

Jernbane

NR. 4 | 2006

magasinet



Europas største

Europas nye jernbaneknutepunkt - Berlin Hauptbahnhof - åpner 28. mai. Daglig vil stasjonen betjene 300.000 passasjerer.

Side 4-9



Jernbaneverket

Forskrifter og krav

Forsiden på dette Jernbanemagasinet viser Berlins nye hovedjernbanestasjon som åpnes for trafikk nå i slutten av mai. Det er et gigantisk anlegg som viser at det virkelig satses på jernbanen i sentrale deler av Europa. Den oppmerksomme leser vil også se at stasjonen ligger i en kurve, og journalisten har tillatt seg å spørre om hvordan dette harmonerer med det kravet som nylig er blitt gjort gjeldende i Norge om at stasjoner ikke skal anlegges i kurver med radius mindre enn 2000 meter.



Tyskerne stiller seg uforstående til de særnorske kravene, men er opptatt av at avstanden mellom tog og plattform ikke blir for stor. Kanskje tyskerne har en bedre tilnærming til dette enn man har i Norge? I vårt krokete land har vi fått en forskrift som heller ikke land med lettere topografiske forhold ville klare å etterleve. Arbeides det helt annerledes her i landet?

I Norge har vi et jernbanetilsyn som både har fått forskriftsmyndighet, og som uten tvil driver godkjennings- og revisjonsvirksomhet på en mer detaljert og annerledes måte enn i andre europeiske land. Norge ligger også i forkant av andre land når det gjelder å implementere og pålegge jernbanen nye EU-direktiver.

Det er viktig med et jernbanetilsyn som overvåker arbeidet til alle oss som driver jernbanevirksomhet, og som bidrar til at sikker jernbanetransport blir enda sikrere. Derfor er det en selvfølge at tilsynets påpekninger følges opp, og at lukking av revisjonsavvik har høy prioritet i Jernbaneverket. Men det er en fare hvis vi får så detaljerte og kostnadskrevenende krav at det blir vanskelig å drive jernbane i Norge og jernbanen taper i forhold til andre og ofte mindre sikre transportformer. Vi kan også oppleve at togselskaper som driver grenseoverskridende trafikk, synes det er for vanskelig å starte trafikk til Norge. Og vi kan oppleve et frustrasjonsnivå blant egne medarbeidere som ikke er sunt.

En slik frustrasjon kom til uttrykk i forrige utgave av Jernbanemagasinet. Redaksjonen har latt en av våre medarbeidere boltre seg fritt på baksiden av bladet med ulike skråblikk på tilværelsen. Den gangen ble det kanskje i friskeste laget, og skråblikket på Statens Jernbanetilsyn har også vakt mange og høyst ulike reaksjoner. For meg er det imidlertid viktig å ta slike frustrasjoner på alvor og arbeide for at dette ikke skal prege arbeidet i Jernbaneverket.

Vi må erkjenne at vi fortsatt har utfordringer med å etterleve alle elementer i et omfattende styringssystem, og vi må erkjenne at det ikke lenger kan arbeides på samme måten fordi «det alltid har blitt gjort slik før.» Kravene til og omfanget av skriftlig dokumentasjon er i dag helt annerledes. Det er viktig å ha orden i dette. Men samtidig er det viktig å invitere til en god dialog med tilsynet, og kanskje av og til stille spørsmålstegn ved noen av prioriteringene, spesielt når en ser konsekvensene for transportsektoren under ett. Av samme grunn har vi ment at det ville være fornuftig å utvide mandatet til tilsynet slik at vi fikk et transporttilsyn i Norge.

Godt samarbeid og forståelsen for hverandres roller vil alltid være utgangspunktet for alle som ønsker at jernbanen skal utvikle seg, øke sine markedsandeler og til stadighet ha fokus på at sikkerheten er det aller viktigste.

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



12
Mer punktlig

Togtrafikken SKAL bli mer punktlig. Ett av mange tiltak er å erstatte gamle, manuelle sikringer med automatsikringer.

30
En mester

Han er norgesmester i kryssord for fjerde gang, og nå har han nettopp fått en ny idé som vil komme norsk jernbane til gode ...



Europas største stasjon klar til VM	4
Smånytt innenriks	10
Navet Skøyen skal bli mindre sårbart	12
Lysaker stasjon ferdig om tre år	16
Smånytt innenriks	20
<i>Min arbeidsdag:</i>	
Stemmen fra oven	22
Sagt om jernbane	23
Dansk jernbane på skinner igjen	24
Verdensmester i å slipe skinner	27
<i>Månedens gjest:</i>	
På rødgrønne spor	28



