

# Jernbane

magasinet

NR. 2 - 2006



## Samles for mer jernbane

En paraplyorganisasjon som taler jernbanens sak er i støpeskjeen. I dette nummeret presenterer Jernbanemagasinet

«jernbanens lobbyister» i Norge. I tillegg kan du lese om hvordan svenske jernbane har organisert seg.

Side 4-17



Jernbaneverket



## Samarbeid og krav

Den 9. mars avholdes konferansen Jernbaneforum 2006. I år samler konferansen rekordmange deltagere - et godt tegn på at den har blitt en viktig møteplass for alle som er engasjert i jernbanespørsmål.



Denne gangen står alle de jernbaneforaene som er etablert rundt om i landet, bak arrangementet av konferansen, og mye tyder på at de er i ferd med å etablere en form for paraplyorganisasjon som et riksdekkende forum. Ved en slik organisering vil Norge komme mer på linje med Sverige, som i lang tid har hatt sitt Järnvägsforum som taler jernbanens sak.

Jernbaneverket har gode erfaringer med jernbaneforaene. Etableringene av disse har i stor grad bidratt til å lette samarbeidet med lokale og regionale myndigheter. Det er gledelig å registrere at flere av lederne i disse foraene gir uttrykk for det samme i denne utgaven av Jernbanemagasinet. Samtidig vet vi at de stiller krav til oss, både på tydelighet i prioriteringene og til tilgjengelighet og respons. Det er krav vi må klare å etterleve.

Togselskapene har også organisert seg i det siste gjennom etableringen av en operatørforening. Det blir spennende å følge utviklingen av denne foreningen, men for oss i Jernbaneverket er det helt klart en fordel at togselskapene samordner sine interesser på denne måten.

De viktigste kravene fra togselskapene har vi imidlertid vært klar over lenge. Det er at vi sammen med dem skal «levere» hver dag, og det betyr at vi i Jernbaneverket hver dag har fokus på driften og leverer en pålitelig kjørevei. At det i stor grad er de samme ressursene som brukes til både de daglige og de mer langsiktige oppgavene i driften, gjør at dette ikke er en enkel prioritering. Denne vinteren har vist at vi fortsatt har store utfordringer når værgudene virkelig legger vrangsidea til.

Våre «eiere», stiller gjennom Samferdselsdepartementet også krav til Jernbaneverket og har klare forventninger til hva vi skal levere. Etter at Stortinget stanset den aktive nedbemanningen, har vi en klar forpliktelse til å dokumentere at vi har en effektiv drift der egne og eksterne ressurser utnyttes på en effektiv måte for å oppnå de resultatene vi har lovet. Samtidig må vi klare å dokumentere sammenhengen mellom ressurstilgang og kvalitet både på kort og lang sikt.

Vår evne til å tilfredsstille kravene er den viktigste garantien for en fortsatt positiv utvikling for jernbanen i Norge.

**STEINAR KILLI**  
Jernbanedirektør

# Innhold



**26**

**Stasjonsby**

Bak dette skiltet planlegges en historisk stasjonsby. Jernbanemuseet på Hamar vil bygge en museumspark som det ikke finnes maken til i verden.

**30**

**Oppsving**

- Jeg kan virkelig føle et oppsving for jernbane nå, ikke minst på gods-siden, sier banesjef på Sørlandsbanen, Olaf Nordbø.



- Riksdekkende jernbaneforum	<b>4</b>
- Jernbane foran vei	<b>6</b>
Mer og mer gjennomslag	<b>8</b>
Kan bli en vinner	<b>9</b>
Fjernstyring snart i mål	<b>10</b>
Rørosbanen reddet	<b>11</b>
- Reisetiden må ned	<b>12</b>
Tettere dialog	<b>14</b>
Svensk slakt av norsk jernbanepolitikk	<b>15</b>
Svensk jernbane i ett forum	<b>16</b>
Smånytt innenriks	<b>18</b>
Skal få folk ut av sporet	<b>20</b>





## 20 Trapper opp

Altfor mange tar seg til rette og passerer jernbanesporet ulovlig. Jernbaneverket trapper nå opp arbeidet med å få folk ut av sporet.

## 33 Gullvinner

Jernbaneverket fikk sin gullvinner før OL startet. «Norges første fritidsraller» Olaf Wiegels er blitt hedret med kongelig gull.



## 38 Sleeperzzz

Tre togvogner og et skiftelokomotiv er blitt til et skotsk høyfjellshotell, der du kan overnatte for en billig penge.

Min arbeidsdag: Drømmejobben	22
Sagt om jernbane	23
Smånytt innenriks	24
Ny unik museumspark	26
Møte med: Sjefen for snømannsbanen	30
- Kongelig gull til slusken	33
Mitt jernbanebilde	34
Månedens gjest: Soria Moria	
oppnåelig for jernbanen?	36
Hotell på skinner	38
Smånytt utenriks	42
Harrysporet	44

# Jernbane

## magasinet

NR. 2 - 2006

**ANSVARLIG REDAKTØR**  
Svein Horrisland

**REDAKTØR**  
Svein Erik Bakken  
**REDAKSJONSSJEF**  
Tore Holtet

**JOURNALIST:**  
Øystein Grue

**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**

Reidar Skaug Høymork  
Svein Skavang Graadahl  
Harry Korslund  
Arvid Bårdstu  
Arne Danielsen  
Egil Nyhus  
Njål Svingheim

**FORSIDE-TEGNING:** Egil Nyhus

**ADRESSE, REDAKSJONEN:**

Svein Erik Bakken  
Jernbaneverket HK  
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo  
22 45 51 56  
E-post: svein.erik.bakken@jbv.no  
Redaksjonen avsluttet 28. februar 2006.

**UTGITT AV:**

Jernbaneverket, Stortorvet 7  
www.jernbaneverket.no

**Opplag:** 6.350

**Layout:** Aktuell, Oslo

**Trykk:** Gan Grafisk, Oslo

**Distribusjon:** Bedriftssupport, linje 51062





1: TJA: Inge Myrvoll, Jernbaneforum Nordland Sør.  
 2: JA: Audun Tron, Jernbaneforum Gjøvikbanen og Jernbaneforum Dovrebanen.  
 3: JA: Bjørn Christensen, Jernbaneforum Nye Bergensbanen.  
 4: NEI: Oddvar Skaiaa, Jernbaneforum Sør.  
 5: JA: Gretha Kant, Jernbaneforum Øst.  
 6: JA: Arnfinn Nergård, Jernbaneforum Rørosbanen og Solørbanen.  
 7: JA: Susanne Bratli, Jernbaneforum Midt-Norge.

# - Riksdekkende jern

De fleste lederne av de regionale jernbaneforaene er stemt for å opprette et riksdekkende forum som taler jernbanens sak i Norge.

**Tekst:** TORE HOLTET

I skrivende stund er det ikke fattet noe endelig vedtak, men en rundspørring som Jernbanemagasinet har gjort, etterlater ingen tvil om at det er stemning for å stable på beina en lobbyorganisasjon som i større grad fanger inn alle som jobber for å ruste opp og bygge ut jernbane-Norge.

**Talerør**

– Ting tyder på at vi vil få et mer

effektivt talerør ved å lage en overbygning som gjør oss i stand til å tale med én stemme, sier lederen i Jernbaneforum Midt-Norge, Susanne Bratli.

– Et riksdekkende forum vil kunne arbeide med generell markedsføring av de fordeler og muligheter som jernbanen har, utdyper Arnfinn Nergård i Jernbaneforum Rørosbanen og Solørbanen.

Også Bjørn Christensen i Jernbaneforum Nye Bergensbanen mener det er behov for mer tyngde

i lobbyarbeidet og ser for seg en paraplyorganisasjon over de enkelte jernbanefora som i dag eksisterer.

Leder i jernbaneforum Øst, Gretha Kant, svarer positivt på spørsmålet om et riksdekkende forum, men er usikker på hva slags form som vil være best egnet.

**Vrient**

Inge Myrvoll i Jernbaneforum Nordland Sør er mer usikker: – Det positive kan ligge i å løfte jern-



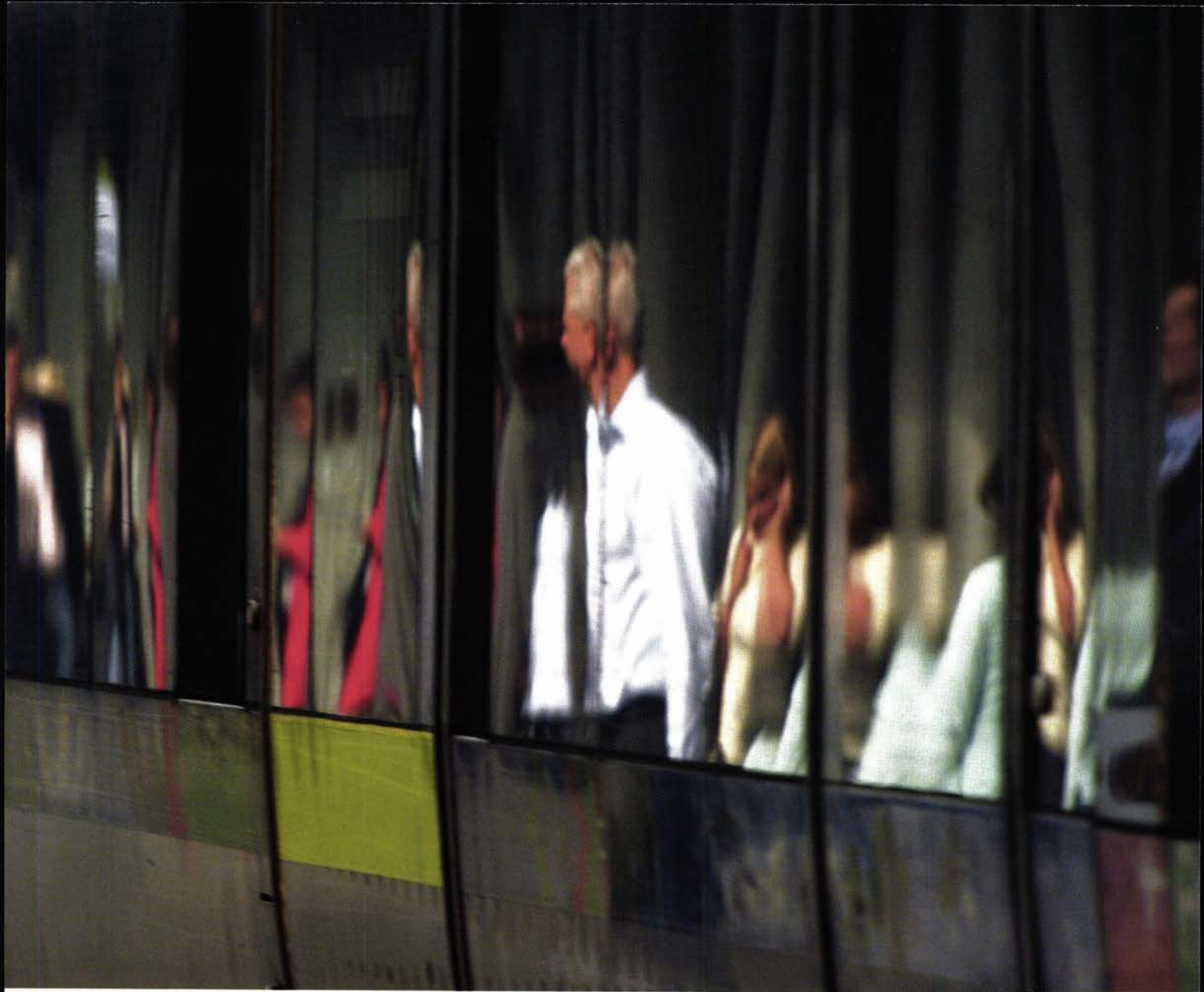


FOTO: ØYSTEIN GRUE

# baneforum

banen på dagsordenen. Men det brukes i dette landet mye krefter på organisering, møter og konferanser som har særdeles liten effekt. Det vil uansett være vrient å samles om en felles strategi, da vi nok vil oppleve at vi «slåss» om de samme pengene med forskjellige begrunnelser og med lista lagt på litt forskjellig nivå.

– Men kan vi finne noen felles strategier om for eksempel gods på bane, kan det være viktig, sier Myrvoll.

## Lære bort

– Et jernbaneforum som dekker de delene av Norge som er berørt av

jernbane, kan absolutt være fornuttig. På denne måten kan de ulike fora få løpende informasjon om hva som skjer andre steder i Norge og benytte andres suksesshistorier i eget arbeid, mener Audun Tron, som både leder Jernbaneforum Gjøvikbanen og Jernbaneforum Dovrebanen.

– Jeg synes selv at vi med vårt arbeid på Gjøvikbanen kan ha noe å lære bort når det gjelder påvirkningsarbeid og samarbeid mellom en rekke aktører for å få forbedret jernbanetilbudet.

## 8. mars

Den eneste som stiller seg negativ

til en sammenslutning, er Jernbaneforum Sør og Oddvar Skaiaa: – Jeg tror ikke det er nødvendig. Vi har våre saker som vi fokuserer på, men det kan være aktuelt at vi står sammen om jernbanen generelt, og at vi heretter arrangerer de årlige jernbaneforaene sammen. Det skjer for første gang den 9. mars i år i Folkets hus i Oslo, reklamerer Skaiaa.

Dagen før, den 8. mars, skal jernbaneforaene samles for å bestemme seg om de skal følge flertallet av lederne og opprette et riksdekkende jernbaneforum.

[tore.holtet@jbn.no](mailto:tore.holtet@jbn.no) ►



# - Jernbane foran vei!

Trøndelag er krystallklar: Regionen vil heller ha jernbane enn vei. Bakom ligger et regelmessig samarbeid i Jernbaneforum Midt-Norge, som arbeider for å halvere reisetida og doble antall reisende med tog mellom Trondheim og Steinkjer.

**Tekst og foto:** TORE HOLTET

I seks år har Jernbaneforum Midt-Norge vært ledet av Susanne Bratli.

## Jernbaneforum Midt-Norge

- Stiftet: Våren 1993
- Målet er at toget skal bruke én time mellom Trondheim og Steinkjer
- Styret: Susanne Bratli (leder), Oddvar Vigdenes og Lise Andersen, Nord-Trøndelag; Geir Jarle Sirås, Rannei Mesløe og Odd Skavern, Sør-Trøndelag. I tillegg er LO, Jernbaneforbundet og NHO representert. Også Jernbaneverket, NSB og CargoNet deltar, samt ordførerne i Steinkjer og Trondheim



Til daglig er Arbeiderparti-politikeren fylkesråd for næring, samferdsel og miljø i Nord-Trøndelag fylkeskommune. Men når hun uttaler seg i jernbanesaker, har hun bredere støtte enn som så: fra fylkeskommunene, de to store bykommunene og ikke minst fra partene i det lokale næringslivet, representert ved LO og NHO.

### LO-initiativ

– Jernbaneforumet ble i sin tid stiftet etter initiativ fra LO for å få bygd ut jernbanestrekningen Trondheim-Steinkjer til en hovedforbindelse mellom de to byene. Senere kom det signaler fra sentrale næringslivsaktører om å se den samme strekningen som én arbeidsmarkedsregion. Skal det skje, må togtilbudet bedres. Dette synet har også fått politisk gjennomslag, og dermed er det bygd en plattform for å prioritere jernbane her i Midt-Norge, forklarer Bratli.

– *Hadde jernbanen hatt en slik prioritet uten jernbaneforumet?*

– Nei, det tror jeg ikke. Det er en

fordel å ha et organ som fokuserer på jernbanesaker. Gjennom dette samarbeidet klarer vi også å samordne våre synspunkter, forteller hun.

### Tredoble

– *Hva er det som driver fram en så bred lokal oppslutning om jernbaneutbygging?*

– Vi mener at en bedre jernbane-forbindelse er nødvendig for å få til den utviklingen vi ønsker å få til på aksene Steinkjer-Trondheim. Flere samfunnsforskere støtter oss i dette. Professor Tor Selstad i Østlandsforskning AS har laget to ulike scenarier for 2030, og i begge scenariene inngår et betydelig bedre jernbanetilbud, påpeker Bratli og utdyper:

– I dag skal en 100 år gammel jernbanetrasé konkurrere med en vei som ble bygd i 1995. Selv om toget bruker over to timer og dermed lengre tid enn bilen, kan NSB telle én million passasjerer i løpet av et år. Bygges strekningen ut for tre milliarder kroner, slik vi foreslår, vil tallet på passasjerer bli tre-





**ØNSKER FLYTOG:** – Med et flytogtilbud mellom Trondheim og Værnes åpner det seg mange muligheter for Trøndelag som region, mener leder i Jernbaneforum Midt-Norge, Susanne Bratli.

doblet. Det siste ifølge beregninger gjort av konsulentfirmaet Asplan Viak.

