og lokfører Alf Saxlund er spent på hva denne loktypen vil greie av snømengder.

- Forventningene er høye, sier han.

MITT JERNBANEBILDE

NAVN: Alf Saxlund (56)

TITTEL: Lokfører JBV/IFM

KAMERA: Casio Exilim 3.2 mega pixels

BOR: Oslo



Gjenåpnes etter 32 år

Da det første toget gikk fra Hedensted stasjon søndag 8. januar, var det slutt på en nesten 32 år lang periode uten togstans ved stasjonen. Stasjonen i Hedensted ble nedlagt i likhet med mange andre i 1960- og 1970-årene. Nå er det flere eksempler på vellykkede gjenåpninger av stasjoner i Danmark. Prognosen er at Hedensted stasjon i starten vil bli benyttet av ca. 400 passasjerer daglig. Trafikken blir utført av nyrenoverte MR-tog med avganger hver time fra tidlig om morgenen til sent på kvelden.

Vegavgifter redder jernbanen

Konsulentselskapet McKinsey har på oppdrag fra CER (Community of European Railways and Infrastructure Managers) laget en rapport om framtida for godstrafikk på jernbane. McKinsey konkluderer med at det trengs en kraftig omstrukturering i selskapene for å unngå et alvorlig tap av markedsandeler til toget. Et tiltak som kan være effektivt, er at alle gjør som Sveits. Der tar de nemlig en vegavgift på 49 cent (ca 4 NOK) per kilometer. Et slikt tiltak vil fjerne 15 000 lastebiler per år fra veiene i Europa, mener McKinsey.

Svensk kampanje

Også i Sverige må Baneverket avholde kampanjer for å minne bilistene om faren ved å ta sjanser når de skal krysse planoverganger. Etter at antall ulykker har gått nedover fra 1980-tallet, har trenden nå snudd. I 2000 var det seks ulykker og 56 tilløp til ulykker innen Södra Banregion (Skåne, Blekinge, deler av Småland og Halland og noen kommuner i Östergötland). I 2004 ble det registrert 14 ulykker og 80 tilløp til ulykker.



FORNYES: Københavns Hovedbanegård skal fikses opp og tilpasses internasjonal standard.

FOTO: DSB

Hovedbanegården skal renoveres

Den snart 100 år gamle jernbanestasjonen i København renoveres. Hoveddelen av arbeidene påbegynnes i disse dager og vil pågå i vel to og et halvt år. Prisen er 600 millioner kroner.

Velkjente Københavns Hovedbanegård står ikke lenger så støtt som den burde gjøre. Derfor har DSB bestemt seg for å gjøre i stand konstruksjonen som bygningen hviler på.

Også de bærende konstruksjonene for plassen foran stasjonen og de tilhørende parallellgatene må renoveres. I tillegg forlenges og senkes perrongene 2 og 3.

Stasjonen tilpasses med dette internasjonal standard foruten at den sikres for fremtiden.

- Hovedbanegården er et flott stykke håndverk, men nå er det tid for å foreta en helt nødvendig renovering, sier prosjektsjef Torben Kronstam og minner om at ombyggingen vil medføre en del ulemper både for togpassasjerer og bilister. Blant annet

blir Bådegårdsplassen stengt i to og et halvt år.

Det er et konsortium som til slutt ble foretrukket som hovedentreprenør. Det består av Pihl & Søn A/S og Banekonsortiet I/S (Per Aarsleff A/S, Wicotec A/S og Petri & Haugsted A/S).

Kronstam understreker at prosjektet er utviklet gjennom en utvidet samarbeidsmodell der både DSB, rådgivere og entreprenører har deltatt.

- Vi er sikre på at vi har funnet de riktige partnerne til den viktige oppgaven det er renovere hovedbanegården, sier prosjektsjef Kronstam.

Hovedbanegården sto første gang ferdig i 1911. På sensommeren 2008 er den nesten god som ny ...

Billettkontroll på finsk

I Finland er det Banförvaltningscentralen (Ratahallintokeskus eller forkortet RHK) som foretar billettkontrollene på passasjertogene. De som reiser uten gyldig billett må betale en kontrollavgift på 66 euro, som utgjør vel fem hundre kroner, i tillegg til å betale den ordinære prisen på reisen.

Større fart i England

Den tredje store milepælen er nådd i Network Railways 100 milliardersprosjekt når toppfarten på hele strekningen London-Glasgow og London-Manchester blir satt opp til 125 miles per hour, som tilsvarer 200 km/t. Det betyr at reisetiden mellom storbyene Glasgow og London kommer ned mot 4,5 timer mens Manchester-London gjøres unna på i overkant av to timer inklusive noen få stopp underveis.

**VERDENS TAK:** Den nye jernbanen gjennom Tibet er nå ferdig bygd.

FOTO: SCANPIX

Verdens høyeste jernbane ferdig

Den kinesiske jernbanen gjennom Tibet til Lhasa er nå ferdig.

I juli går de første prøveturene på verdens høyest liggende jernbane.

Den 1.142 kilometer lange strekningen fra Yining i den nordvestlige kinesiske pro-vinsen til Lhasa er egnet til å ta pusten fra kommende reisende på flere vis.

Surstoffmasker

Naturopplevelsene gjennom Tibet, «Verdens tak», kommer til å bli mange og storslagne. Ikke minst på de siste 960 kilometerne som går i over 4.000 meters høyde. Det høyeste punktet ligger på hele 5.072 meter eller om lag dobbelt så høyt som Galdhøpiggen. Spesialbygde canadiske tog skal sørge for god fart. På deler av strekningen vil togene kjøre i 160 km/t, mens de på de bratteste strekningene må ned i 120 km/t, ifølge Kinas statsbaner. Togene vil for øvrig bli utstyrt med

surstoffmasker og vil av helsemessige årsaker holde et jevnt lufttrykk.