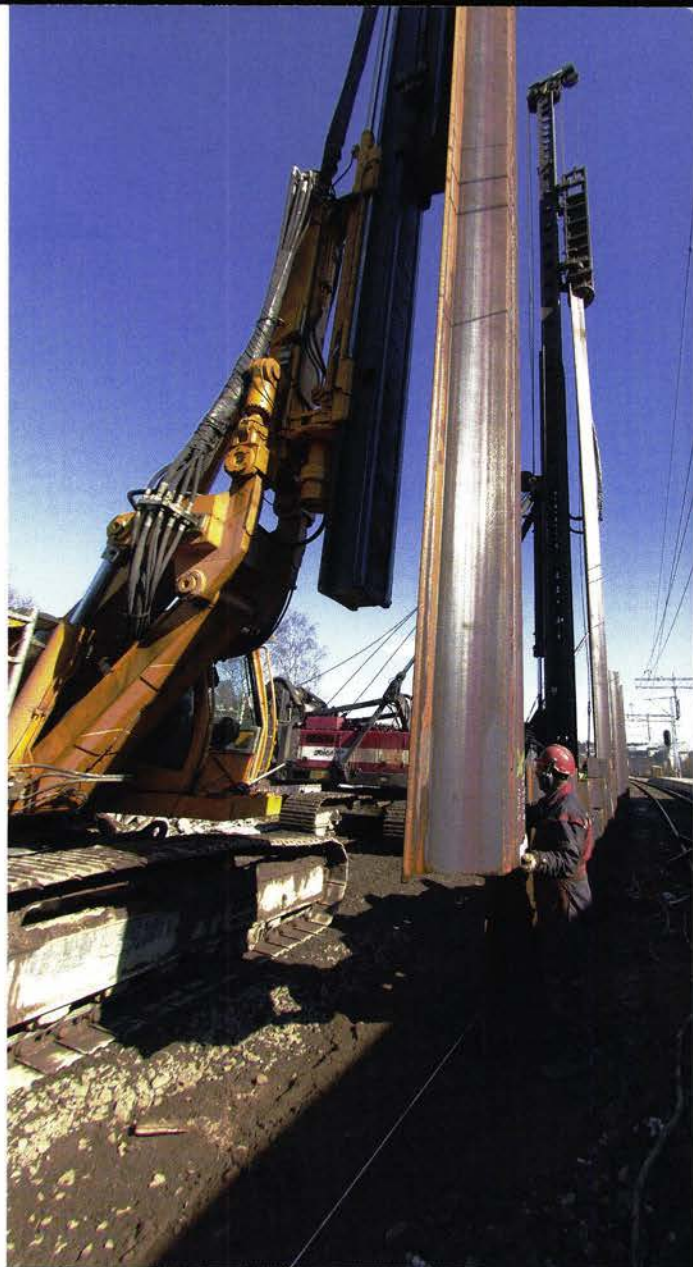
36
Glede i sør

Jernbanedirektøren er tydelig fornøyd under sitt besøk på Ganddal. Om et og et halvt år kan mer gods overføres fra vei til bane.



22
Hun bare høres

Hvis hun har lite å gjøre, er det et tegn på at togtrafikken går bra. Møt Hanne Abrahamsen, som vanligvis bare kan høres ...



16
Spunten satt

I løpet av to togfrie vårhelger blir totalt 300 meter med spunt satt i bakken. Arbeidet med Lysaker stasjon er godt i gang.

Møte med:

Mester på kryss og tvers

Tar omdømmet på alvor

Mitt jernbanebilde:

Soloppgang

Neste års julegave for Gods-Norge

Smånytt utenriks

Harrysporet

30

33

Jernbane

NR. 4 - 2006

magasinet

34

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland

36

REDAKTØR
Svein Erik Bakken
REDAKSJONSSJEF

38

Tore Holtet
JOURNALIST:
Øystein Grue

40

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim
Reidar Skaug Høymork
Harry Korslund
Arvid Bårdstu
Arne Danielsen
Egil Nyhus
Sindre Ånonsen

FORSIDE-FOTO: Deutsche Bahn AG

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 3. mai 2006.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.100

Layout: Aktuell, Oslo

Trykk: Gan Grafisk, Oslo

Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

BERLIN

Europas største s



NY: ICE høyhastighetstog på veg ut fra den nye Berlin Hauptbahnhof.