#### **Tunnel i 2007**

NSB satte i fjor passasjerrekord med 1.135.000 passasjerer på lokaltoget mellom Trondheim og Steinkjer. Susanne Bratli skulle gjerne hatt enda bedre resultater å vise til etter å ha ledet jernbaneforumet i seks år.

– NSB har gjort jobben sin med stive timesavganger og oppgradert vognmateriell. Nå venter vi på bedre infrastruktur. Jernbaneverket har lansert flere kryssingsspor og en del andre tiltak som kan få reisetida ned i en og en halv time. Dette er i alle fall et stykke på vei,

og i Nasjonal transportplan (NTP) er det vi kaller Trønderbanen tilgodesett med 470 millioner kroner. En ny jernbanetunnel nord for Trondheim (Gevingsåsen) er endelig kommet med i Jernbaneverkets handlingsprogram. Den er blitt skjøvet på om og om igjen. Nå skal vi ha den i 2007.

#### **Skuffet**

– Hva er din kommentar til «jernbanesatsingen» i statsbudsjettet?

– Jeg er meget skuffet. For å være ærlig så hadde jeg forventet at den rødgrønne regjeringen ville innfri i forhold til Soria Moria-erklæringen. På den annen side har jeg forståelse for at en ikke kan få til all verden i løpet av noen uker.

Men jeg forventer at regjeringen klarer å innfri det de tre partiene er blitt enige om i fireårsperioden.

– På landsmøtene i Arbeiderpartiet er det alltid fokus på jernbane. Vedtakene er også tydelige, men det gjenstår å gjennomføre dem i praksis. Nå har regjeringen fire år på seg til å vise at den holder det den lover. Vi kan ikke i lengden prioritere jernbane foran vei uten at sentrale myndigheter følger opp, sier leder i Jernbaneforum Midt-Norge, Susanne Bratli.

«... det gjenstår å gjennomføre jernbanevedtakene i praksis»

tore.holtet@jbv.no





**NÆRMERE GJENNOMSLAG:** Jernbaneforum Sør opplever å ha fått mer gjennomslag for utbygging og modernisering av jernbanen.

# - Mer og mer gjennomslag

- Vi startet for fire år siden det som har blitt et årlig jernbaneforum i Oslo. Etter hvert har vi fått mer og mer gjennomslag, sier styreleder i Jernbaneforum Sør, Oddvar Skaiaa.

## Jernbaneforum Sør

- Stiftet: 1992
- Målet: En moderne og framtidrettet jernbane fra Stavanger til Oslo



- Styret: Oddvar Skaiaa, fylkesordfører i Aust-Agder. Det består for øvrig av fylkesordførerne i Rogaland, Vest Agder, Telemark og Vestfold

**Tekst:** TORE HOLTET

Den nye Sørvestbanen skal ifølge de fem fylkesordførerne i Jernbaneforum Sør bli en slagskraftig bane som binder sammen sju fylker med 40 prosent av Norges befolkning.

«Mangel på helhetlig planlegging har ført til at togsporene i Sør-Norge i dag ikke henger sammen. Hvis man reiser fra Oslo med Vestfoldbanen, kommer man ikke lenger enn til Skien. De som skal fra Vestfold til Kristiansand, må reise til Nordagutu eller Drammen og skifte tog der,» skriver jernbaneforumet i sitt strategidokument og lanserer et konkret forslag om en moderne og sammenhengende Sørvestbane, der reisetiden Oslo-Kristiansand reduseres fra fire og en halv time til tre timer og reisetiden Kristiansand-Stavanger redu-



«Prosjektfinansiering kan bety fortgang ...»

ODDVAR SKAIAA

seres fra tre timer til to timer et et kvarter.

Samlet kostnad: 10,8 milliarder kroner.

Men i og med at jernbanen nesten alltid har vært taperen når gode byggeprosjekter settes opp mot hverandre, har Jernbaneforum

Sør sett nødvendigheten av å fokusere på jernbanen generelt.

–Jernbanen har ikke blitt prioritert, men mange er opp-

tatt av at det nå må satses, sier Skaiaa, som regner med at det vil skje noe under den nye regjeringen.

– Prosjektfinansiering kan bety fortgang i utbygging og modernisering av jernbanen. Nå bør det vedtas at landet de neste ti årene skal satse på jernbanen. Det viser seg at når tilbudet er godt nok, så vil folk bruke toget, framholder Oddvar Skaiaa.



# - Kan bli en vinner

- Hvis Ringeriksbanen ikke bygges ut, vil Bergensbanen råtne på rot, sier leder i Jernbaneforum Nye Bergensbanen, Bjørn Christensen. Han er overbevist om at banen vil bli satt høyere på den politiske dagsordenen.

**Tekst:** TORE HOLTET

Voss-ordføreren som leder jernbaneforumet, gleder seg over at dobbeltspor til Ulriken hører med blant de høyest prioriterte jernbaneprosjektene i Jernbaneverkets handlingsprogram, men poengterer: - Uten utbygging av Ringeriksbanen vil tog vanskelig kunne konkurrere med fly mellom Oslo og Bergen.

Med ny jernbaneforbindelse Sandvika-Hønefoss og utbedring

på strekningen Bergen-Voss kan reisetiden mellom Norges to største byer bli redusert med to timer - hvis det brukes krengetog.

Den samlede prislappen blir om lag på fem milliarder kroner. Men da vil det også være mulig å reise Oslo-Bergen på fire og en halv time.

- I tillegg har NSB planer om å forlenge jernbanen til Flesland, noe som vil bety et utrolig viktig tilbud til et reiseliv som allerede tiltrekker seg 500.000 passasjerer i året, kon-

staterer Bjørn Christensen, som er opptatt av at Norge skal se 10-20 år fram i tid.

- I Europa er da toget i ferd med å bli et godt alternativ til fly, og i EU satses det stort på å overføre gods fra vei til bane. Vi kan ikke la være å ta lærdom av dette. Når EU-land transporterer på tog, må også vi transportere på tog. Noe annet vil være ødeleggende for næringslivet.

- Bare en tilpasser seg markedet, er jernbanen en vinner. Det ser vi jo. Den økte satsingen på godstog mellom Oslo og Bergen - Prosjekt 407 - har vært et eventyr, avslutter Bjørn Christensen.



«Bare en tilpasser seg markedet...»

BJØRN CHRISTENSEN



**RASKERE:** Jernbaneforumet vil ha ned reisetiden Oslo-Bergen med to timer.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

## Jernbaneforum Nye Bergensbanen

- Stiftet: 11. februar 1993
- Målet: Reiseavstand på 4,5 time mellom Oslo og Bergen
- Arbeidsutvalg: Bjørn Christensen, Voss (leder); Jan Halvard Brekko, Gol, og Kristian Helland, Bergen.







**FJERNSTYRER:** En stadig større del av Nordlandsbanen blir fjernstyrt fra togledersentralen i Trondheim.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

# Fjernstyring snart i mål

Jernbaneforum Nordland Sør har de siste åra kanalisert jernbanelengasjementet gjennom fylkeskommune og regionråd.

Lista er lagt noe lavere. Det har både gitt resultater og skuffelser.

## Jernbaneforum Nordland Sør

- Stiftet: 1994
- Formål: Fremme jernbanesaker for regionen og arbeide for en høyest mulig prioritering av Nordlandsbanen.



- Arbeidsutvalg: Ordførerne i Rana og Bodø, samt utvalgets sekretær i Bergen.

**Tekst:** TORE HOLTET

Rana-ordfører og forumleder Inge Myrvoll gleder seg over at den nye regjeringen økte bevilgningene i sitt statsbudsjett slik at Nordlandsbanen snart er i mål med fjernstyring. Han er også fornøyd med at det er satt av penger til et nytt kryssingsspor, men til gjengjeld meget misfornøyd med at sovevognene ble fjernet fra Mo i Rana og Mosjøen fra januar 2006.

Fjernstyring Grong-Bodø, flere kryssingsspor, økt godsvolum, bedre standard på distansetog og nattogtilbud på tidligere nivå. Det har vært de viktigste jernbanesakene i Nordland de siste åra.

Myrvoll understreker at det er nødvendig å bedre punktligheten

på både person- og godstrafikken. – Vi trenger noen kryssingsspor til, samt Gjevingsåsen tunnel, konstaterer han.

Myrvoll forventer at regjeringen følger opp Nasjonal transportplan. Han vil være forsiktig med å uttale seg om modernisering av det norske jernbanenettet på vegne av forumet, men tilføyer:

– For norsk næringsliv vil rask og punktlig transport til markedet i Europa være av stor betydning, og

restriksjoner på veitransport gjør at jernbanen blir alternativet for mange produkter. Det gjelder både industri-last, fanget fisk og oppdrettsfisk. Hvis jernbanen dessuten fanger opp betydelig mer persontransport i byområder, vil det bidra til å løse problemet knyttet til miljø og trafikksikkerhet, mener Inge Myrvoll.



«Vi trenger noen kryssingsspor til...»

INGE MYRVOLL





**BETYDNING:** Jernbaneforumet har dokumentert at Rørosbanen og Solørbanen har stor betydning for tommertransporten.

FOTO: RUNE FOSSUM

# Rørosbanen reddet

- Jernbanen er i ferd med å få tilbake noe av sin status, mener leder Arnfinn Nergård i Jernbaneforum Rørosbanen og Solørbanen. Forumet har likevel sin del av æren for at banen ikke lenger er truet av nedleggelse, påpeker han.

**Tekst:** TORE HOLTET

Da jernbaneforumet ble opprettet, ble det i første omgang tatt tak i Rørosbanens betydning for gods-transporten.

- Vi har også etter hvert fått med Solørbanen og arbeider særlig med godstransport via denne strekningen og ut i Europa, forklarer Nergård. - Det er utført et godt dokumentasjonsarbeid vedrørende disse banenes betydning for tømmertransport og annet gods.

Jernbaneforumet har vært pådriver og medspiller med Jernbaneverket i forhold til opprusting av skinnegangen.

- Vi er videre opptatt av å bedre komforten i det nye materiellet, og nå blir det omsider nye seter i vognene.

For øvrig har forumet vært en positiv informant i forhold til å få

fram de gode nyhetene om Rørosbanen og derigjennom bidratt til å øke persontrafikken på banestrekningen.

Arnfinn Nergård er glad for at det internasjonalt fokuseres på jernbanens betydning: - Jernbanen er den eneste mulige transportform som kan ha et potensial til å konkurrere med fly, og den har klare fortrinn når det gjelder godsfrakt over lengre avstander.

Nergård forventer at regjeringen i statsbudsjettet for 2007 kommer opp med ei sterk satsing på samferdsel, og at jernbanen får en god andel av dette.

- EUs tiltak for å bringe gods over fra vei til bane tilsier at Norge bør ha høye ambisjoner. I første omgang ønsker jeg meg mer elektrifisering og utbygging som sikrer større kapasitet på strekningene, sier Arnfinn Nergård.



«Norge bør ha høye ambisjoner»

ARNFINN NERGÅRD

## Jernbaneforum Rørosbanen og Solørbanen

- Stiftet: 2002
- Målet: Styrke grunnlaget for Rørosbanen og Solørbanen, med vekt på økt godstrafikk



- Styret: Arnfinn Nergård, Os (leder); Siv Tørudbakken, Hedmark fylkeskommune; Tore Sandvik, Sør-Trøndelag fylkeskommune; Helge Urstrømmen, Glommen skogeierforening; Inge Rune Walstrøm, Synnøve Finden A/S; Jørn Lindberget, Østfoldtømmer ANS; John Helge Andersen, Røros; Ole Gustav Narud, Åmot og Arve Bones, Kongsvinger kommune.



# - Reisetiden må ned

Audun Tron og Jernbaneforum Gjøvikbanen arbeider for å få ned reisetiden, både på kort og lang sikt. Utgangspunktet for forumets virksomhet er at de tiltak som gjennomføres, skal ha betydning for de reisende.

**Tekst:** TORE HOLTET

Tron er fylkesordfører i Oppland og leder av både Jernbaneforum Gjøvikbanen og Jernbaneforum Dovrebanen, som begge springer ut av det som het Jernbaneforum Oppland.

«Interessen for jernbanen er større enn på mange år»

Beslutningen om å konkurranseutsette persontogtrafikken mellom Oslo og Gjøvik gjør at Gjøvikbanen har fått førsteprioritet.

Fylkesordføreren minner om at Hadelandsregionen er et stort

pendlerområde for Oslo med sterk trafikkvekst. Reisetiden med tog er imidlertid lengre enn for 15 år siden, og tallet på reisende har gått ned.

Forumet har derfor vært opptatt av å øke kvaliteten på og rundt stasjonene og å redusere reisetiden. Målet er i første omgang å få ned den gjennomsnittlige kjøretiden fra over to timer til én time og 45 minutter.

## Spleiselag

– *Hva har dere fått utrettet så langt?*

– Vi var aktive i forhold til Samferdselsdepartementet da konkurransegrunnlaget ble utarbeidet, og det har hatt betydning for rute-tilbudet som starter 11. juni i år. Vi har videre jobbet for å få med Jernbaneverket som medlem av forumet. Det medfører at det nå er enklere å få kostnadsberegnet og gjennomført aktuelle tiltak, mener Tron og minner om at det arbeides med flere straks-tiltak som skal finansieres gjennom et spleiselag der også Statens vegvesen og kommunene deltar. Blant annet skal utvalgte stasjoner og stasjonsområder oppgraderes for oppstarten.

– Vårt utgangspunkt er at tiltakene skal ha betydning for de reisende, utdyper han.

– Vi har også utarbeidet en tiltaksliste, med sikte på at mest mulig gjennomføres tidlig i anbudsperioden.

## Jernbane og vei

– *Hva slags stilling opplever du at jernbanen har i dagens samfunn?*

– Jernbanen har i mange år vært nedprioritert som transportmiddel til tross for jernbanens mange gode egenskaper. Når jernbanen i så mange år har blitt neglisjert både når det gjelder infrastruktur og tilbud, mister folk troen på jernbanen som transportmiddel. Et godt eksempel på dette er Gjøvikbanen.

Tron mener at det er nødvendig å bygge ut både vei og bane – parallelt.

– Hvis ikke, er jeg redd for at jernbanen vil tape. Målet må være å få en større andel av trafikkveksten over på jernbane der det ligger til rette for det. Men da må vi ikke stille oss slik at vi mister trafikk fra eldre baner til nye veier, erklærer forumlederen.

## Vedtaket og litt til

Tron synes å registrere at interessen for jernbane er større enn på mange år.

– Enkeltpersoner, ulike organisasjoner og politikere har klart å få fram jernbanens fortrinn i forhold til reisetid og miljø, og flere begynner å forstå at de større byene etter hvert ikke tåler mer biltrafikk.

– *Hva forventer du av den nye regjeringen de kommende fire åra?*

– Stortinget vedtok at vi i planperioden som vi har startet på, skal

## Jernbaneforum Dovrebanen

- Stiftet våren 2004
- Målet: Å bedre rutetilbudet nord for Lillehammer og legge til rette for mer godstrafikk
- Arbeidsutvalg: Audun Tron (leder); Erlend Løkken, Dovre; Dag Erik Pryhn, Sel; Gunnar T. Stenseng, Nord-Fron







**SATS PARALLELT:** – Vi må bygge ut vei og bane parallelt. Hvis ikke, er jeg redd at jernbanen vil tape, sier Audun Tron, som leder to jernbanefora.

FOTO: LARS ERIK SKREFSRUD

investere ti milliarder kroner mer i jernbanen enn det den forrige regjeringen foreslo. Jeg forventer at den nye regjeringen minst sørger for å realisere stortingsvedtaket, og helst litt til.

#### Effekt for brukerne

– Hva slags ambisjoner mener du Norge bør ha i forhold til å modernisere jernbanenettet?

– Jeg mener at jernbanen må oppgraderes slik at det blir mulig å øke tilbudet betraktelig, samtidig som reisetiden blir kortere. Da må det bygges mer infrastruktur, og staten må øke sine kjøp av jernbanetjenester.

– Vi må hele tiden fokusere på

effektene for brukerne av toget. Det betyr at reisetider og frekvens er viktig, i tillegg til komfort. Jernbanens mange aktører må klare å samle seg slik at forbedret infrastruktur faktisk medfører bedre tilbud. Her har staten en viktig rolle som pådriver og koordinator, konkluderer Tron.