Tålmodighet

Reisehungrige nordmenn og andre som vil reise med tog til Tibet, må imidlertid fortsatt smøre seg med en viss tålmodighet. De første persontogene skal etter planen begynne å gå 1. juli 2007. Det første året går nemlig med til prøvedrift. Godstrafikken vil imidlertid være i gang til sommeren.

Fra Kinas hovedstad Beijing til Lhasa vil toget bruke 48 timer. Med den nye jernbanen vil Lhasa også få regelmessig togforbindelse til andre kinesiske storbyer som Shanghai, Chengdu og Guangzhou. Og om fem år skal toglinjene strekkes flere hundre kilometer videre inn i Tibet.

(NTB) ■

Berlin-Moskva på 3,5 døgn

Fire godsoperatører - Railion fra Tyskland, polske PKP, hviterussiske BC og russiske RZD - gikk sammen om å teste ut hvor fort det var mulig å kjøre et 1600 tonn godstog mellom Berlin og Moskva. Mens det normalt tar 10 dager for et slikt godstog

og 4-5 dager for en lastebil å kjøre de 1800 kilometerne, var det altså mulig å klare det på 3,5 døgn. Og da er omlasting ved grensen til Hviterussland inkludert. Toget kjørte via Warszawa og Minsk og holdt en snitthastighet på 100 km/t.



Jernbaneverket

Jernbanedirektørens sentrale staber

Informasjonsdirektør

Jan Erik Kregnes

Tlf: 22 45 54 21/916 55 421

e-post: erik@jbv.no

Informasjonssjef

Sindre Ånonsen

Tlf: 22 45 52 75/916 75 707

e-post: sian@jbv.no

Info Utbygging

Informasjonssjef

Kjell Bakken

Tlf: 22 45 59 40/916 57 573

e-post: kba@jbv.no

Informasjonsrådgiver

Harry Korslund

Tlf: 22 45 58 81/916 55 989

e-post: hko@jbv.no

Informasjonsrådgiver

Olav Nordli

Tlf: 22 45 58 94/916 55 930

e-post: oln@jbv.no

Info Øst

Informasjonssjef

Ellen Svendsvoll

Tlf: 22 45 72 42/916 75 242

e-post: esv@jbv.no

Informasjonsrådgiver

Ronald Holmstrøm

Tlf: 22 45 72 43/916 55 802

e-post: rhol@jbv.no

Info Vest

Informasjonssjef Inge Hjertaas

Telf. 59966050/91650176

e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

Informasjonssjef

Dag Svinsås

Telefon: 72 57 25 25/916 72 725

e-post: dags@jbv.no

HARRYSPORET

Endelig er vi i gang med 2006. Som alltid er det spennende å ta fatt på et nytt og ukjent år. Med blanke ark, fargestifter og alt som hører til.



NYE MULIGHETER

Det er ikke godt å si hva året vil bringe med seg av oppturer og nedturer, men optimismen råder i Jernbane-Norge. Og den er det moro å ta del i.

Mye av godfølelsen har sitt utspring i regjeringsskiftet i fjor høst. Den rødgrønne flertallsregjeringen bebuder at nå skal det satses på skinner og sviller. Og fremst i rekken av politikere som snakker høyt og ofte om jernbanens mange fortrinn, en statsråd Navarsete som definitivt ikke er skåret for tungebånd. Ikke er hun så lett å lede ut på glattisen heller.

Glimt i øyet

Jeg vet ikke om dette er egenskaper som «hefter» ved samferdselsministere fra Sogn og Fjordane i sin alminnelighet, men hun har et glimt i øyet og en god replikk som minner om en viss hestehandler fra Førde. Statsråden har også vist at hun evner å tenke klart og tale tyde-

lig i et slikt monn at mange av hennes medsøstere rundt om i landet kunne ha noe lære.

Skjulte budskap

Kvinner flest har nemlig måter å kommunisere på som ikke alltid er til å begripe. Selv de enkleste ytringer rommer som regel en hel armada av skjulte budskap og underforståtte betydninger. Hvis en kvinne under en biltur plutselig kommenterer at du nettopp passerte en bensinstasjon, gjelder det å være på vakt. Hensikten er nemlig ikke å konstatere fakta, men å gjøre deg «oppmerksom» på at der burde du ha svingt innom.

Justere sminke

Ikke primært for å fylle bensin, men kanskje kjøpe en avis, litt smågodt, strekke på beina eller gå på do for å vri minken eller justere sminken, og jeg vet ikke hva. I slike situasjoner kan det være lurt av

mannen å legge seg litt bakpå. Poenget er nemlig at alt dette og mer til burde du ha skjønt. Foreslå for all del ikke at dere skal snu og kjøre tilbake. Det ender uansett bare opp med en klar beskjed om at nå er det for sent.

Forskjeller

Jeg kunne ha listet opp en lang rekke lignende eksempler, men det har ingen hensikt. Ikke ville det vært helt rettferdig heller. For selv om det er frustrerende og tidvis irriterende, er det jo ikke vondt ment fra damenes side. Det handler snarere om genetiske forskjeller på menn og kvinner. Forskjeller vi i fellesskap må forsøke å takle som best vi kan. Greier vi det, har vi lagt grunnlaget for harmoniske tilstander som er verdt å etterstrebe. I motsetning til Bjørnstjerne Bjørnson mener jeg nemlig at *fred dog er det beste!*

HARRY K