stasjon klar til VM

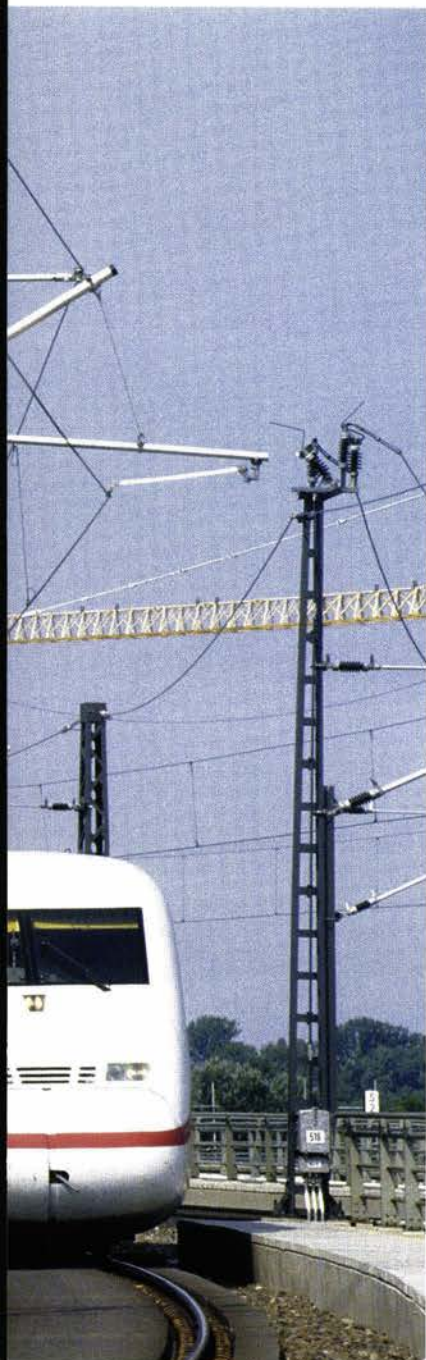
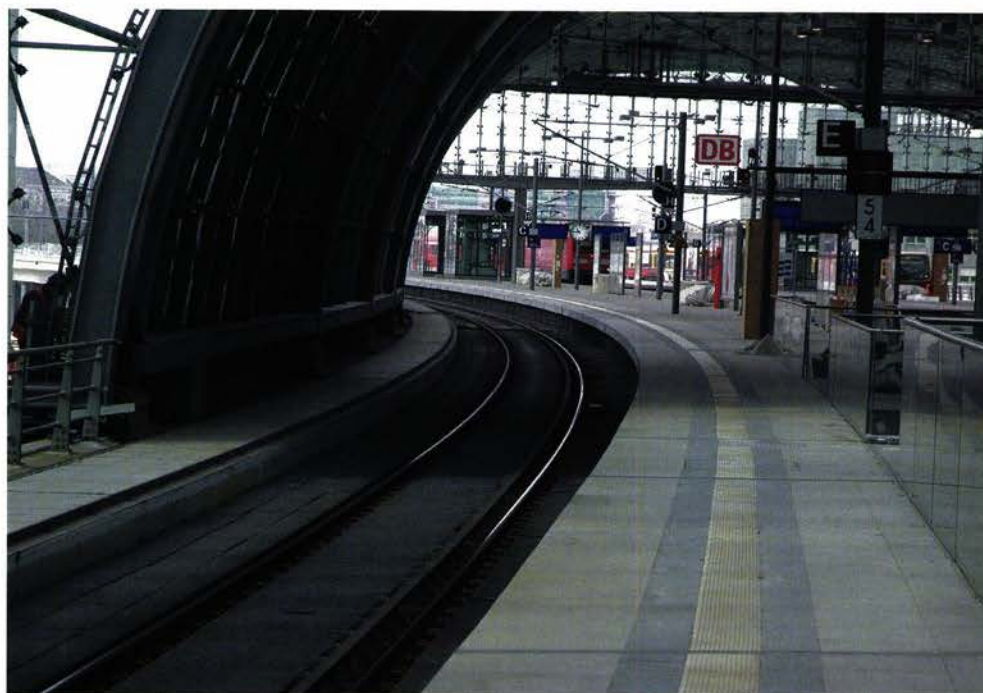


FOTO: DEUTSCHE BAHN AG



I SVING: Kurveradien på dette sporet er 300 meter på en del av plattformen.

BERLIN: 28. mai - to uker før VM i fotball braker løs i Tyskland - åpner Die Bahn (DB) Europas største jernbanestasjon midt i hjertet av den tyske hovedstaden. Den gigantiske stasjons-hallen i glass og stål ligger i en eneste stor bue over seks av stasjonens 14 spor.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

- Kurveradiene har aldri vært noe diskusjonstema hos oss, forteller teknisk leder Detlef Desler i DB Station & Service AG til Jernbanemagasinet. Han ser spørrende på oss når vi nevner kravet fra Statens jernbanetilsyn om kurveradier på

2.000 meter for nye stasjoner i Norge.

Gigantisk

Den nye Berlin Hauptbahnhof har beholdt mye av de klassiske, tyske jernbanestasjonenes form, samtidig som den er tilpasset dagens krav til service og handel. ▶



STØRST: – Europas største jernbaneknutepunkt er et faktum, konstaterer teknisk leder Detlef Desler. T.v.: Jernbaneverkets «stasjonsmester» Erik Hajum.

«... en ny stasjon i Berlin måtte ligge i kurve ...»

DETLEF DESLER, TEKNISK LEDER I
DB STATION & SERVICE AG

► Stasjonens øvre plan ligger i sin helhet på 64 buer og er en hel kilometer fra ende til ende. Også det enorme glasstaket over stasjonen hviler på disse bruene. Glasstaket er mellom 59 og 68 meter bredt og rager opptil 16 meter over sporene.

Taket er for øvrig også utstyrt med solcellepaneler som dekker 1,7 dekar av overflaten.

Uten kurver - ingen stasjon

Kurveradien på det indre sporet er 300 meter på en del av plattformen,

mens de øvrige sporene har radier på mellom 300 og 500 meter.

– Dersom det skulle bygges en stasjon midt i Berlin, var det åpenbart at den måtte ligge i kurve, sier Desler. – Uten kurver på plattformene i øvre plan hadde stasjonen havnet et annet sted, og da hadde forutsetningen for å bygge den ikke vært til stede.

Ti centimeters gap

Den nye tyske sentralstasjonen må tilpasses en rekke forskjellige typer tog og vogner fra mange forskjellige togselskaper og forvaltninger rundt om i Europa.

Gapet mellom plattformene og togsidene blir imidlertid ikke sett på som noe problem.

–Vi kommer opp i ti centimeters gap på det meste, forteller Desler. Det europeiske profilet er noe trangere enn det som gjelder i Norge og Sverige. Det betyr at Norge og Sverige tillater bredere vogner enn hva man gjør i Sentral-Europa. Dermed blir avstanden mellom tog og plattform større for «smale» vogner her i landet, mens det for de vognene som fyller ut tillatt profil, blir mindre avstand mellom togdør og plattform. Dette er en fordel for godstrafikken som kan laste mer i vognene på grunn av bredden, og det er også en fordel i lokal-



TRADISJON: Enorme spenn med glass

trafikken der vi kan operere med 3+2 seter i bredden. Men det byr altså på utfordringer fordi personvognenes bredde varierer mer her i landet og i Sverige enn i Sentral-Europa.