Han mener det er naturlig å satse i intercitytriangelet og rundt andre store byer i Norge, men legger til:

– Vi må heller ikke glemme investeringer i infrastruktur som bidrar til at det blir lettere å overføre mer godstransport fra vei til jernbane, avslutter Audun Tron.

[tore.holtet@jbn.no](mailto:tore.holtet@jbn.no)

## Jernbaneforum Gjøvikbanen

- Stiftet våren 2004
- Målet: Å være en aktiv pådriver og tilrettelegger for at tilbudet på Gjøvikbanen skal bli best mulig for de reisende



- Styret: Audun Tron, Oppland fylkeskommune (leder); Kåre Haugen, Gjøvik; Stejn Knutsen, Vestre Toten; Roald Braathen, Gran; Harald Nessjøen, Lunner; Tom Christoffersen, Nittedal; Tom Granqvist, Akershus fylkeskommune; Olav Werner Ruud, Jernbaneverket, og Margareth Nordby, NSB Anbud





**DKT FART:** Jernbaneforum Øst vil utvikle Østfoldbanen til en høyhastighetsbane med god nærtrafikkbetjening.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

# - Tettere dialog

- Gjennom forumet har vi fått en tettere og bedre dialog med Jernbaneverket og NSB og bedre kunnskap om hvordan vi skal delta i kampen om knappe, statlige midler, sier leder i Jernbaneforum Øst, Gretha Kant.

## Jernbaneforum Øst

- Stiftet 15. mai 1995.
- Målet er å utvikle Østfoldbanen til en høyhastighetsbane med god nærtrafikkbetjening

- Styret: Leder: Gretha Kant, Moss; nestleder: Stein Håland, Spydeberg; styremedlemmer: Arne Øren, Østfold fylkeskommune; Jan O. Engsmyr, Sarpsborg; Åse Hammereid, Hobøl, og Gunnel Edfeldt, KS Østfold.



**Tekst:** TORE HOLTET

I tillegg til å få en høyhastighetsbane gjennom Østfold vil Jernbaneforum Øst «fokusere på jernbanspørsmål og offensivt støtte utvikling av norsk jernbane mot vest-europeisk standard.»

Forumet består av en politisk representant fra fylkeskommunene Østfold og Akershus og representanter fra kommunene langs banestrekningen Oslo-Korsnjø.

I tillegg deltar NHO og LO i de berørte fylkene som observatører med møte- og talerett.

- Forumet har vært et viktig ledd i det å samordne medlemmenes og brukernes interesser, påpeker Mossordfører Kant. - Gjennom dialogen

med Jernbaneverket og NSB har vi dessuten fått en bedre forståelse for hverandres utfordringer.

Hun synes det er nyttig å utveksle erfaringer med andre jernbanefora i landet:

- Vi har store utfordringer på investeringssiden. Jeg er også opp-

tatt at vi tar sterkere grep på intermodale løsninger og får til en sterkere satsing på gods-transport, mener hun.

- Hva forventer du av den nye regjeringen de kommende fire åra?

- Jeg forventer at den innfrir løftene om investeringer. Dette bør vi se resultater av allerede i revidert budsjett, svarer Gretha Kant, som både ønsker seg prosjektfinansiering og konkurranseutsetting



«... en bedre forståelse for hverandres

utfordringer»

GRETHA KANT



# Svensk slakt av norsk jernbanepolitikk

- Det er bemerkelsesverdig at Norge med alle sine oljemilliarder investerer så lite i infrastruktur rettet mot det øvrige Europa, mens vi i Sverige som ikke har «penger på bok», satser milliarder.

**Tekst:** ARNE DANIELSEN

Denne kraftsalven avfyres fra lederen av Riksdagens samferdselskomité, Claes Roxbergh – en av Sveriges mest profilerte samferdselspolitikere.

Den tidligere ordføreren i Göteborg representerer Bohuslän i Riksdagen og er følgelig opptatt av forholdet til Norge. Som miljøpartist føler han et spesielt ansvar for jernbanen. Han er langt fra imponert over investeringsviljen på norsk side.

## Ikke gjort leksene

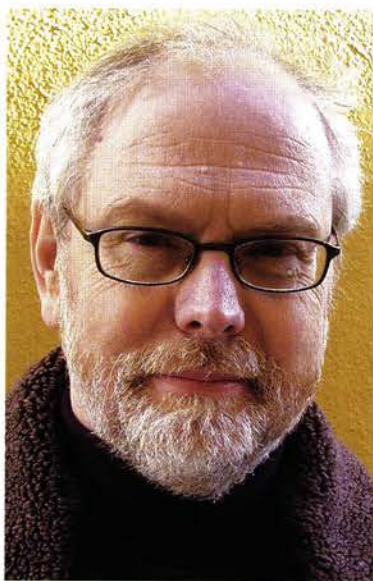
– Nordmennene har en hjemmelektse å gjøre. Jernbanen mellom grensen og Oslo er bedrøvelig. På strekningen fra Göteborg går togene i 180 km/t, og vi investerer nå i oppgraderinger til 250 km/t, mens togene på den norske siden går i 70. Dette skulle det ha vært grepet tak i for lenge siden.

– En viktig årsak til at Linx måtte avvikle den daglige trafikken mellom Stockholm og Oslo, var at infrastrukturen på den norske siden var for dårlig, mener Roxbergh, som synes at følgende lille historie gir et godt bilde av forholdene:

## Kjenn etter

– Vi var noen som skulle ta toget til Norge en gang, og så spurte vi konduktøren: «Hvor er grensen?» Vet du hva han svarte? «Kjenn etter!»

– Bedre er det ikke på den norske delen av strekningen mellom Trondheim og Östersund. Her, hvor det transporteres svære tømmerlass, tåler ikke skinnegangen tung last, dessuten er ikke linjen elektrifisert.



**SJOKKERT:** Sveriges profilerte samferdselspolitiker Claes Roxbergh ble sjokkert over omfanget av tungtrafikken på veiene ut av Norge.

## Gjerrige nordmenn

Allerede for tre år var Roxbergh på befaring på E6 og ble sjokkert over omfanget på tungtrafikken fra Norge, ulykkesfrekvensen og kødannelsene. Dermed lanserte han ideen om at det kanskje burde innføres bompenger på strekningen mot Göteborg, sånn at nordmennene fikk være med på å betale kalaset.

I det hele tatt har han liten forståelse for at Norge med sitt oljefond er så gjerrig med midler til infrastruktur.

– Vi har ikke alt på det tørre i Sverige heller, men vi investerer så mye som vi har penger til. Det burde Norge også ha gjort for lenge siden, og eventuelle argumenter om

at sånne tiltak overoppheter den nasjonale økonomien, holder ikke. Man kan eventuelt bruke utenlandsmidler.

## Frustrert minister

Roxbergh er for øvrig langt fra den eneste frustrerte politikeren i den svenske debatten. I en debatt i Riksdagen for to år siden redegjorde samferdselsminister Ulrica Messing for en rekke positive og velvillige kontakter med den norske regjeringen i sakens anledning, samtaler det åpenbart kom lite ut av:

– En investering på den norske siden er altså på sin plass. Det diskuterer vi i en rekke andre sammenhenger. Men hittil har signalene fra Norge vært motsatt, nemlig at man styrer mer og mer av trafikken inn på den svenske siden, avslutter lederen av Riksdagens samferdselskomité, Clas Roxbergh.

«Nordmennene har en hjemmelektse å gjøre»

## Fakta

- Mens svenskenes i sin «Framtidsplan för järnvägen» skal bygge ut jernbanen for 107,7 milliarder svenske kroner i perioden 2004-2015, skal Norge ifølge Stortingets vedtak av Nasjonal transportplan bygge ut for 26, 4 milliarder kroner i perioden 2004-2015.
- Rundt en tredel av investeringene i Framtidsplanen gjøres i 2007 og 2008 eller 12 ganger mer i året i disse to årene enn det skal investeres i det norske jernbanenettet i år.





# Svensk jernbane i ett fo

**STOCKHOLM:** De er alle mektige menn i svensk jernbane. Samtidig utgjør de styret i Järnvägsforum, en lobbyorganisasjon som representerer de fleste jernbaneaktørene i nabolandet.

**Tekst og foto:** TORE HOLTET

«En ökad satsning på järnvägen bygger ett bättre samhälle».

Det er hovedbudskapet fra Järnvägsforum. I en 15 siders trykksak

om sine visjoner og mål tar forumet med leserne inn i et nytt Sverige med bedre service, økt framkommelighet, kortere reise- og transporttider og bedre miljø. En stor-

satsning på en moderne jernbane vil, ifølge Järnvägsforum, øke næringslivets konkurransekraft og innbyggenes velferd.

« ... én representativ organisasjon som tar seg av de sentrale jernbanespørsmålene»

JAN FORSBERG  
ADM. DIREKTØR I SJ

## «Stark och samlad röst»

Jernbanemagasinet har avtalt møte både med styret og generalsekretær Roger Kristensson i Järnvägsforum, som har kontor like ved sentralstasjonen i Stockholm.

Kristensson har bakgrunn som hovedtillitsvalgt i SJ (Statens Järnvägar). Nå taler han hele den svenske jernbanens sak.

Dagens SJ-sjef og styremedlem Jan Forsberg er ikke i tvil om behovet for at hele jernbanebransjen har en «stark och samlad röst».

– Det er viktig at det finnes én representativ organisasjon som tar seg av de sentrale jernbanespørsmålene og driver disse fram for politikerne og samtidig informerer allmennheten, sier Forsberg til Jernbanemagasinet.

## Paradigmeskifte

Järnvägsforum har eksistert siden desember 2002 som en videreføring av flere andre samarbeidsfora.

Etter hvert som Riksdagen satset mer og mer på å bygge ut infrastrukturen og slapp løs flere aktører på sporet, trengtes en rendyrket lobbyorganisasjon for alle jernbanebedrifter.

– Hva har Järnvägsforum oppnådd, Roger Kristensson?

– Det er ikke så lett å svare på, for mens vi har eksistert, har det hele tiden vært et godt jernbanepolitisk klima i Riksdagen. Det er politisk vilje til å satse på jernbanen i Sverige.

– Den første store forandringen kom etter 1988, da SJ og Banverket ble delt. Til å begynne med ble det bevilget to-tre-fire milliarder kroner





# rum

**SAMLER JERNBANEN:** Bildet er tatt etter et styremøte i Järnvägsforum. F.v.: Christer Alvemur, administrerende direktør i Jernhusen (eier av de største stasjonene); Tomas Andersson, administrerende direktør for Bombardier Transportation og nestleder i Järnvägsforum; Björn Sundén, visesadministrerende direktør i EuroMaint; Göran Ulin, markedsdirektør i Alstom Sverige; Gunnar Sibbmark, administrerende direktør i Europakorridoren AB; Jan Forsberg, administrerende direktør i SJ og generalsekretær Roger Kristenson, Järnvägsforum.

i årlige investeringer. Etter at Miljøpartiet og Vänsterpartiet ble en del av den sosialdemokratiske regjeringens parlamentariske grunnlag, oppsto det et paradigmeskifte. Nå skal det investeres for om lag ni milliarder kroner i året.

## Løftes ut

– Men, fortsetter Kristensson:  
– Heller ikke dette er tilstrekkelig hvis jernbanen skal oppgraderes til det nivået som de reisende og industrien i dag forlanger. Vi er fremdeles avhengig av at satsingen følges opp i de årlige statsbudsjettene. Det bevilges i rykk og napp, og prosjektene blir dyrere enn det de trengte å være. Den såkalte Vestbybanan vest for Stockholm er ett eksempel. Her har bevilgningene blitt gitt over et tosfret antall år. Svealandsbanan øst for Stockholm ble derimot bygd på tre år. Og den ble en knallsuksess fra dag én. Når hele banestrekninger bygges ut med én gang, oppnår man en helt annen trafikkmessig

effekt. Derfor bør store jernbane-prosjekter løftes ut av Banverkets Fremdriftsplan og finansieres på en annen måte, for eksempel gjennom låneopptak eller partnerskap.

## Snur

– Europakorridoren vil koste 50 milliarder kroner. Skal disse pengene bevilges over de årlige statsbudsjettene, vil det ta 40-50 år å bygge den, påpeker Gunnar Sibbmark. Han er administrerende direktør for Europakorridoren AB, som jobber for en høyhastighetsbane der toget går i 300-350 km/t og bruker tre timer mellom Stockholm og København.

– For to år siden så Banverket helt bort fra en slik høyhastighetsbane. Allerede nå er stemningen i ferd med å snu, konstaterer Sibbmark, som er glad for at han får delta som styremedlem i Järnvägsforum: – Vi ser klart nytten av å ha med oss en organisasjon som fanger inn bredden i jernbanen. Europakorridoren vil bli ryggraden i et

framtidig jernbanesystem, og vi merker at jernbaneinteressen er økende på den politiske siden.

## Politiske beslutninger

Det multinasjonale selskapet Alstom som har sikret seg leveranser av dobbeldekkertog og pendeltog til SJ, og som sikter seg inn mot høyhastighetsbaner som et satsingsområde, har nytte av å være med i en lobbyorganisasjon: – Medlemskapet i Järnvägsforum er viktig for å kunne være med og påvirke jernbanens utvikling i framtida. Jernbanen konkurrerer med fly og vei – og om de samme pengene, sier Göran Ulin.

– Det meste av jernbanemarkedet styres av politiske beslutninger. Det er derfor meget viktig at den svenske jernbanebransjen samler seg, slik at politikere vet hvor vi står i viktige saker, sier Björn Sundén i EuroMaint AB – ett av flere selskaper som utfører vedlikehold av vogner og lok.

[tore.holtet@jbv.no](mailto:tore.holtet@jbv.no)



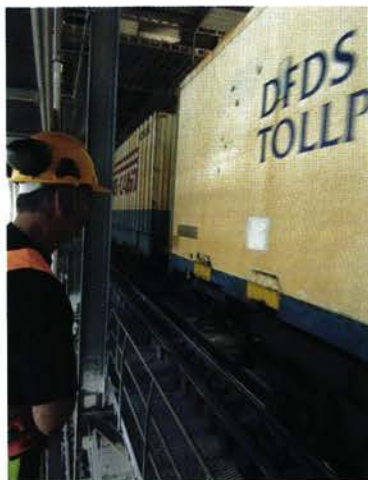


FOTO: ØYSTEIN GRUE

## Mer gods i sør

CargoNet setter inn et femte godstog mellom Østlandet og Rogaland etter sommerferien. Men mer skal det bli, sier terminalsjef Kjell S. Hauge til [www.aftenbladet.no](http://www.aftenbladet.no).

På sikt rekker han med seks-sju togpar. Godsterminalen på Ganddal åpner høsten 2007. Både Tollpost Globe og Schenker Linjegods har begynt arbeidet med sine terminalbygg på Ganddal og rekker med langt mer effektiv godshåndtering og rimeligere fraktepriser når de flytter dit. Den moderne godsterminalen til netto 330 millioner kroner vil bidra til å senke kostnadene for operatørene med 10-15 prosent per tonn gods.

## Ny forskrift

Statens Jernbanetilsyn vedtok like før jul en ny forskrift, «Forskrift om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet», som populært vil bli kalt «sikkerhetsforskriften». Sikkerhetsforskriften er gjort gjeldende fra og med 1. januar i år og beskriver detaljert hvilke sikkerhetskrav som stilles til alt fra infrastruktur til rullende materiell. Ett eksempel tatt fra paragraf 12: «Det skal ikke bygges nye planoverganger». Det er nå fem lover og 18 forskrifter som styrer jernbanevirksomheten i Norge.

([www.lovdatab.no](http://www.lovdatab.no))



**FLERE TAR TOG:** Østfoldbanen hadde i fjor en passasjerøkning på hele 20 prosent.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

# Fremgang for NSB

Togtrafikken økte også i 2005. NSB hadde to prosent flere passasjerer på sine tog sammenliknet med året før. Samtidig kan NSB glede seg over både økt kundetilfredshet og bedre punktlighet i året som var.

Totalt ble det foretatt 47,2 millioner reiser med NSB-tog i 2005. Det er på nivå med 1998, men langt under toppåret 2000 da 54,9 millioner tok toget.

### 20 prosent opp

Siden 2003 har det imidlertid gått jevnt oppover.

Den strekningen som utmerker seg med størst passasjerøkning i 2005, er Østfoldbanen der økningen er på utrolige 20 prosent. Men også de to andre, trafikk-tunge strekningene - Lillehammer-Oslo og Vestfoldbanen hadde pen framgang.