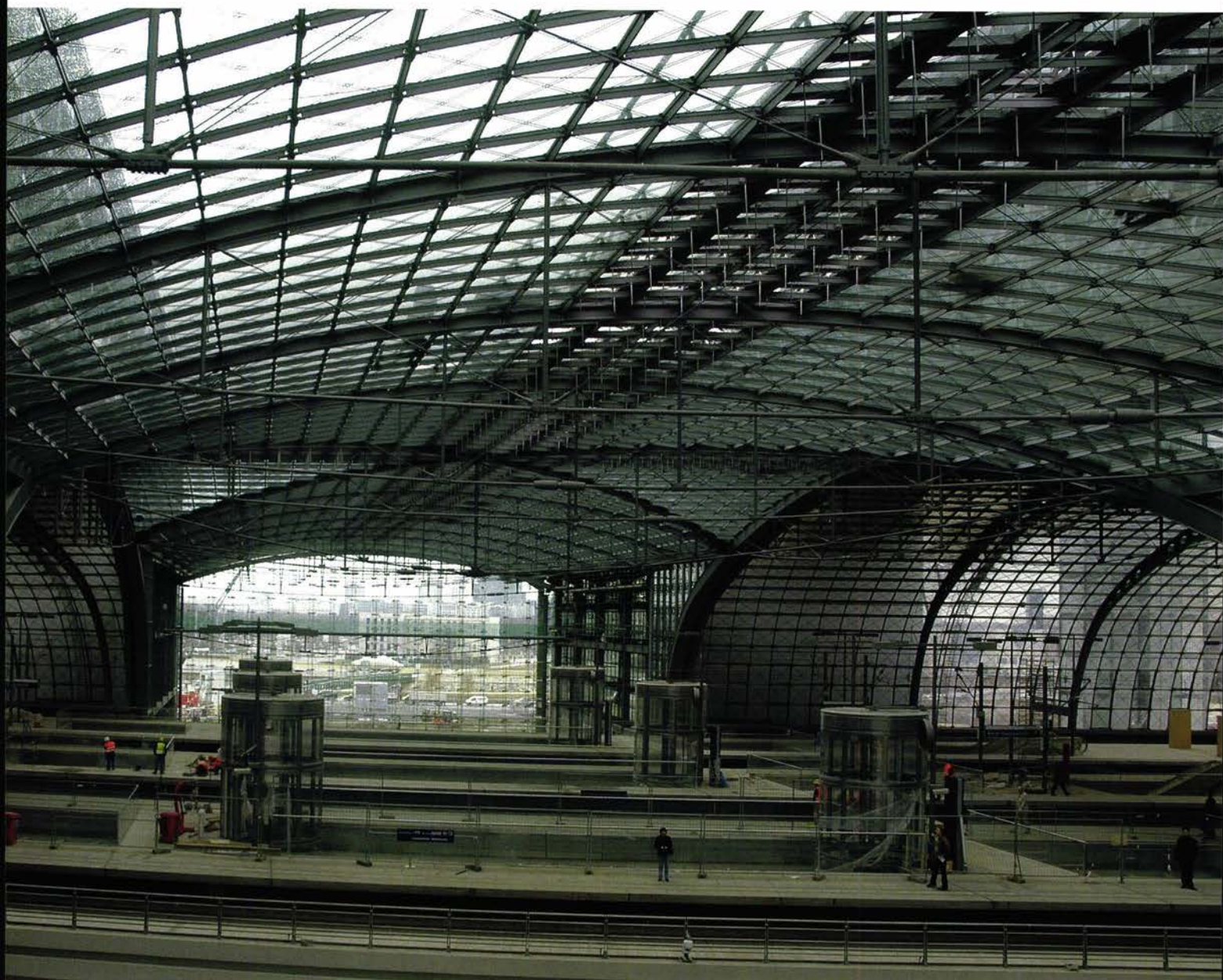
For å sikre at sporet ligger nøyaktig der det skal i forhold til plattformene er alle spor på Berlin Haptbahnhof støpt fast i betong. Det er også lagt støyisolerende gummimatter i sporene.

Historisk bakgrunn

Det er Berlinmurens fall og den tyske gjenforeningen som er bakgrunnen for at tyskerne nå har bygget en ny sentralstasjon i Berlin. Byen var som kjent delt i to deler etter den andre verdenskrigen. Vest-Berlin lå som en enklave midt inne i Øst-Tyskland (DDR), og

Berlin Hauptbahnhof

- Blir Europas største stasjon
- 300.000 passasjerer daglig
- 500 tog på nord-sørforbindelsen daglig fordelt på åtte spor
- 260 tog på øst-vestforbindelsen daglig fordelt på seks spor i kurve
- 800 tog på S-banen gjennom stasjonen daglig
- Ligger midt i hjertet av det nye Berlin med gangavstand til regjeringsbygningene
- Legger stor vekt på å utnytte potensialet for forretninger og utleie



Bygger den nye stasjonen. Glasstakene er en gammel tradisjon for stasjonene i Berlin.

trafikkmonsteret ble selvsagt sterkt preget av dette.

Berlin har mange jernbanestasjoner, men ingen av dem kan etter gjenforeningen kalles for hovedstasjon. Berliner Ostbahnhof var hovedstasjonen i DDR-tiden, og Berlin Zoologischer Garten var hovedstasjon for transittrafikken gjennom DDR til og fra Vest-Berlin.

I tillegg kommer en rekke stasjoner på den sentrale linjen som går gjennom byen fra øst til vest. Endepunktet for togene fra vest var Berlin Friederichsstrasse. Her lå også jernbanens grensestasjon med alle kontrollinstansene for dem som hadde anledning til å krysse grensen den gang.

Knutepunkt

Nå åpnes også aksene nord-sør for

trafikk, og dermed er Europas største jernbaneknutepunkt et faktum.

Den nye nord-sørforbindelsen er for en stor del bygd i det som tidligere var et ingenmannsland langs Berlinmuren. Her var det en stor, åpen gate på østsiden av muren som besto av vaktårn og sperringer. Dette rommet midt gjennom byen er nå i ferd med fylles opp av infrastruktur og moderne forretnings- og kontorbygg.

Store endringer

På stedet der Berlins nye sentralstasjon ligger, lå det før krigen en stasjon med navnet Lehrter Bahnhof. Fra denne stasjonen gikk en gang fjerntogene til blant annet Hamburg. Lehrter Bahnhof ble sterkt skadet mot slutten av krigen,

og delingen av byen gjorde det uaktuelt å bygge opp igjen stasjonen.

Etter at Berlin ble delt, var det på dette stedet bare en lokalstasjon for S-banetogene (Stadtbahn). Berlin har et godt utbygd kollektivnett, og store deler av dette fungerte også gjennom den kalde krigen.

Byen har både S-bane, undergrunnsbane og trikkelinjer. Det var faktisk DDR som opererte S-banen

Deutsche Bahn AG

- DB er et helhetlig jernbaneselskap med ansvar for både infrastruktur med stasjoner og for det aller meste av togtrafikken.
- 230 000 ansatte
- 3500 stasjoner



TYSK: Den nye stasjonen blir både Europas jernbaneknutepunkt og et symbol på tysk gjenforening. Bildet er tatt fra toppen av den tyske Riksdagen.

FOTO: OVE SKOVDAHL

- i Vest-Berlin mens byen var delt, noe som trolig skaffet verdifull, vestlig valuta. I dag drives S-banen av et datterselskap til DB, og den har gjennomgått en kraftig modernisering av både materiell og infrastruktur.

Stort jernbanekryss

Den nye Berlin Hauptbahnhof får åtte spor som går nord-sør i underetasjen og seks spor som går øst-vest i overetasjen. Dette danner ikke bare en stor stasjon for selve byen, men også en stor omstigningsstasjon der man enkelt kan bytte tog mellom de ulike retningene.

For å flytte togpassasjerene fra det ene planet til det andre er det installert 54 rulletrapper, seks «panoramaheiser» i glass og 43 vanlige heiser. Av disse er sju heiser for reisegods og ni heiser reservert for en nødsituasjon og for eventuell brannutrykning.

«Sporene i det nedre planet ligger 25 meter under ...»

Sporene i det nedre planet ligger 25 meter under sporene i det øvre planet. Stasjonen har også mellometasjer mellom spornivåene, der det finnes et utall av butikker og servicefasiliteter.

Store endringer

Fra Berlin Hauptbahnhof vil en fra åpningen kunne ta fjerntog i retning nord mot Rostock, Angermünde og Stralsund; i retning sør mot Leipzig, München, Dresden og Praha; i retning øst mot Frankfurt/Oder og Warschawa og i retning vest mot Hamburg og Hannover.

Togene som skal bruke nord-søraksen gjennom Berlin, har til nå måttet kjøre i en halvsirkel rundt byen før de kom inn på den hardt belastede øst-vestforbindelsen. Også for regiontrafikken vil den nye stasjonen medføre store endringer og kortere reisetider.

Ti milliarder

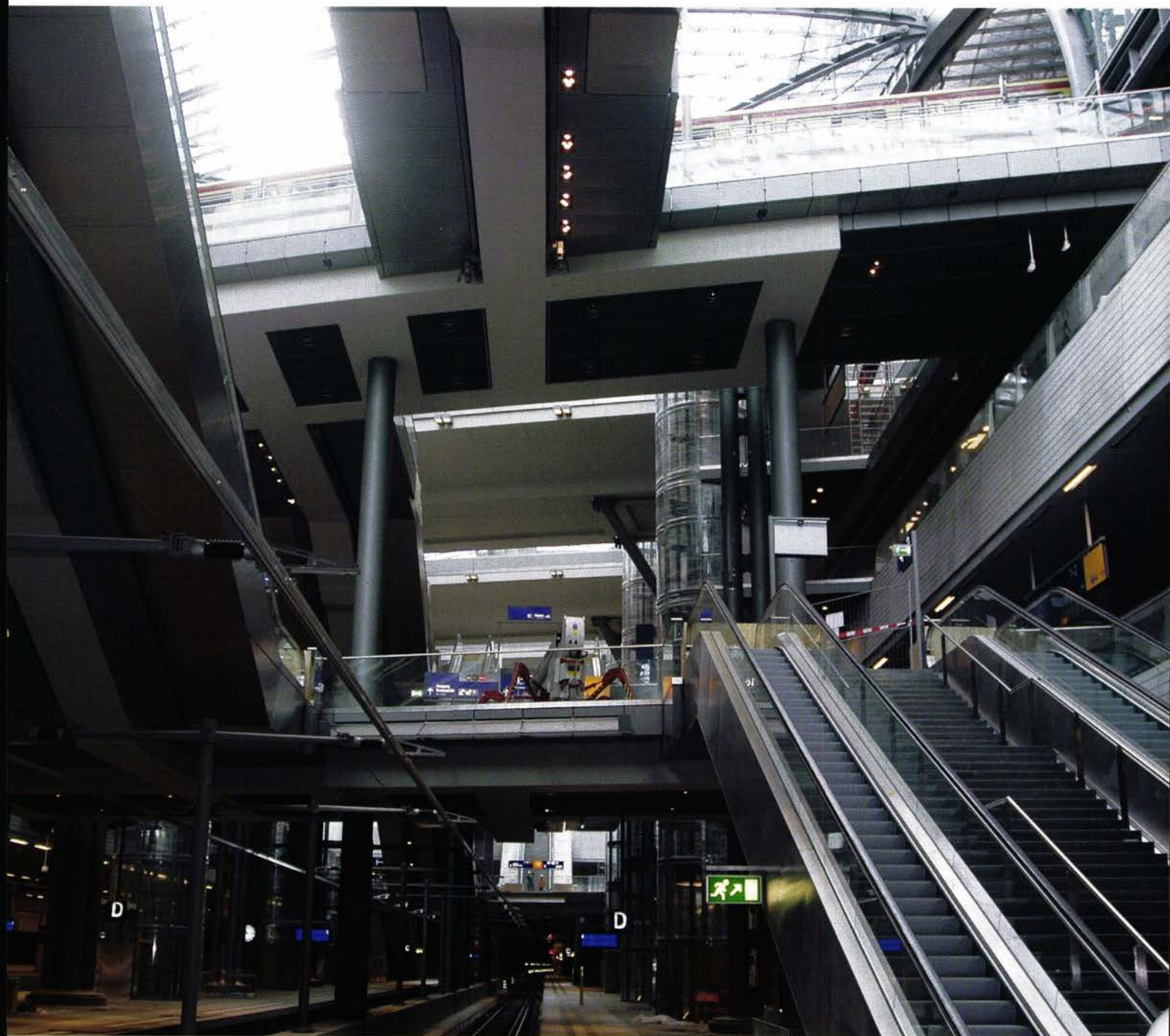
Sebastian Lange i Die Bahns datterselskap for stasjoner og service, DB