Utenom lokaltog på Østlandet er Vestfoldbanen den strekningen som har flest passasjerer. I fjor reiste 1 570 000 passasjerer forbi tellepunktet Drammen. 1 120 000 reiste forbi Moss på Østfoldbanen mens på strekningen Oslo-Lillehammer reiste 990 000 passasjerer forbi

tellepunkt Hamar.

På de lengre strekningene, som Sørlandsbanen, Bergensbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen synes det å være en tyngre jobb å få flere til å bruke toget.

### Tredjeplass i Europa

For 2005 endte punktligheten for togene på 92 prosent. Siden målingene startet for 35 år siden, har punktligheten aldri vært høyere. Bare to land i Europa kan skille med bedre punktlighet i 2005 enn Norge.

- Vi er nå opptatt av å styrke punktligheten på de avgangene som ikke er gode nok, og styrke kapasiteten vår til å transportere enda flere passasjerer, sier visekonsernsjef Rolf Roverud i NSB AS. Han håper også på en kraftig satsing på ny infrastruktur.

([www.nsb.no](http://www.nsb.no) og BaneNettet)





**DEN SISTE:** Skansen jernbanebro er den siste klaffebroen som fremdeles er i bruk.

FOTO: ARVID BÅRDSTU

## Fredet jernbanebro

Riksantikvaren har fredet Skansen jernbanebro i Trondheim i henhold til kulturminneloven «for å sikre et teknisk kulturminne av unik, nasjonal verdi». - For oss er fredningen uproblematisk, sier banesjef for Dovre- og Trønderbanen, Knut Haugen.

Skansen jernbanebro er den siste klaffebroen som fremdeles er i bruk. Den ble åpnet 22. mars 1918 og er konstruert av den amerikanske ingeniøren Joseph Baermann Strauss, for øvrig mest kjent for oppføringen av Golden Gate-broen i San Francisco.

### Vektstang

Det spesielle med konstruksjonen er at det er montert et 650 tons motvektslodd i den ene enden, og at broen er delt som en vektstang med fordeling 12 meter/40 meter rundt balansepunktet. Det gjør broen tilnærmet vektløs (1,5 tons trykkraft helt på enden) slik at det kreves lite energi for å heve og senke broen.

Betongen i motvekten ble skiftet ut for

ti år siden. For øvrig har det ikke vært behov for særlige påkostninger. - Vi er vant med å vedlikeholde broen slik den er. Det fungerer godt og er problemfritt for oss, sier banesjef Knut Haugen, som har det daglige drifts- og vedlikeholdsansvaret for det nyslåtte kulturminnet.

Fredningen av Skansen jernbanebro vil heller ikke ha noen begrensninger på framtidig jernbanedrift i området Trondheim stasjon-Marienburg. De to sporene over broen gir god nok kapasitet også til å dekke framtidig behov. Dessuten er ikke broen i seg selv hastighetshindrende. Vedlikeholdet av den jernbanetekniske delen av anlegget, som skinner, signal- og kontaktledningsanlegg, er ikke med i fredningsbestemmelsen. ■

## Gode forslag

Forslagsvirksomheten i Jernbaneverket har mottatt 26 forslag i 2005. Av disse er 11 premiert med summer fra 500 til 2500 kroner. De som har fått mest, er for et forslag om strekningskontroll på data (excel) og om montering av en arbeidsplate for plassering av bærbar PC i forbindelse med

arbeider i skap. Et forslag om en transportabel vanntank til fjellboring, særlig for boring inne i tunneler, ble premiert med 2000 kroner. Nye forslag sendes forslagssekretær Rune Øystein Wangen ved hovedkontoret i Oslo.

## Nytt selskap

NSB AS har opprettet datterselskapet NSB Berging og Beredskap. Formålet med dette selskapet, som har utrykningsbaser i Oslo, Trondheim, Stavanger, Bergen, Mo i Rana og Narvik, er å rykke ut for å sikre verdier og rydde sporet etter for eksempel avsporinger. Selskapet skal kunne håndtere alt fra farlig gods til sterkstrømanlegg. Jernbaneverket har skrevet en avtale med en årlig ramme på 6,5 millioner kroner med selskapet.

(BaneNettet)

## Ny NTP

Samferdselsdepartementet har nylig sendt ut retningslinjer for arbeidet mot en Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019. Planen vil bli presentert som stortingsmelding i årsskiftet 2008/2009. Retningslinjene tar utgangspunkt i regjeringserklæringen for den rød-grønne regjeringen der det heter: «Regjeringen vil skape en helhetlig samferdselspolitikk under folkevalgt styring, der regional- og distriktspolitikk, miljøvern og fordeling skal være grunnleggende premisser». Førende for prioriteringene vil være en samfunnsøkonomisk kost-/nyttevurdering av de enkelte prosjektene. (www.odin.no)

## Mer tømmer

Det svensk-finske skogkonsernet Stora Enso vil doble tømmeroppkjøpet fra Solør og Østerdalen innen 2007 under forutsetning av at det er mulig å frakte ut tømmeret med tog på Røros- og Solørbanen. Banesjefen for Røros- og Solørbanen Tor Rørosgård stiller seg positiv til å legge til rette for å få til dette. Fra før kjører CargoNet AS, Ofotbanen AS og Tågakeriet AB godstog på banen. Stora Enso er ett av Nordens største industriselskap med en årlig omsetning på 100 milliarder kroner.



# Skal få folk ut av sporet

**TRONDHEIM:** Hver dag kommer det inn meldinger fra lokførere og andre om ulovlig ferdsel i eller langs jernbanesporet ett eller annet sted i fedrelandet. Dette vil Jernbaneverket ta tak i. Visjonen er null drepte og skadde på jernbanen.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU

– Skal vi klare det, er vi avhengige av å få til et bredt samarbeid i hele samfunnet, sier Stig Herjuaune, som skal koordinere Jernbaneverkets innsats på landsbasis.

« ... avhengig av å få til et bredt samarbeid i hele samfunnet »

Skoleelever bruker sporet som skolevei. Voksne bruker sporet som snarvei til og fra jobben. Fiskere går i sporet for å komme ned til elva. Ungdom i festmodus myldrer i sporet på Jæren nattertid. Og på Hardangervidda blir Bergensbanen brukt som skiløype.

– Å endre folks holdninger til dette, og ikke minst klare å endre innarbeidet atferd, er ingen enkel sak. Men ett sted må vi begynne,

og vi starter ikke med blanke ark, forsikrer Stig Herjuaune.

Selv har han holdt på med dette i flere år med base i Trondheim og i en region som strekker seg fra Kongsvinger i sør til Narvik i nord.

## Nærmiljøet er jokeren

I 2000 var det en strekning på noen kilometer mellom Ranheim i Trondheim og gamle Malvik stasjon som toppet listen over innmeldte saker om ulovlig ferdsel. Ikke minst var det mange skoleelever som brukte jernbanen som skolevei.

– Vi drøftet strategien for hvordan vi skulle angripe dette og fant ut at det vi hadde gjort tidligere, hadde for kort varighet. Nå utpekte vi lærere, førskolelærere og foreldre som hovedmålgruppe samtidig som vi involverte lensmannen



**AKSJON:** Stig Herjuaune skal samordne a

og en lokomotivfører som hadde hatt noen hårreisende opplevelser på strekningen. Dessuten ville vi nå onkler, tanter og naboer – kort sagt hele nærmiljøet.

– Vi hadde møter med lærere og barnehageansatte. Vi sendte nyhetsbrev til samtlige husstander med skolebarn i huset. Vi samarbeidet med lensmannen og brukte radio og avis, men vi hadde bare noen få skolebesøk. Vi anla det bredt uten å gå direkte på barna. Det fungerte utmerket. Først fire år etter denne kampanjen fikk vi inn den første synergimeldingen om ulovlig ferdsel på denne strekningen, oppsummerer Herjuaune.

## Ikke nok med infokampanjer

Noen steder er det kjørt flere informasjonskampanjer og blitt avholdt møter støttet av store oppslag i media – uten at det har skjedd noen





et mot ulovlig ferdsel i sporet på landsbasis. Her er han avbildet under en aksjon på Tynset i vinter.

FOTO: CHRISTIAN SØBERG

varig endring i «villkryssingen». Noen ganger er det ikke nok med holdningskampanjer.

– Et slikt tilfelle er Rognan i Nordland. Her har vi drevet info-kampanjer i årevis, og vi har hatt møte med brukerne – uten at det er blitt noe bedre. Der den lovlige veien blir en altfor lang omvei for fotgjengere, er det kanskje like greit å innse at det må fysiske tilrettelegginger til for å eliminere faren for ulykker. På Rognan kan det være i form av en gangbro eller kulvert. Slik er det flere steder. Når ulempen med å trafikere lovlig er for stor, tar folk dessverre sjanser og går snarveien, sier Herjuaune.

#### Planoverganger

I Norge er det rundt 4000 planoverganger som bare er sikret med grind. Selv om jernbaneloven fortsatt pålegger eier av private plan-

overganger å holde grinda lukket, skjer det nok vel så ofte at grinda står vid åpen hele tiden.

– Vi registrerer årlig stygge ulykker som følge av kollisjon mellom bil og tog på planoverganger til tross for at trafikkreglene er klinkende klare på dette punktet. Vi har også dokumentert at bilister kjører på rødt for å rekke over før bommene går ned, forteller Herjuaune, og legger til at Jernbaneverket hvert år sanerer og sikrer planoverganger i tråd med bevilgningene over statsbudsjettet.

#### Samarbeidsønske

– Jernbaneverket vil samarbeide med Trygg Trafikk, og vi har i samarbeid med Autoriserte trafikkskolars landsforbund (ATL) tilpasset en svensk DVD til norske forhold. DVD-en vil bli vist på trafikkskoler over hele landet. Håper

bare at de tar seg tid de åtte minuttene filmen tar til å understreke overfor kommende sjåfører hvilket ansvar de har ved kryssing av jernbanespor, forteller Stig Herjuaune og legger til:

– Skal dette arbeidet lykkes uten at vi må bruke vanvittig store økonomiske ressurser, trenger vi bistand fra andre. Hele Jernbaneverket er opptatt av dette problemet og stiller opp. Jeg håper også togselskapene vil hjelpe til, ikke minst ved at lokførere som har en historie å fortelle, får tid og anledning til å gjøre det. Erfaringene våre er at lokførere som forteller om egne opplevelser, har veldig stor gjennomslagskraft, avslutter Stig Herjuaune.



## MIN ARBEIDSDAG

**NAVN:** Silje Fossåskaret (30)

**TITTEL:** Overingeniør/brukerstøttekonsulent

**ANSATT:** Jernbaneverkets Operasjonssenter på Marienborg

**STARTET SOM:** Brukerstøttekonsulent på GSM-R 1. juli 2004

**BOR:** i Trondheim

### DER OG DA:

– Her løser vi de fleste problemene som GSM-R brukerne melder inn – der og da, sier brukerstøttekonsulent Silje Fossåskaret.

# DRØMME- JOB BEN

**TRONDHEIM:** – Ja, akkurat nå har jeg det, svarer Silje Fossåskaret lynkjapt på klingende nordlandsk når Jernbanemagasinet spør om hun har fått drømmejobben.

**Tekst og foto:** SVEIN ERIK BAKKEN

Siljes drømmejobb befinner seg i Jernbaneverket (JBV) Region Nord sitt hovedkvarter i Trondheim. Nærmere bestemt arbeider hun på Operasjonssenter Marienborg (OPM), som tar seg av driften av jernbanens nye kommunikasjonsverktøy GSM-R.

### Unik mulighet

– *Hvorfor valgte du jernbanen og GSM-R?*

– Jeg hadde lyst på en jobb som var relatert til min utdanning og min erfaring, der jeg fikk bruke min kompetanse på administrasjon og telekommunikasjon. Da jeg oppdaget at Jernbaneverket skulle etablere et eget GSM-R-nett, gav det meg en unik og spennende mulighet til å være med på å starte noe nytt og samtidig bygge opp en ny organisasjon.

– I tillegg lærer jeg jo etter hvert mye om jernbanen. Den hadde jeg ikke så mye kunnskap om før jeg kom hit til Marienborg.

– *Så det var ikke den gamle tradisjonsrike jernbanen, men høyteknologien som lokket deg til JBV?*

– Ja, det er helt klart.

– *Føler du deg likevel som en del av Jernbaneverket?*

– Jeg opplever absolutt at jeg jobber i Jernbaneverket.

### Samboer og hund

Om Silje var lite kjent med jernbanen før hun tok fatt i jobben på Marienborg sommeren 2004, så er kvæfjæringen desto bedre kjent i den trønderiske hovedstaden. Her har hun bodd siden hun begynte å studere, og her stortrives hun med samboer og hund.

– Jeg holdt på å si hva slags samboer, men mener sjølsagt hva slags hund?

– *Det er en rottweiler.*

– Såpass?



– *Ja, ei veldig rolig og snill «lady», forsikrer hun.*

### Problemløser

– *Hva går jobben din ut på?*

– En av hovedoppgavene som brukerstøtte er å varsle togleder ved planlagt driftsstans eller dersom det skulle oppstå feil på nettet, slik at togleder kan ta de nødvendige grep for å styre togtrafikken. En annen oppgave er å motta alle typer henvendelser fra JBVs brukere av GSM-R eller fra andre trafikk-selskap som får henvendelser fra sine brukere.

– Vi har bygget opp en moderne «helpdesk». Vi som sitter her har både høy utdanning og god kompetanse på det vi holder på med. Vi løser derfor de fleste innmeldte problemer der og da uten å måtte sende saken videre.

– Ellers så jobber jeg med registrering av kunder og tilpassing av Sim-kort. Jeg har også brukt noe tid på å forberede at vi i løpet av våren også skal være støtte for JBV-

«Det finnes ikke dumme spørsmål»





folk på Ofofbanen som i dag er knyttet til det svenske Banverkets nett. På toppen av det møter jeg spennende utfordringer som nestleder på brukerstøtte.

#### Sjølve bruken

– Hva er de mest vanlige problemene du skal løse?

– Siden vi til nå har få henvendelser om dagen, har vi ikke så stort statistisk materiale å bygge på. Men en typisk henvendelse er knyttet til terminalutstyr. For eksempel at en togradio i en av JBV Drifts arbeidsmaskiner har problemer.

– Vi får også en del henvendelser på sjølve bruken av togmobiltelefonen: Hvordan skal vi øke lyden? Hvordan skal vi vekke batteriene og hvordan gjør vi det når vi skal skru av og på? Neste milepel er å ta i bruk nye funksjonelle numre, slik at en kan ringe et tognummer uten å måtte kjenne det egentlige telefonnummeret. Da venter vi å få spørsmål om hvordan de skal regis-

trere seg, hvordan de kan ringe et funksjonelt nummer osv.

#### Dumme spørsmål

– Kan GSM-R brukerne ringe dere når som helst på døgnet eller svarer dere kun i kontortiden?

– Du får alltid svar fordi Nettovervåkning på OPM tar over de viktigste brukerstøttefunksjonene utenfor kontortid. Hvis det ikke er noe som haster, vil de registrere saken og brukerstøtte tar tak i henvendelsen når vi er tilbake på jobb.

– Hvordan er det å svare på de samme dumme spørsmålene og løse de mest elementære problemene dag etter dag?

– Ingen spørsmål er for dumme. Vår oppgave er å få brukerne til å føle at de blir forstått og servere enkle løsninger på problemene. Klarer vi det, da har vi nådd en av målsetningene våre, avslutter brukerstøttekonsulent Silje Fossåskaret.

[svein.erik.bakken@jbv.no](mailto:svein.erik.bakken@jbv.no)

## SAGT OM JERNBANEN



«Vi har drevet en puslete politikk lenge nok. Nå må vi ta noen skikkelige løft og fjerne de mange flaskehalsene vi har både på vei og bane. Denne regjeringen skal bli husket for at den tok beslutninger som får konsekvenser ut over inneværende regjeringsperiode.»

**LIV SIGNE NAVARSETE (SP)**

Samferdselsminister

«Det er slett ikke gitt at regjeringen Stoltenberg evner å prioritere både dobbeltsporet Barkåker - Tønsberg og dobbeltsporet i Holmestrand i perioden 2005 - 2009. Etter vår mening bør Vestfolds politikere prioritere det prosjektet som gir best uttelling for de reisende. Et par års ventetid er til å leve med dersom regjeringen virkelig tar et løft for Vestfoldbanen. Den beste løsningen er selvsagt rask utbygging av alle planlagte dobbeltspor.»