64 BRUER: Rulletrapper og heiser gir ra

Station & Service AG, forteller at tilgjengeligheten for funksjonshemmede på den nye stasjonen er fullt ut ivaretatt. I tilknytning til stasjonen bygges det parkeringshus for 900 biler og to store kontorbygg for utleie. Undergrunnsbanen får også en ny stasjon inntil Berlin Hauptbahnhof.

Kostnadene for stasjonen beløper seg til om lag 1,2 milliarder euro



Forbindelse mellom de åtte sporene i nedre plan og de seks i øvre. Det er mulig å se dagslyset helt nede fra sporene under bakken.

eller om lag ti milliarder norske kroner for jernbanedelen. I tillegg kommer kontorbygg, atkomstveier, parkeringshus etc. Kostnadene for den nye nord-sørforbindelsen til og fra stasjonen er heller ikke med i disse tallene.

njal.svingheim@jbn.no

Flyttet elven

Det knyttet seg store utfordringer til å bygge en ny stor jernbanestasjon midt i sentrum av millionbyen Berlin.

Eksempelvis måtte elven Spree flyttes for å gi plass til kulverten der den nye nord-sørforbindelsen er bygd.

Tatt i bruk

Sporene på det øvre planet ligger på den gamle øst-vestforbindelsen gjennom byen har alt vært i bruk en tid. To av sporene brukes av S-banetogene, mens de fire andre brukes av region- og fjerntrafikken.

Kran for truck på Alnabru

Utbyggingen av Alnabru containerterminal skal bygge på konseptet med traverskraner og ikke store trucker som løfteutstyr har ledelsen i Jernbaneverket bestemt. Dermed ligger det an til en hektisk planleggings- og utbyggingsperiode på Alnabru. Hvis alt går som planlagt, kan terminalen ferdigstilles i løpet av andre kvartal 2008.

(Utbygger'n)

Jernbaneverket med «lyd-lab»

Informasjon til togreisende er et prioritert område i Jernbaneverket. De som skal holde publikum orientert om toggangen over høyttaler, har nå fått et egnet hjelpemiddel i en «lyd-lab» plassert i egne lokaler. Dermed blir det enklere og billigere å avholde kurs for dem som bedriver toginformasjon. Først og fremst er det toginformatørens jobb, men mange steder må togekspeidører og togledere også «på lufta». På dette området som på de fleste andre, blir resultatet bedre når man har øvd først. (Info Øst)

Eneste tilbyder

NSB Anbud AS var det eneste selskapet som hadde lagt inn tilbud for driften av regiontoget Vøgne Geilo - Oslo da fristen gikk ut.

Det er Buskerud Fylkeskommune som gjennom kollektivselskapet Vestviken Kollektivtrafikk har lyst ut togtrafikken Geilo - Oslo på anbud. Anbudet gjelder en tur - retur per dag og skal komme som et tillegg til de ordinære togene på Bergensbanen. NSB kjørte Vøgne fram til sommeren 2005 da togtilbudet ble fjernet fra ordningen med offentlig kjøp av persontrafikk.

Nå har Fylkeskommunen en ramme på fem millioner kroner årlig til kjøp av togtilbud med avgang fra Geilo om morgenen med retur på kvelden. (Bananettet)



NARVIK NESTE: Representanten fra DSB så ingen annen utvei enn å bestille drosje fra København til Narvik ...

Fikk drosjetur til 25 000

En signalfeil som stoppet toget fra København til Malmø, sendte en dansk familie på seks ut på en drosjetur til Narvik.

Pris: 25 000 danske kroner. Slik kan det gå når man er litt svak i geografi...

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Tegning: EGIL NYHUS

Noen ganger er det riktig at alt som kan gå galt, går galt. Det skjedde da den danske familien på tre voksne og tre barn skulle reise fra København til Narvik med tog fredag før palmesøndag.

En signalfeil stoppet toget fra København til Malmø, og dermed røyk også toget fra Malmø til Stockholm og det korresponderende toget derfra til Narvik. Denne dystre utsikten til en spolert påskeferie fikk familiens datter på 12 år til å bryte ut i gråt.

Det var da de danske statsbanene viste sin serviceinnstilling. Men ettersom det var flystreik i Norge og alle togene nordover allerede var fullbooket, måtte de

kjøpe seg tid til å tenke ut mulige løsninger. Familien ble derfor midlertidig lagt inn på et hotell og skulle få hjelp dagen derpå.

- Det viste seg at det var umulig å få familien av gårde før om fem dager. Det eneste praktisk mulige var å få dem i en drosje fra København til Narvik, uttalte regionsjef Torben Nielsen i DSB til Berlingske Tidendes nettavis, samtidig som han innrømmet at de ikke hadde helt klart for seg hvor Narvik befant seg på kartet.

- Jeg kan ikke påstå at vi var helt sikre på hvor langt nordpå Narvik lå, men vi syntes det var for galt at flere barn ble rammet, sa den spandable dansken.

Etter en tur som innbefattet en hotellovernatting også i Sverige, kom familien til Narvik utpå ettermiddagen palmesøndag.



STOLT: Leder Ørjan Berg-Johansen og kvalitets- og sikkerhetsrådgiver Gunnar Skånøy viser stolt fram ISO-sertifikat nr. 001 i Norge, som betyr at Operasjonssenter Marienborg er den første virksomheten i Norge som er blitt veid og funnet tung nok til denne sertifiseringen.

Først på ISO-sertifisering

Jernbaneverket, ved Operasjonssenter Marienborg (OPM) i Trondheim, er den første norske virksomheten som er sertifisert etter den nye internasjonale standarden for Informasjonssikkerhet, ISO 27001.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

- Dette er en viktig milepæl og et viktig skritt på veien mot profesjonell bruk og forvaltning av Jernbaneverkets infrastruktur, sier en stolt leder av Operasjonssenter Marienborg, Ørjan Berg-Johansen.

Ny standard

Operasjonssenteret på Marienborg har ansvaret for tjenesteproduksjonen til Jernbaneverkets teleinfrastruktur. Teleinfrastrukturen inngår i og støtter opp om hovedprosessene i JBV, det vil si kjøreveien og trafikkstyringen. Virksomheten ved OPM inkluderer brukerstøtte, nett- overvåking, drift og vedlikehold.

ISO 27001 er den nye internasjonale standarden for informasjonssikkerhet,

ISMS (Information Security Management System). Standarden tar for seg krav til dokumentasjon av prosesser og prosedyrer, adgangskontroll og sikring av infrastruktur, sikring av informasjon med mer.

Økt sikkerhet

ISO 27001 gir Jernbaneverket en mulighet til å øke sikkerheten og kvaliteten i tjenesteproduksjonen. Med det kan en oppnå mange fordeler. Den viktigste er økt sikkerhet for passasjerene på norske tog. Bedre tjenestekvalitet for dem som bruker JBV's teleinfrastruktur er heller ikke å forakte. Dessuten gir en sertifisering en bekreftelse overfor myndighetene om at operasjonen av kritisk viktig teleinfrastruktur blir utført etter de standardene bransjen har satt. ■

Pendeltog til Russland

CargoNet har planer om å opprette egne pendeltog mellom Norge og Russland fra sommeren av med tre til fem ukentlige avganger i hver retning. Togene skal kjøres via Stockholm med ferge til Åbo, der det er omlastnings- og omsporingsanlegg for tilpassing til sporbredden på finsk og russisk sporvidde. CargoNet samarbeider med det finske togselskapet VR Cargo om dette godstogtilbudet, som innebærer at hele CargoNets skandinaviske nettverk, fra Narvik i nord til Malmø i sør, får en godsforbindelse til vår store nabo i øst.

(BaneNettet)

Avvikskort

Ved Oslo toglederområde startet et forsøk med avvikskort 1. mai. Et avvikskort er en plan for hvordan trafikken skal håndteres når det oppstår begrensninger i infrastrukturen. Avhengig av hvor begrensningen oppstår, er det bestemt på forhånd hvordan trafikken da vil bli avvirket. Avvikskortet inneholder også eventuell alternativ transport for togselskapene og informasjon til tog og stasjoner. Handlingsmønsteret ved avvikssituasjonene er utarbeidet i samarbeid og forståelse med togselskapene.

Ny direktør i Vest

Lars Christian Stendal er tilsatt som ny regiondirektør i Infrastruktur Region Vest. Han kommer fra stillingen som prosjektleder for bybanen i Bergen.



Den nye regiondirektøren er 57 år, utdannet som sivilingeniør ved NTH og har blant annet jobbet med eiendomsutvikling før han ble tilsatt på bybaneprojektet. Han tiltrer den nye stillinga 1. august.

Navet Skøyen mindre sårbart

SKØYEN: Når signalene på Skøyen stasjon viser rødt, lammes trafikken gjennom Oslo - og titusener av passasjerer rammes. Nå utredes mulighetene for å avvikle trafikk på Skøyen mens feilene utbedres, uten at sikkerheten svekkes.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

«Vi vil snu alle steinene som er nødvendig»

BEATE ISETORP, BANESJEF

Skøyen stasjon, midt mellom Lysaker og Oslo S, er navet i Jernbane-Norge.