**LEDER TØNSBERG BLAD**

«I mangel av konkrete mål og resultater kan det selvfølgelig være besnærende å ty til uforpliktende høyttenkning og luftige planer. Det har vært jernbanens svøpe. Nå trenger vi imidlertid handling. Jeg er alvorlig redd for at toget igjen holder på å gå fra oss - godt hjulpet av NSB og Tønsbergs Blad.»

**STORTINGSREPRESENTANT  
STEINAR GULLVÅG (Ap)**

Tønsbergs Blad

«Vi skal ta modell av Singapore, verdens tredje største havn, når vi nå jobber videre med NEW Corridor. Der håndterer de årlig sju millioner containere.»

**KARI KOSIN,**

STYRELEDER I NEW CORRIDOR



## Fin stasjon



FOTO: ARVID BÅRDSTU

Kongsberg kommunes arkitekturpris for 2005 gis til AS Kristiansen & Bernhardt Arkitekter MNAL NPA for utformingen av stasjonsundergang og perrong ved Kongsberg stasjon.

Utvalg for kultur og oppvekst i Kongsberg begrunner prisen med at prosjektet er preget av høy kvalitet i materialbruk og detaljering, sikker formbruk, gjennomtenkte og omtenktsomme løsninger og en lyssetting som bidrar til at det kjennes trygt å ferdes i anlegget. De mener også at anlegget er fint avstemt til de fredda bygningene i nærheten.

(Arkitektnytt)

## Årsmøte NJT

Styret i Norsk Jernbanepersonales Turistorganisasjon har bestemt at årsmøte skal avholdes onsdag 22. mars kl. 16 på møterommet «Hjuksebø» hos NSB i Prinsensgate 7-9, Oslo.

## Togleder in spe?

Loco-mania er et nyutviklet dataspill som etterlikner oppgavene til en togleder - som kjent en avgjørende person for å få fram togene, og en person som må foreta strategiske valg hele tiden. Poenget med spillet er å legge togevei slik at togene kommer fram så fort som mulig. Når du har klart ett nivå, kan du gå videre til neste. Det er 12 ulike vanskelighetsgrader å velge mellom. Spillet stiller store krav til en kjapp hjerne og hurtige beslutninger. Resultatet kan du måle mot andre som har prøvd. Dessuten gir det innsikt i en togleders arbeidsdag.

(www.loco-mania.com)



**VIKTIG:** Fortsatt er Jernbanemagasinet en viktig kilde til informasjon for halvparten av de som svarte på undersøkelsen.

FOTO: ARVID BÅRDSTU

## Bedre informert

Jernbaneverkets ansatte blir stadig bedre informert. Dessuten er de blitt mer og mer fornøyd med den informasjonen de får. Det viser undersøkelsen i januar, som ble gjennomført av alle med egen e-postadresse. 2285 av totalt 2900 ansatte deltok.

Ettersom det ble gjennomført tilsvarende undersøkelser både i 2003 og 2004, er det lett å lese av trendene. De viser at JBV-ansatte har større kunnskaper om etatens fokusområder nå enn tidligere, at de er blitt mer tilfreds med interninformasjonen og at elektroniske medier blir stadig viktigere som informasjonskanaler.

- Dette viser at vi er på rett veg med interninformasjonen i Jernbaneverket. BaneNettet er tydeligvis den mest effektive og foretrukne informasjonskanalen vi har. Den skal bli enda bedre når vi får det nye intranettet vårt på plass snart, sier informasjonsdirektør Jan Erik Kregnes.

Kregnes understreker at informasjon

fortsatt er et lederansvar for hver enkelt leder, og at det vil være det i fremtiden også. - Her gjøres det hver dag en god jobb. De mange vanskelige personalmessige utfordringene vi har vært gjennom det siste året, er i det alt vesentlige håndtert på en god måte, sier Kregnes, men legger til at det fortsatt finnes en rekke forbedringspunkter.

De viktigste kildene til informasjon blant Jernbaneverkets ansatte med PC, er nærmeste leder (52,3%), Jernbanemagasinet (52,3%), kolleger (60,4%), intern e-post (76,9%) og BaneNettet (83,2%).

(BaneNettet)





**KOORDINATOR:** Senioringeniør Roar Skarsmo koordinerer arbeidet med å redusere påkjørsler av husdyr for Jernbaneverket.

FOTO: ARVID BÅRDSTU

## Samarbeid mot dyrepåkjørsler

Tallet på dyrepåkjørsler skal ned. Nå har Jernbaneverket innledet et samarbeid med bondeorganisasjonene.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU

Etter at Norsk Sau- og Geit første gang tok kontakt med Jernbaneverket for å se om noe kunne gjøres for å få ned antall dyrepåkjørsler, har arbeidet endt opp med et konstruktivt samarbeid mellom Jernbaneverket og Norsk Sau og Geit, Norges Bondelag og Norsk Bonde- og småbrukarlag.

Målet er å avverge sammenstøt mellom husdyr og tog.

### 200 husdyr

I fjor var det 200 husdyrpåkjørsler med dødelig utgang på norske spor. Men det har vært mye verre. I 1999 var det 331.

Samtalene mellom Jernbaneverket og bondeorganisasjonene har resultert i et samarbeidsnotat som skal regulere samarbeidet - basert på et felles, omforent ståsted. Notatet konkretiserer partenes ønske om å etablere gode samarbeidsrutiner

for varsling når dyr kommer inn på sporet, for erstatningsoppgjør når dyr er påkjørt og om forebyggende arbeid; blant annet samarbeid om oppsetting og vedlikehold av gjerder på prioriterte strekninger.

- I Lesja er vi blant annet blitt enige med beitelaget der om at de setter opp gjerde, mens vi gir tilskudd til materialene, forteller senioringeniør Roar Skarsmo, som har koordinert samarbeidet med bondeorganisasjonene for Jernbaneverket.

### Vil ha meldinger

- Bondeorganisasjonene har fått en forståelse av hvor alvorlig vi tar sikkerheten ved ferdsel i nærheten av jernbanesporet. Derfor har vi sendt over telefonnummer til oppsynsvakta til bondeorganisasjonene slik at de kan gjøre dette kjent for medlemmene sine. Fra vår side er det svært viktig at vi får melding om når dyr skal drives over jernbanelinjen og når dyr forviller seg inn på sporet, sier Roar Skarsmo. ■

## Tid for oppsummering

Etter at et utall organisasjonsløsninger for drift og vedlikehold av jernbanen er prøvd i løpet av de siste 15 årene, skal gode og dårlige erfaringer oppsummeres i løpet av våren. Ledere og medarbeidere hos banesjefene og i JBV Drift landet rundt skal fortelle om hva som fungerte godt og mindre godt ved de enkelte måtene å organisere arbeidet på. Prosjektleder Erling Hogstad skal lede arbeidet med evaluering av de ulike modellene som har vært prøvd. Rapporten skal overleveres jernbanedirektør Steinar Killi i løpet av våren.

(BaneNettet)

## Nytt varselkilt

Jernbaneverket har utarbeidet og tatt i bruk et nytt og mer iøynefallende varselkilt som skal plasseres ved private planoverganger der den eneste sikringen ellers er en grind. Skilting er en del av de planlagte arbeidene for å minske farene for sammenstøt mellom veifarende og tog på planoverganger. Totalt har Jernbaneverket satt av 37 millioner kroner i år til dette formålet. Til tross for at det gjøres et kontinuerlig arbeid med å sanere planoverganger, var det ved årsskiftet fortsatt 4265 planoverganger på jernbanenettet i Norge.

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



FOTO: NJÅL SVINGHEIM



# Ny unik museums- park

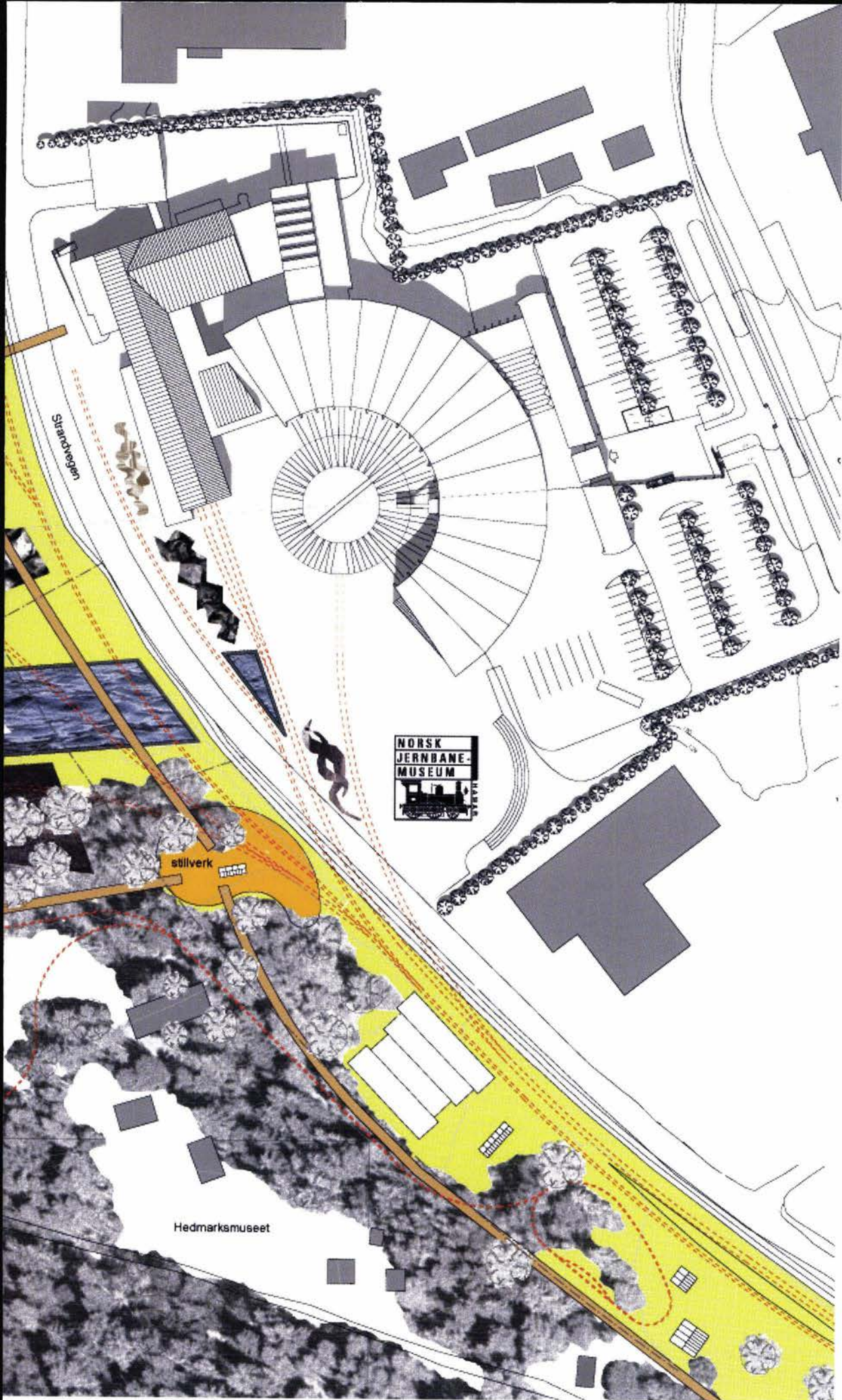
**HAMAR:** En stasjonsby med jernbanehotell, pakkhus og vanntårn, brygge med kafé, holdeplass for Tertitten og anløp av Skibladner, vognremisse og stillverk er noen av elementene i planen for utvidelse av Norsk Jernbanemuseum.



Skibladner







**VISJONEN:**  
 Norsk Jernbane-museum har fått sin egen visjon nedtegnet. Den 50 mål store eendommen til Hamar Camping er gjort om til et friluftsmuseum.  
 ILLUSTRASJON:  
 KRAFT ARKITEKT-KONTOR AS



# ” Flytoget skal også på museum en gang

► **Tekst og foto:** SVEIN SKAVANG GRAADAL

– Dette er noe å strekke seg etter, sier direktør Andreas Dreyer ved museet på Hamar.

I løpet av 2006 overtar Jernbanemuseet den 50 mål store idylliske eiendommen til Hamar Camping mellom museet og Mjøsa.

– Vi har laget en visjon, en overordnet skisse i nært samarbeid med Kraft Arkitektkontor om hvordan vi kan utnytte campingplassen til et friluftsmuseum. I den gamle museumsparken er det ikke mer å ekspandere på, sier Dreyer

## Stasjonsby

Et spennende element i planene for museet er jernbanebrygga inspirert av det som på 1800-tallet var på Hamar.

– Skibladner var jo forlengelsen av Hovedbanen da båten kom i 1856, sier Dreyer. Tertitten planlegges ført i eget spor med broforbindelse ut på brygga. I samarbeid med naboen Hedemarksmuseum vil en stasjonsby bli bygget opp. Første element her vil være flytting av Ilseng stasjon fra den gamle delen av parken.

– Vi tenker oss også et lite jernbanehotell

med overnattingsmuligheter, pakkehus og vanntårn. Vanntårnet må vi nok bygge i kopi. De som står igjen rundt om i landet er fredet, sier museumsdirektøren.

Når folk kommer gående fra Hedemarksmuseum vil de helt tydelig merke at de kommer over fra det gamle bondesamfunnet til industrialismen representert ved jernbanen.

## Smalsporperioden

– Den nye museumsparken skal bygges rundt smalsporperioden i

norsk jernbanehistorie, den er relativt dårlig dekket ellers, sier Dreyer. Materieell med 750 og 1067 mm sporvidde skal brukes i området.

– Til det materiellet som er i bruk, vil vi bygge en vognremisse. Her vil vi enten bygge nytt, kopiere eller flytte en gammel bygning. Jernbanemuseet har sikret seg stillverkshuset fra utkjør Vestfoldbanen i Drammen. Det håper vi å få på plass relativt raskt.

## Fire elementer

Sentralt i oppbyggingen av den nye museumsparken er presentasjon av jernbanen ut fra de fire elementene tre, jern, vann og fjell.

– Dette er utradisjonelle innfallsvinkler til jernbanen, sier Dreyer.

– Tre finner vi for eksempel igjen i sviller, vogner og som last, jern i skinner og lokomotiver, vann i damplok og fjell i tunneler. Her vil vi kunne bruke mange spennende virkemidler i presentasjonen.

Minidamptoget Knertitten skal forlenges ut mot det nye anlegget.

– Det er flatt på Hedmarken. Med Knertitten får vi en god mulighet til å illustrere norsk landskap mer dramatisk med daler, tunnel og broer, sier Dreyer. Han legger til at de med støtte fra Kulturrådet skal bygget en stasjon til Knertitten, som skal brukes i et pedagogisk opplegg.

## Opplevelser

Første ledd i utbyggingen er forlengelse av Tertitten med ny holdeplass overfor museets hovedinngang.

– Museet vil få en langstrakt fasong, det er viktig med god kommunikasjon mellom hovedattraksjonene. Her vil vi bruke Tertitten enda mer aktivt enn i dag til å binde området sammen, sier Dreyer. I tillegg blir gangveier viktige i den interne kommunikasjonen.

– Planene er at området kan bli



**DYNAMISK:** – Vi vil at den nye museumspa

«En helt enestående museumspark som det ikke finnes maken til noe annet sted»

brukt av flest mulig i tilknytning til jernbanesektoren, til møtevirksomhet, utstillinger og presentasjoner, sier museumsdirektøren.

– Vi leier ut møterom, og det kan kombineres med opplevelser. I den grad vi får et jernbanehotell kan denne virksomheten utvides.

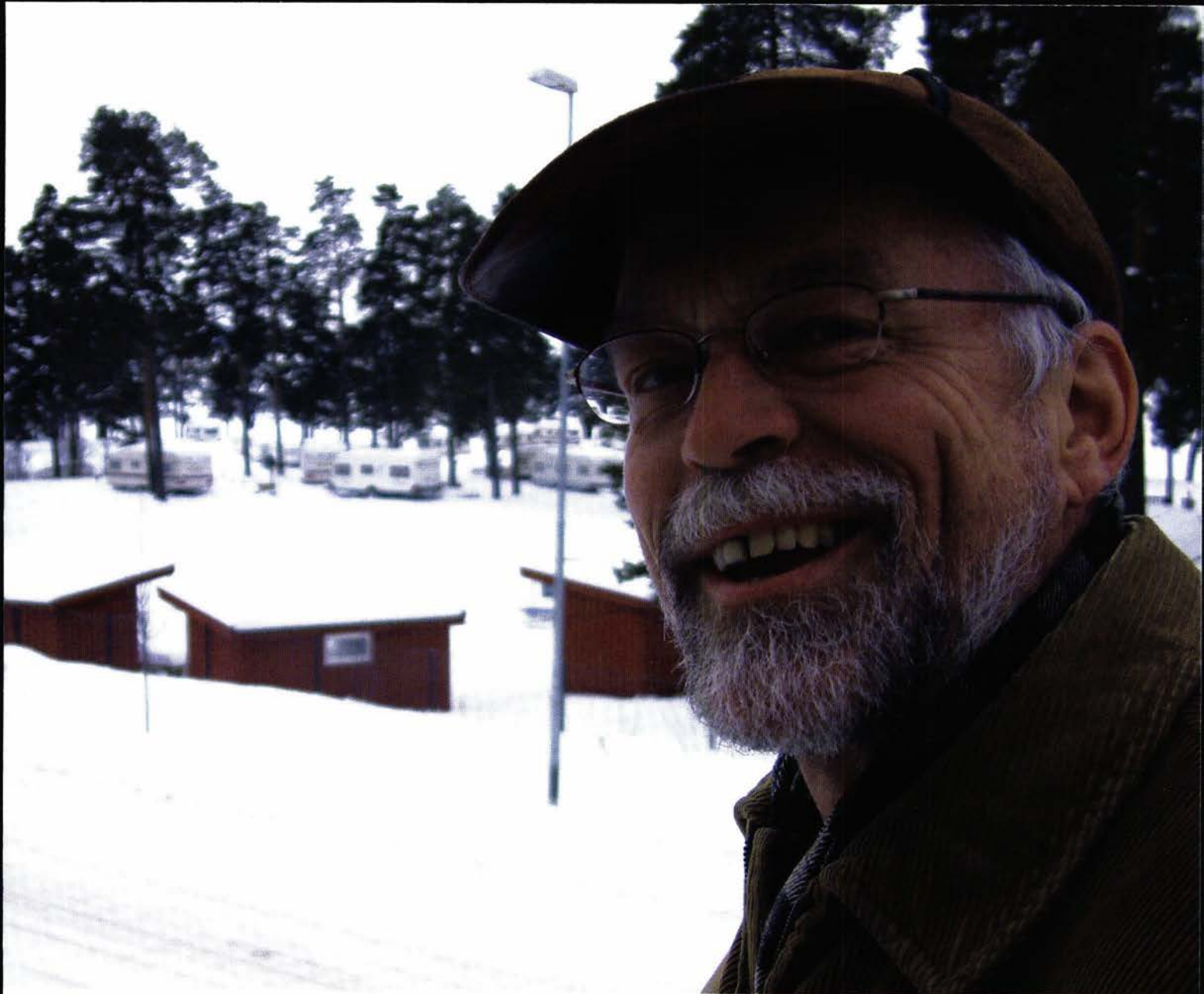
## Flytoget på museum

Når det gjelder byggetrinn to med svingskive og ringstall, er forprosjektet ferdig.

– Vi prioriterer å begynne med parken fremfor byggetrinn 2, sier Dreyer. – Vi skal også bygge et magasin i tilknytning til museet, for mindre og mellomstore gjenstander. I dag har vi nokså dårlige forhold.

– Samtidig må vi se fremover. Flytoget skal også på museum en gang. 69-sett skal vi også snart ta.





*...skal bygges ut bit for bit, sier direktor Andreas Dreyer ved Norsk Jernbanemuseum.*

Vi lever med plassmangel for rullende materiell, fortsatt har vi ting stående utendørs.

#### **Bit for bit**

– Dette er et prosjekt som skal bygges ut bit for bit. Et museum er en dynamisk institusjon. Vi håper å komme i gang med forlengelsen av Tertittent i 2007.

– Tema-ideene med de fire innfallsvinklene for å presentere jernbanen skal følges. Og når sporene er lagt, gir mye av utformingen seg selv. I denne bransjen hender det man må handle raskt; plutselig er det en bygning vi må ta der og da, ellers blir den borte. Da kan vi være nødt til å justere planene.

Det er foreløpig ikke laget noe kostnadsoverslag for utvidelsen av Norsk Jernbanemuseum. Museumsdirektøren legger imidlertid ikke

skjul på at det vil koste masse penger. Museets interne styre har imidlertid gitt grønt lys til å gå videre med planene.

#### **Unik i verden**

– Både jernbane-Norge og Hamar by vil få et løft med utvidelsen av museet. Vi vil åpne opp badeplassen ved Mjøsa og gangstien langs stranden for byens befolkning. På den måten vil museums-parken bli en viktig del av strandsonen langs Mjøsa. I god jernbaneparktradisjon skal vi ta vare på trærne i den utstrekning det lar seg gjøre.

– Andre jernbanemuseer holder stort til innendørs. Her vil vi få en helt enestående museumspark som det ikke finnes maken til noe annet sted i verden, sier Andreas Dreyer til slutt.

## Vil ha flere medlemmer

Antall medlemmer i Jernbanemuseets Venner har de siste årene blitt stadig færre og færre. Det ønsker de nå å gjøre noe med. De har derfor satt i gang en vervekampanje for å verve flere støttemedlemmer.

Les mer Jernbanemuseets Venner, deres rolle, hva de driver med og hva slags fordeler medlemskapet gir på webbadressen [www.njk.no/web/JMV.pdf](http://www.njk.no/web/JMV.pdf)

Et annet alternativ er å henvende seg til museet på Hamar. Her kan en få vervebrosjyren eller ta kontakt for å få den tilsendt i posten.



## SJEFEN FOR

# SNØMANNNSBA

Nordagutu, 16. februar. Vi er på vei med toget til Kristiansand for å portrettere banesjef Olaf Nordbø, men akkurat på terskelen til reviret hans er det jamt slutt. Kjøreledningen har falt ned som en følge av ekstremt snøfall.

**Tekst og foto:** ARNE DANIELSEN

Vi må over på en buss som tar oss til Bø langs veier med høye brøytekanter. Overgangene glir som de skal, men vi ankommer likevel avtalen med banesjefen en halvtime forsinket.

Nordbø er selvfølgelig informert.

– Den tunge snøen presset en gren ned på kjøreledningen, med kortslutning og avbrenning som resultat, forklarer han.

### Ekstreme forhold

Sørlandsbanen har virkelig fått anledning til å bakse i snøen denne vinteren. Etter et ekstremt snøfall fredag 20. januar kjørte et tog seg fast i en halvannen meter høy fonn ved Vegårshei, og passasjerene ble sittende i toget i sju timer før de kunne evakueres. Da var det ikke bare mannskapet som måtte inn under vognene og håndmåke så svetten rant. Banesjefen hadde også hektiske timer.

– Det var helt ekstremt på hele Sørlandet. Strøm og telefon var borte og veier stengt. Vi fikk ikke folk opp til Vegårshei før etter noen



timer. Politiet og veivesenet måtte først finne ut hvilke veier de kunne åpne. Passasjerene våre hadde det for så vidt bra. Toget hadde lys og varme, men det ble jo mange timer å vente.

### Trenger beredskap

Tilsvarende forhold har han ikke opplevd i sine snart tretti år ved jernbanen. Han må tilbake til barndommens fimbulvinter i 1954 da det lå to meter med snø på Sørlandet til langt ute i mars, og folk holdt veiene åpne med spader og skuffer. Åtteårige Olaf så for første gang i sitt liv en bulldoser i aksjon, og lot seg fascinere over i hvilket tempo vidunderet foretok brøytingen.

– Det er lite hyggelig når togene stopper, men en påminnelse! Selv

om vi har vært bortskjemte med grønne vintre det siste tiåret, så vil vi fortsatt oppleve snøvintre. Derfor er det nødvendig med beredskap, både for mennesker og maskiner. I fjor ble det gjennomført en betydelig nedbemanning i hele Jernbaneverket, og vi merker nå at vi ikke har noe mer mannskap enn det vi trenger. Det er viktig å effektivisere, men vi trenger folk også, det kommer vi aldri utenom.

«Et godt utført arbeid gir arbeidsglede»

### Vind og salt

– Da vi var sammen med NSB, hadde vi også brøytelok. Det har vi ikke lenger. Hittil har vi klart oss med å rekvirere den roterende plogen fra Bergensbanen når det kniper, for naturen er så viselig innrettet at det sjelden inntreffer snøstorm på begge sider av langfjella samtidig. Men nå må vi vurdere om vi ikke bør ha vårt eget brøytelok igjen. Vi har lange strekninger med mye snø på – ofte veldig tung snø – og trenger noe kraftig som kan flytte seg fort. ▶



**NEN**



**STRÅLER:** – Det er som med været. Organisasjoner kommer og går, men jernbanen består! stråler Olaf Nordbø.



- I det hele tatt er det forferdelig mye vær i Norge, også på Sørlandsbanen. Og det er slett ikke alltid snøen som er problemet.

– På Jæren er det som regel vinden som stopper toget. Der blåser det så hardt at en mann ikke klarer å holde seg oppreist. Stormen kan også ødelegge kjøreledningen. Dessuten bringer blåsten med seg havsalt som legger seg på skinnegangen og kortslutter signalanlegget. Heldigvis er det ikke så mye snø der, men det har faktisk hendt at vinden har pakket den lille snøen som var i så harde fonner at de har blitt de rene skihopp, sånn at vogner har sporet av. Nå er vi i ferd med å montere vindmålere som gir informasjon direkte til togledelsen.

### «Jeg kan virkelig føle et oppsving for jernbanen nå»

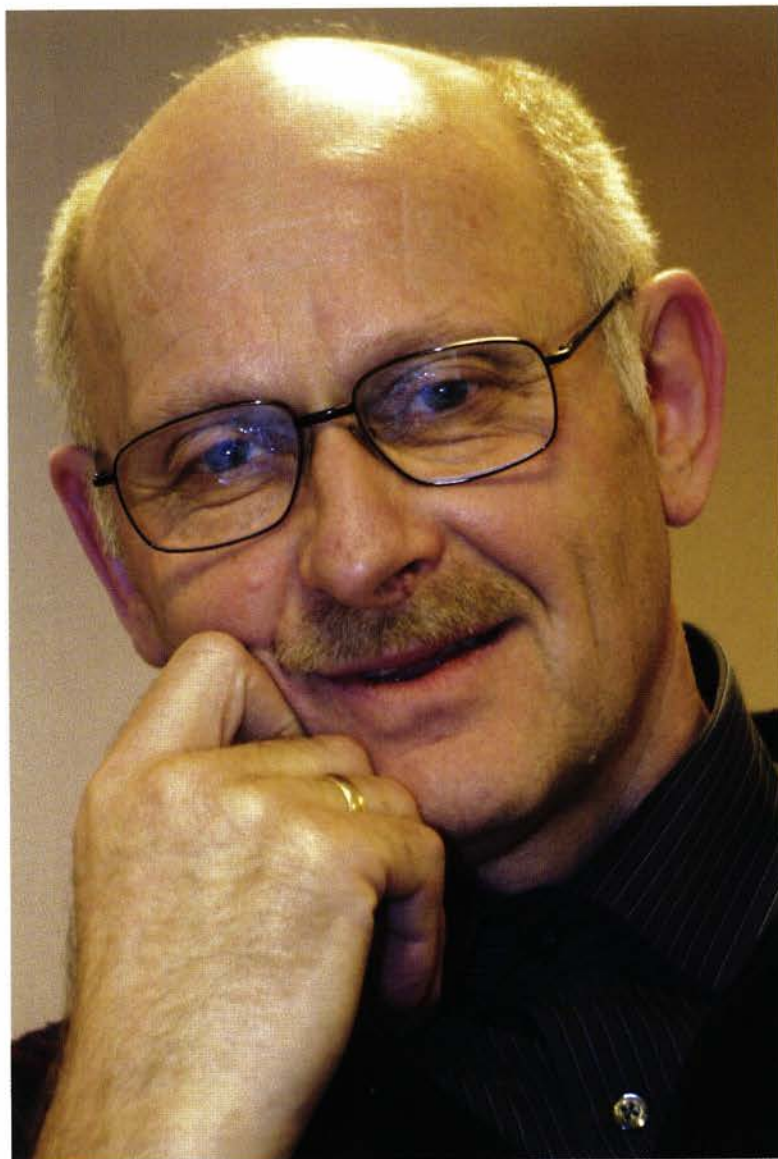
Vindmålere finnes også i de lange tunnelene i dalstrøka innfor, på de rette strekningene der det først ble kjørt over 160 km/t. I tilfelle brann vil redningsmannskapene til enhver tid være orientert om i hvilken retning røyken driver.

#### Landsens gutt

På sett og vis tror vi Nordbø rett og slett liker å baske med naturen. Han legger i hvert fall ikke skjul på at han sykler en og en halv mil til og fra jobben hver eneste dag året rundt uansett temperatur og føreforhold. Han er en landsens gutt, vokst opp på et småbruk med litt korn og poteter like nord for Arendal, der faren spedde på med å kjøre lastebil. Lille Olaf var glad i å bygge hytte i skauen og hadde også sans for rundetider på skøyter. Opptatt av system og nøyaktighet, som han alltid har vært, er det ikke rart at han ble sivilingeniør.

At han havnet i jernbanen, var mer tilfeldig, selv om han både hadde trekkopptog og en linjearbeidende onkel på Arendalsbanen.

– Egentlig er jeg utdannet statiker, beregner stabiliteten på bruer og veger og sånn, men den typen jobb fantes stort sett bare i Oslo, og jeg var for mye av en landsens gutt til å ville bosette meg der. Samtidig var det et generasjons-



**MED FORNUFT:** – Forandringer er nødvendige, men det er viktig at de utføres med sunn fornuft, sier banesjef Olaf Nordbø.

skifte i NSB. Mange jobber ble utlyst, også på Sørlandet, og da var valget ganske enkelt. Dermed ble jeg omskolert til jernbaneingeniør, noe jeg aldri har angret på. Å drive jernbane i Norge er alltid engasjerende, for vi har aldri en kjedelig dag på jobben. Her skjer noe hele tiden!

#### Hampa og Spatten

For tiden gleder han seg stort over de spennende resultatene i Rogaland. Han snakker entusiastisk om veksten i godstrafikken med to nye godstog i døgnet og om den 300 mål store godsterminalen i Ganddal til en halv milliard. Men så vil den også kunne betjene store deler av Rogaland og trekke miljøbelastende godstrafikk ut av Stavanger by.

Også passasjertrafikken har hatt et stort oppsving. Her vil dobbeltspor og nye togsett mellom Sandnes og Stavanger gjøre susen.

– Ikke noe er så inspirerende

som når det satses fra statens side og man føler at det går rette veien. Jeg kan virkelig føle et oppsving for jernbane nå, ikke minst på godsiden der vi nå får bruk for spor som vi ikke har benyttet på mange år.

Norbø er jernbanemann på sin hals. Han snakker varmt om kompetanse og gammel kultur som holdes i hevd, om at sporene i Kristiansand fortsatt kalles for Hampa og Spatten etter fordums aktivitet.

– Sørlandsbanen har alltid hatt en kvalitetskultur. Et godt utført arbeid gir arbeidsglede, noe som igjen øker produktiviteten. Dette er for lite påaktet innen arbeidspsykologien. Omorganiseringer går for eksempel ofte på bekostning av arbeidsgleden. Forandringer er nødvendige, men det er viktig at de utføres med sunn fornuft. Du vet, det er som med været. Organisasjoner kommer og går, men jernbanen består, slår Olaf Nordbø fast.





# - Kongelig gull til slusken

Olaf Wiegels har fått H. M. Kongens fortjenestemedalje i gull. Lommedalsbanens far og «Norges første fritidsrallar» ser tildelingen som anerkjennelse til slusken, som han mener er blitt stemoderlig behandlet av fagmuseene.

**Tekst og foto:** TORE HOLTET

«Olaf Wiegels har all sin dag hatt hobbyen som jobb og jobben som hobby,» sa fylkesmann Hans J. Røsjorde da han 24. januar i år overrakte medaljen til jernbanelingeniøren som i over 40 år har hatt sitt arbeid innen anleggsteknikk og jernbanedrift. Parallelt var han sentral i etableringen av Tertitten og drivkraften under byggingen av Lommedalsbanen.

## 600 millimeter

Wiegels, som fremdeles arbeider som senioringeniør i Jernbaneverket, fikk vekket sin interesse for jernbanen da han besøkte jernbanens 100 års jubileumsutstilling på Filipstad i 1954. Dermed ble det tog på stuegolvet, jernbane i hagen og jobb i NSB.

600 millimeter. For mange er dette et intetsigende tall. For Olaf Wiegels dreier det seg selvfølgelig om sporvidde. Og tralla som han hentet fra anlegget på Mattisplassveien på Krogsbogen i 1957 krevde den avstanden mellom skinnene. Den jernbanefrelste Bærum-gutten oppdaget at det hadde forekommet hundrevis av baner med denne sporvidden – både anleggsbaner og permanente industribaner.

## Første fritidsraller

Men hva er det som får et menneske til å bruke et liv på å bygge opp igjen det andre har revet ned?

– Mye ligger nok i gjennombruddet vi opplevde da «Tertitten» ble bevart etter 1960. Tanken om at privatpersoner skulle kunne overta og drive en nedlagt jernbanestrekning var nær uhørt og ukjent. Men fornuftige myndighetspersoner ga sitt samtykke. Dermed meldte jeg min interesse, og jeg regner meg som Norges første fritidsrallar i organisert jernbanemusealt arbeid, forteller Wiegels.

## «Lekelysten ungdom ...»

De som startet det møysommelige arbeidet med å bygge opp igjen deler av Urskog-Hølandsbanen fra Sørumsand, ble kalt «lekelysten ungdom fra Oslo vest og Bærum».

– Til å begynne med ble den kalt «Hobbybanen». Begrepet museumsjernbane ble funnet opp mange år senere, forklarer han.

I 1982 var Tertitten på skinner som museumstog og i trygge hender blant yngre jernbaneentusiaster. Det gjorde at Olaf vendte nesen hjemover. Han hadde ennå ikke noen bane til anleggstralla si, og allerede i 1968 hadde han sammen

med to likesinnede blitt eier av Norges minste damplokomotiv – Bjørkaasen.

Haken var at det ikke fantes noen bane med 600 millimeter sporvidde. Dermed var det vare å sette i gang!

## Respekt for slusken

– Det første spadesticket ble tatt i Lommedalen senhøstes 1978. Formålet var allerede da å samle materiell fra anlegg og industri og vise dette i bruk, sier Wiegels.

Nå ligger banen der, og den drives av Stiftelsen Lommedalsbanen.

– Tiltaket var ment å gi en honorar til dem som satt nederst ved bordet, hvis de i det hele tatt satt der. Respekten for sluskens og anleggsarbeiderens enkle redskaper og liv fikk jeg som praktikant på byggeplassen og på linjen i NSB. Den har jeg siden beholdt. Derfor deler jeg Kongens gull med slusken, sier Olaf Wiegels, som merket seg hva H. M. Kong Olav sa da han i 1984 la ned grunnsteinen til nytt Norsk Teknisk Museum: «Det er ofte liten avstand mellom skrot og antikviteter og derfor viktig å ta vare på det verdifulle i tide.»

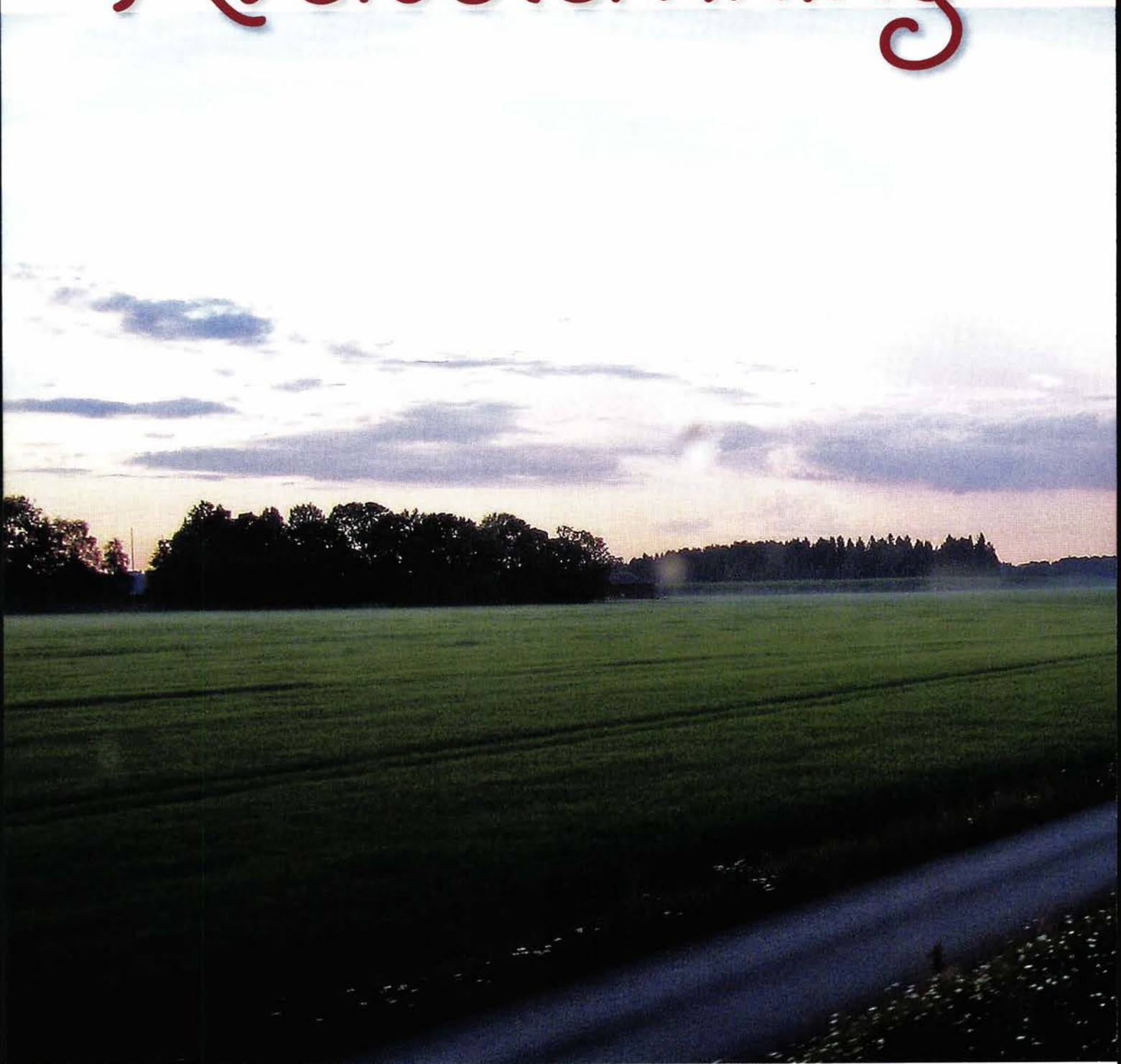
«... liten avstand mellom skrot og antikviteter ...»

H.M. KONG OLAV, 1984

tore.holtet@jbv.no



# Kveldstemning



Denne trolske kveldsstemningen er fanget inn ved Trollhättan i Sverige. Bildet er tatt i RAW-format og beskåret til panoramaformat.





## MITT JERNBANEBILDE

**NAVN:** Rune Fossum

**TITTEL:** Opplæringsleder, CargoNet

**KAMERA:** Canon PowerShot (kompakt-kamera med bra vidvinkelobjektiv)

**BOR:** Oslo





## MÅNEDENS GJEST

**NAVN:** Irene Johansen  
**TITTEL:** Stortingsrepresentant (Ap)  
og medlem av Transport- og  
kommunikasjonskomiteen



# Soria Moria oppnåelig for jernbanen?

Gode kommunikasjoner på kryss og tvers av landet og over landegrensene er helt grunnleggende for å nå nasjonale mål knyttet til verdiskaping og velferd, næringsutvikling og regional utvikling. Det moderne samfunnet krever rask og pålitelig person- og godstransport, post-, IT og teletjenester.

Transportsystemet skal sikre god framkommelighet for alle grupper i samfunnet samtidig som miljø og trafikksikkerhet skal ivaretas. Dette krever en variert satsing og en differensiert transport- og kommunikasjonspolitikk som kan løse vårt lands ulike utfordringer.

### Høye mål

Flertallregjeringen har satt seg høye mål for perioden. Gjennom økt satsing på samferdsel i tråd med Stortingets vedtak under behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP), vil regjeringen

«Jernbaneverket oppfattes som lite tilgjengelig»

legge grunnlaget for å ta hele landet i bruk.

Hovedmålene for transportpolitikken skal følges opp. Det betyr økt trafikksikkerhet, en mer miljøvennlig transport, bedre framkommelighet i og mellom regioner, et mer effektivt transportsystem og et transportsystem som er tilgjengelig for alle.

Regjeringen er i gang med å gjennomføre sin satsing. I behand-

lingen av statsbudsjettet økte Stortinget rammene til samferdsel med 462 millioner kroner ut over regjeringen Bondevik sitt forslag. Jeg skulle gjerne sett at oppfølgingsgraden av NTP var enda høyere, likevel mener jeg at 462 millioner kroner mer er en offensiv satsing på samferdsel.

### Prosjektfinansiering

Men vi har høyere mål for de neste årene. Vi skal øke satsingen på jernbane i tråd med stortingsflertallets vedtak i NTP, og den største delen av investeringene skal skje i første del av perioden.

Samferdselsministeren har allerede utropt samferdsel som budsjettvinner i 2007! Et viktig virkemiddel for å nå denne målsettingen er å få til en prosjektfinansieringsordning som bidrar til mer forutsigbare og sammenhengende utbyggingsprosjekter på vei og jernbane. Ordningen utredes nå, og Stortinget har bedt om at det gjøres slik at vi kan ta den i bruk fra 2007.

### Katastrofalt

Regjeringen Bondevik sin politikk for konkurranseutsetting og privatisering av drifts- og vedlikeholdsoppgaver på jernbanen bar mer preg av ideologi enn hensyn til effektivisering, innsikt og forståelse for kravet til jernbanefaglig kompetanse for å utføre og ivareta disse oppgavene.

Da regjeringen Bondevik påla Jernbaneverket å omstille, stod det ikke et marked klart til å tilby utførelsen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene. Nedbemanningen har ført til at Jernbaneverket mistet mye av sin kjernekompetanse på drift og vedlikehold.

Dette kunne blitt katastrofalt i forhold til krav til driftsstabilitet i togtrafikken og kravene til at sikkerheten på jernbanen blir ivarettatt. Jernbanedirektøren ropte imidlertid varsku, og omstillingen ble midlertidig stoppet.

Jeg er glad på vegne av alle brukere av jernbanen for at flertallregjeringen nå har stoppet konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene, og i stedet satt fokus på videreutvikling av resultat- og målstyring og effektivisering av Jernbaneverket.

### Jobbe hardt

Jeg husker godt Jernbanedirektørens glade smil etter Stortingets behandling av NTP. Stortingets flertall var enig med ham i at det er nå eller aldri for jernbanen. De vedtok derfor å satse på jernbanen i årene framover. Nå er det opp til den nye regjeringen og det nye Stortinget å følge opp og gjennomføre denne satsingen!

Arbeidet med revidert statsbudsjett for 2006 og statsbudsjettet for 2007 starter nå. Jeg vil gjerne bidra til at vi kan oppnå målsettingene om mer gods fra vei til båt og jern-



bane, og at trafikkavviklingen i og rundt de store byene løses ved blant annet å bygge ut jernbanen. Jeg vil derfor jobbe hardt for at jernbanen skal prioriteres i kommende budsjetter.

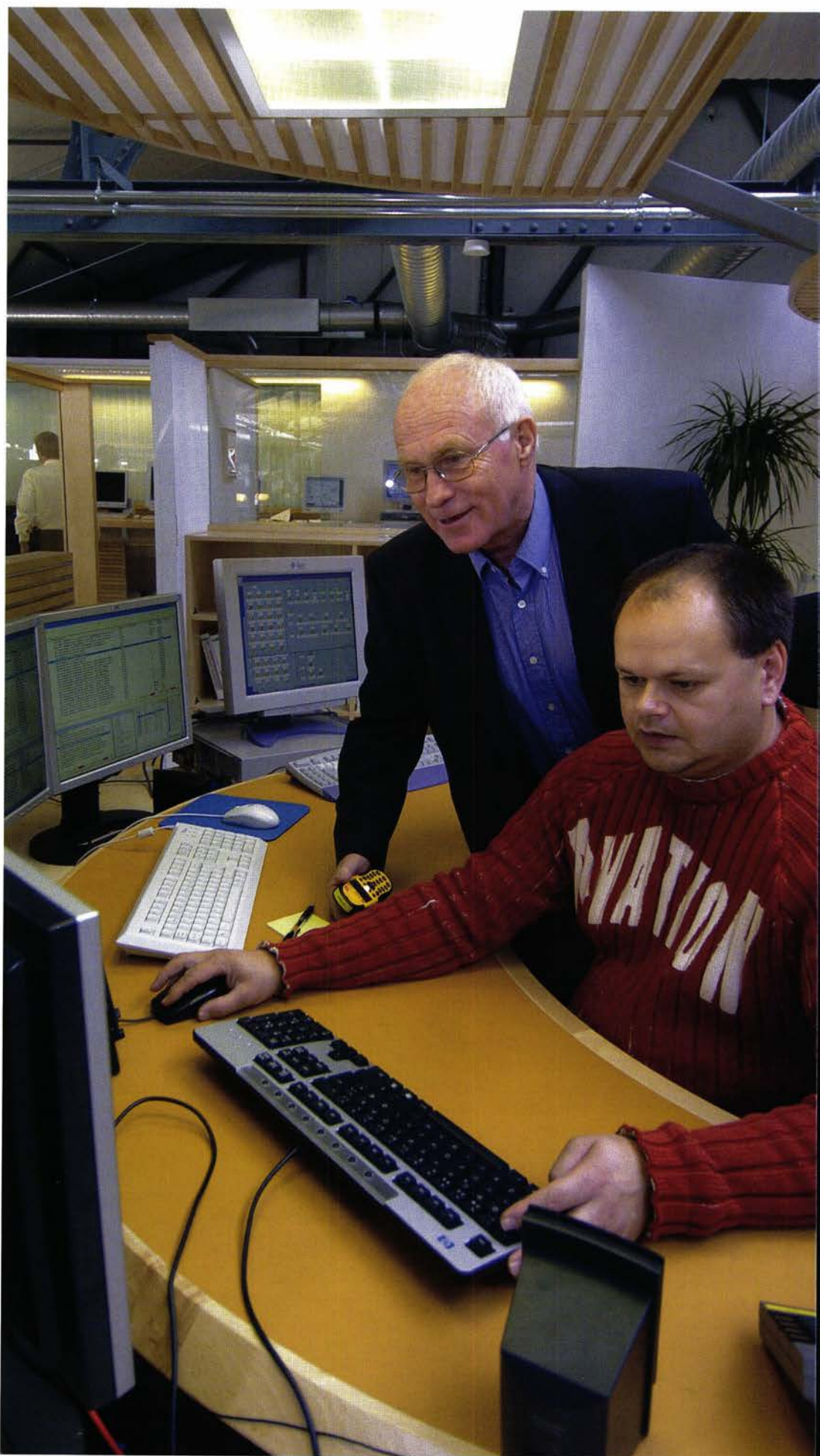
### Utfordring

Jernbanen trenger mange støtte-spillere for at NTP-satsingen og Soria Moria skal oppnås. Det er mange motkrefter som ønsker en sterkere satsing på vei på bekostning av jernbanen. Jeg vil derfor til slutt komme med en utfordring til Jernbaneverket.

Som lokalpolitiker har jeg mange ganger sittet i møter der representanter for Statens vegvesen er selvfølgelig tilhørere og medspillere i prosessene lokalt. Jernbaneverket bør i langt større grad enn i dag delta i de samme prosessene og påvirke med sine faglige innspill.

Dette er etterspurt både fra politisk og administrativt hold, men Jernbaneverket oppfattes som lite tilgjengelig og at det er vanskelig å finne ut av hvem man skal kontakte for å få hjelp.

God kontakt til de fora der transportløsninger debatteres og legges både lokalt og sentralt, mener jeg er helt grunnleggende for at også jernbanen skal få mange talspersoner, og for at kløften over til Soria Moria skal kunne forseres.



**UTFORDRES:** Steinar Killi og Jernbaneverket blir i denne artikkelen utfordret av stortingsrepresentant Irene Johansen (Ap).

Foto: ØYSTEIN GRUE



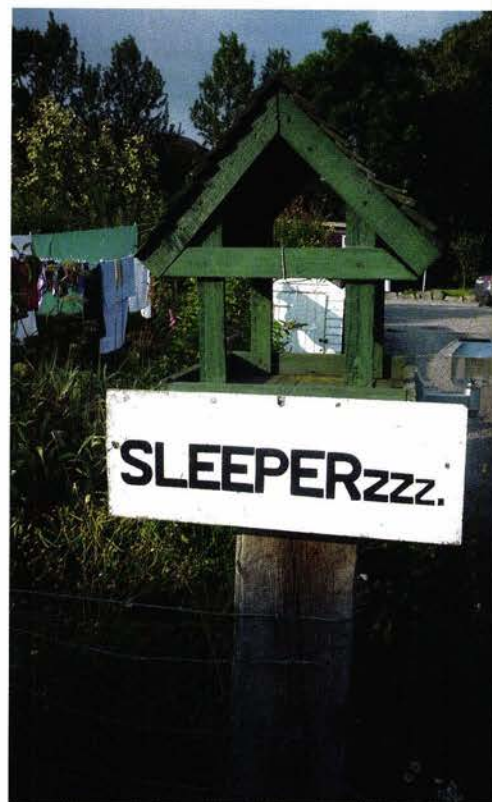


**STILLE:** Her har toget stoppet for godt, og et stillere overnattingssted kan knapt oppdrives.



# Hotell på skinner

**ROGART:** For en drøy hundrelapp kan du bo førsteklasses på toppen av Skottland. Midt i en fredelig nasjonalpark finnes nemlig Sleeperzzz - et lite hotell på skinner. ▶



**SLEEPERZZZ:** Navnet er ikke til å ta feil av.



# ” .. for gjester som vil oppleve noe annet



**SELV-BETJENING:** Her kan gjestene lage maten selv i en noktern kjøkkenkrok.

**Foto:** ELIN HØYLAND  
**Tekst:** TORE HOLTET

«Hotellet» i den beskjedne fjellandsbyen nord på den skotske østkysten består av tre togvogner og et skiftelokomotiv, med til sammen 20 køyesenger, samt de mest nødvendige fasiliteter som dusj, wc og en rimelig godt utstyrt kjøkkenkrok.

nattingsgjestene skal få den gode, gammeldagse togfølelsen. Derfor er togkupeene langt på vei beholdt slik de var den gang vognene gikk på skinner.

Tilreisende som kommer med tog, blir da også premiert: De får et avslag i prisen på to pund.



**SOV GODT:** Her i det skotske høyfjellet er det godt å sove.

## Stillhet

Vertskapet Kate og Frank Roach baserer virksomheten på selvbetjening, der gjestene kan nyte stillheten. Og ekte togentusiasjer oppdager knapt at den brytes av noen få passerende tog i døgnet.

–Vi kjøpte i sin tid stasjonsbygningen fordi vi ønsket å leve litt annerledes. Nå henvender vi oss til gjester som vil oppleve noe annet uten at det koster dem all verden, forteller Kate Roach.

## Togfølelse

Sleeperzzz har åpent hele året, men med en stor topp i turistmånedene juli og august.

Både Kate og ektemannen Frank, som til daglig jobber med å utvikle togtilbud i det skotske høylandet, er opptatt av at over-

For ekteparet Roach er det nemlig mye som er viktigere her i livet enn å tjene mye penger. Derfor overhører de høflig spørsmål om omsetning og økonomisk resultat.

– Vi satser på miljø framfor

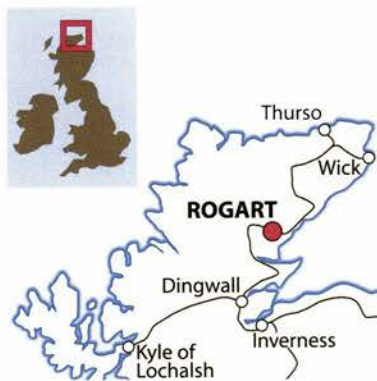
overdådighet, svarer de.

Fotograf Elin Høyland, som fanget inn stemningen på Sleeperzzz under et opphold i august, er full av lovord om både stedet og omgivelsene.

– Midt ute i den skotske naturen opplevde vi den totale ro, samtidig som vi fikk følelsen av å være på togtur i gamle dager, beretter hun.

– Stedet har sjel og strengt talt en turist trenger.

Rundt hjørnet ligger for øvrig både butikk og restaurant. Og noen kroner til et servert måltid har du saktens råd til når overnattingen koster 130 kroner ...



**UTSIKT:** Fra kupeen ses stasjonsbygningen og det skotske høyfjellet i bakgrunnen.







**TOG:** Her der det ingen tvil om  
at du som gjest befinner det om  
bord på et tog ...





## Suksess for Eurotunnelen

24. januar ble trailer nr 10 000 000 siden oppstarten i 1994 fraktet over Den engelske kanal med pendeltog gjennom Eurotunnelen. De 16 togene som utgjør denne flåten, utfører 250 avganger daglig. I rushtiden går det et tog med trailere mellom Folkstone på den engelske siden av kanalen og Coquelle i nærheten av Calais i Frankrike hvert 10. minutt. I fjor ble hele 1 308 786 trailere fraktet over kanalen på denne måten. Dagsrekorden er på utrolige 6 506 trailere. Men kanskje hadde det vært best om godset tok toget hele veien?

## Finsk satsing på nattog

1. februar gikk det første nattoget med toetasjes sovevogner på strekningen Helsinki-Rovaniemi. Vognene er bygd av Talgo Oy og er skreddersydd for ulike passasjergrupper. Den øvre etasjen består av åtte kupeer med dusj og wc. Den nedre består av 11 kupeer, der det er spesielle kupeer for allergikere, funksjonshemmede, passasjerer som har med kjæledyr, familier og grupper. I denne etasjen må passasjerene dele toalett og dusj. Det finske jernbaneselskapet VR har bestilt 20 slike vogner, som også er utstyrt med GSM-repeater, temperaturkontroll for hver enkelt kupe samt radio- og videoutstyr. [www.vr.fi](http://www.vr.fi)

## Vekst i Finland

Både langdistansetogene og lokal-togene i Finland hadde vekst i trafikken i 2005. Totalt ble det foretatt 63,5 millioner reiser med tog. Økningen i langdistansetrafikken var på 3,1 prosent, mens lokal-togene økte med 6,2 prosent. Når det gjelder godstrafikken, derimot, var det registrert en nedgang på 4,6 prosent, fra 42,7 millioner tonn i 2004 til 40,7 millioner tonn i fjor. [www.vr.fi](http://www.vr.fi)



**STOLT:** Avdelingsleder Jørgen Bojsen-Møller viser stolt fram Banedanmarks nye drifts- og informasjonscenter for fjernstyring av S-banenettet.

# Ny fjernstyring av S-togene

**KØBENHAVN:** Banedanmark er i gang med å skifte ut sitt 34 år gamle fjernstyringssystem til S-banenettet i og rundt København. Det erstattes med et nytt topp moderne datastyrt system.

**Tekst og foto:** SVEIN ERIK BAKKEN

- S-banene utgjør navet i det danske jernbanenettet, opplyser avdelingsleder Jørgen Bojsen-Møller i Atkins Danmark AS, som er innleid av sin gamle arbeidsgiver Banedanmark.

At hele 63 prosent av nær 160 millioner danske personreiser foregår på S-togene, forteller alt om hvor viktig det er med høy punktlighet og god informasjon på S-banenettet.

### Hjertet

Sjøl om det gamle fjernstyringsanlegget er så preget av elde at isoleringene på ledningene er i ferd med å falle av og kortslutte det hele, så har det til nå ikke gått ut over punktligheten.

- Men anlegget er meget krevende å holde ved like, da vi har store problemer med å få tak i reservedeler. Sjøl om

uavhengige undersøkelser viste at anleggene kunne holde i fem år til, er risikoen for at togtrafikken i hjertet av dansk kan bryte i sammen for stor, opplyser Bojsen-Møller.

### Viktig for imagen

Installasjonen av det nye Drifts- og informasjonscenteret startet 1. februar i år. I løpet av året vil alle de 86 holdeplassene og stasjonene på S-banenettet bli koblet over fra de to gamle systemene til det nye fjernstyringssystemet.

- Hvor viktig er det for jernbanen i Danmark at S-togene er i rute og informasjonen til publikum er god?

- S-banene er de viktigste banene for jernbanen i Danmark og betyr derfor meget for jernbanens image. Det er igjen en viktig begrunnelse for å skifte ut det gamle fjernstyringen, avslutter Jørgen Bojsen-Møller. ■





**MONSTER:** Boremaskinen som nå brukes i Hallandsås, er et solid monster på 3200 tonn.

FOTO: BANVERKET

## Komplisert tunnel

Tunnelen gjennom Hallandsås på Väst kustbanan mellom Göteborg og Malmø vil ikke bli mer enn 8,6 kilometer lang. Når de første togene kjører gjennom tunnelen i 2012, har det likevel gått 20 år siden anleggsarbeidet startet.

Den opprinnelige planen lød på fem år. Oppjustert prislapp på de to parallelle tunnelene er nå SEK 7,5 milliarder. Problemerkene med tunneldriften skyldes vanskelig fjell med ujevn kvalitet og særlig at det er vannførende. Dette vannet ble på 1990-tallet forsøkt holdt unna ved hjelp av tetningsmiddelet rhoca gil. Forgiftninger av bekker, brønner og grunnvann stoppet prosjektet i flere år.

### Nå er det i gang igjen

Fra sør arbeider en profilboremaskin seg nordover med en optimal hastighet på 12 meter i døgnet. Denne maskina er et solid monster på 3200 tonn og etterlater seg



en tunnel ferdig kledd med betong i hele profilet. I nordenden blir berget frosset ned for å hindre store avrenninger.

For å informere om hele prosjektet og hvordan anleggsarbeidet drives, er det nå åpnet en storslått utstilling på hele 400 m<sup>2</sup> ved hovedkontoret i Förslöv. Utstillingen forklarer begrunnelsen for den svenske jernbanesatsingen, åsens geologi, tunnelarbeidets historie, om hvordan tunnelen skal bygges og hvordan det hele blir når det står ferdig. Utstillingen er åpen for besøkende på hverdager i vinterhalvåret og hver dag i sommerhalvåret.

## Beste år for SJ

2005 ble økonomisk sett det beste året noensinne for SJ (Statens Järnvegar) med et resultat etter skatt på 1,2 milliarder svenske kroner. Halvparten av beløpet er riktignok en skatteinntekt etter tidligere års underskudd. Men flere reisende (opp 2 prosent), lave kostnader og vellykkede

priskampanjer blir oppgitt som de viktigste årsakene til resultatet. Punktligheten endte på 91 prosent i fjor (mot 92 prosent for NSB), og er et område SJ skal følge nøyer i år, oppgis det fra nabolandet.

[www.sj.se](http://www.sj.se)



### 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

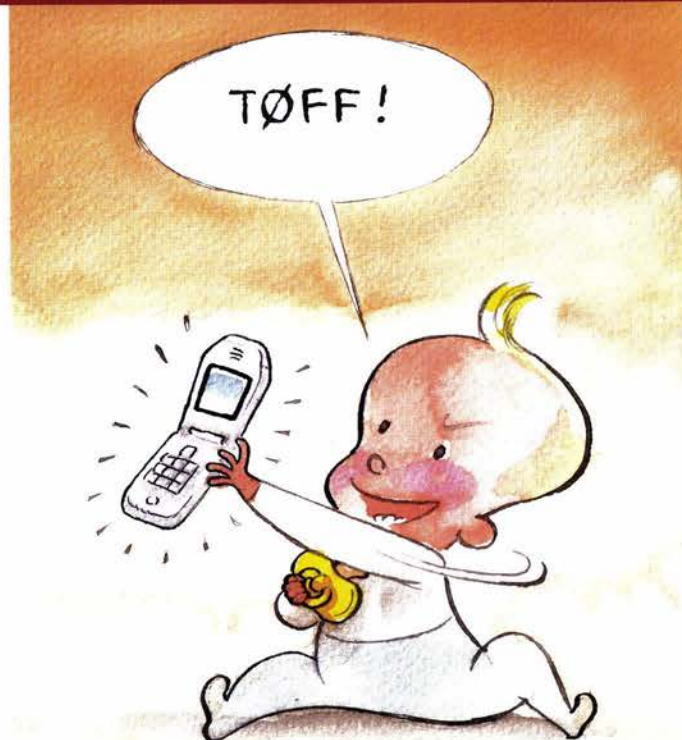
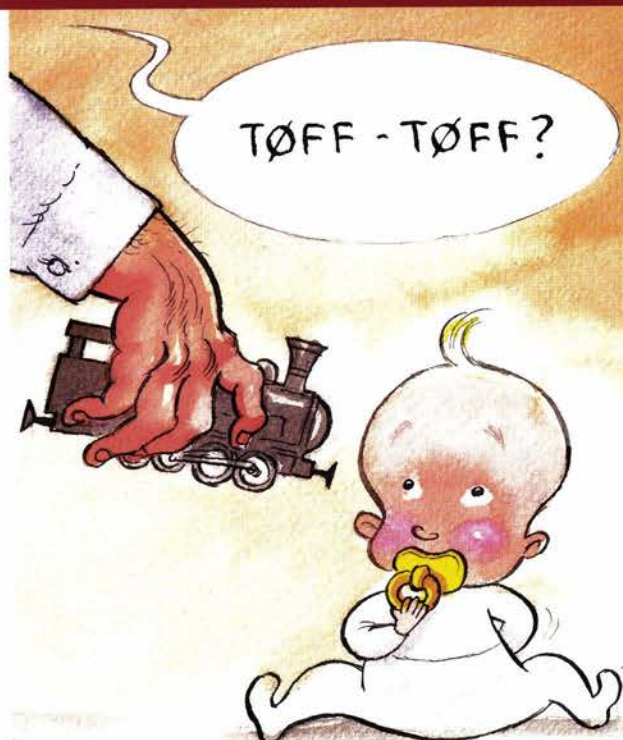
Informasjonssjef Inge Hjertaas  
Telf. 59966050/91650176  
e-post: ihj@jbv.no

#### Info Nord

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



## HARRYSPØRET



april 2006

# Liv laga?

Det skrives og sies mye om jernbanen i norsk presse for tida. Menningene er mange og spenner vidt. Noen snakker varmt om togets fortrinn og er usvikelige i troen på skinnegående transport som framtidens melodi. Andre hevder at lokomotiv og vogner hører gårsdagen til. Slikt blir det naturligvis debatt av.

Debatt der fakta og følelser – mest det siste – sauses sammen i en salig blanding der det er trange kår for dem som måtte være opptatt av nyanser. Det er for så vidt ikke overraskende nytt. Det er nå engang slik diskusjoner pleier å forløpe her på berget.

### Respatex

Det er heller ikke revolusjonerende at mange lar seg begeistre av nyvinninger. Slik var det da jernbanen gjorde sitt inntog på midten av 1800-tallet, og slik var det for

eksempel også da moderne materialer som respatex og linoleum så dagens lys. Kjøkkenmøbler ble prompte omgjort til fyringsved, og gulvplanken skjult under syntetiske belegget med limte skjøter.

### Moderne

Møbler og inventar i heltre var rett og slett ikke hipt lenger. Og det som ikke er hipt, er det mange som ikke lenger vil ha i huset. Om det fortsatt fyller en funksjon og ellers er fullt brukbart, er av underordnet betydning. Det viktigste er å vise verden at man følger med i tiden, og det gjør man best gjennom å omgi seg med håndfaste bevis på at man er et moderne menneske. Eller for den saks skyld, et moderne samfunn.

### Gehør

Jeg nærer en viss frykt for at det er slike motiver som gjør seg gjeldende i de kretser som hevder at jernbanen har utspilt sin rolle. De tar naturligvis feil, men det i seg selv er ingen garanti for at de ikke vinner gehør for sine oppfatninger. Det gjelder derfor å passe på, slik at

ikke vranglæren får fotfeste hos nye generasjoner.

### Jernbanespørsmål

Vi må rett og slett på banen i alle sammenhenger der jernbanespørsmål står på dagsordenen. Spesielt viktig er det å ta til motmæle når våre uvenner prøver seg på halv-sannheter, løgn og forbannet dikt. Våre forutsetninger er i utgangspunktet de aller beste. Det er tross alt ingen som kan jernbane bedre enn oss. Det er med andre ord ingen grunn til å stå med lua i hånda.

### Bidragsyter

Vi har heller ingen grunn til å skamme oss over arbeidsplassen vår. For selv om det innimellom skjer at ikke alle tog kommer og går når de skal, så vet vi at jernbanen er en helt avgjørende bidragsyter i arbeidet med å løse storsamfunnets behov for rask og trygg transport av mennesker og gods. Noe mer meningsfylt og fremtidsrettet enn det skal man lete lenge etter.

**HARRY K**