Hvert døgn passerer 700 tog på to spor. I rush-periodene morgen og kveld utnyttes kapasiteten hundre prosent, med ett tog hvert andre til tredje minutt i hver retning.

Etter hele 224 signalfeil i 2005,

hvorav 64 medførte kortere eller lengre forsinkelser, utreder nå en gruppe hos banesjef Beate Isetorp ulike muligheter for å avvikle trafikk mens «Skøyen står i rødt».

Blåmandag i februar

Signalanleggene er bygget for å gjøre jernbanen sikker.

Men hvor mange av signalfeilene som oppsto i løpet av 2005 kunne vært håndtert uten at alle tog til og fra Skøyen måtte stoppe eller ble forsinket? Det spørsmålet jobber

spesialister på henholdsvis signalanlegg og spor iherdig med.

Faglig leder signal, Martin Sand, og faglig leder spor, Guttorm Moss, viser til at det ofte er små marginer mellom full kontroll og kaos når en signalfeil dukker opp på Skøyen. Erfaringsmessig tar det lang tid å lokalisere jordfeil på så store og komplekse anlegg som på Skøyen.

Tre trøbbeluker

Guttorm Moss oppsummerer tre trøblete uker i snøfallperioden i





IKKE FORNØYD: – Vi arbeider kontinuerlig med å få anleggene mer stabile, poengterer banesjef Beate Isetorp.

februar– med snøproblemer og svært dårlig punktlighet – slik:

– Etter to år med god kontroll både på Skøyen og i Oslo-området fikk vi en opphoping av feil og forsinkelser i februar som ødela inntrykket blant passasjerene av at togene går uansett vær og føre.

Jernbanefolk fra andre, snørike deler av Jernbane-Norge har mye moro av at ti centimeter snø på kort tid nesten konsekvent skaper forsinkelser i togavviklingen gjennom Oslo.

– Er Skøyen spesielt sårbar under snøfall og i kuldeperioder?

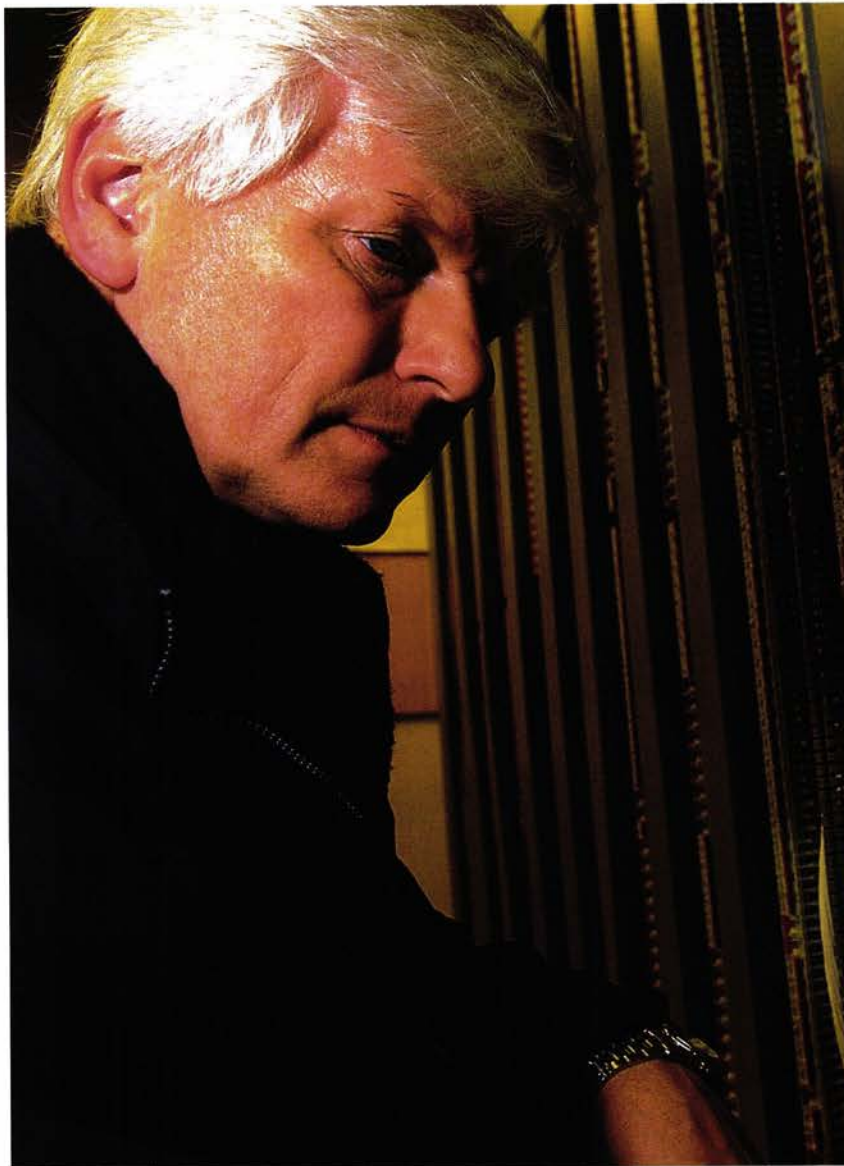
– Nei. Men svaret er mer nyansert, sier banesjef Beate Isetorp. – Antall feil på Drammenbanen generelt og Skøyen stasjon spesielt er ikke høyere enn på andre sammenlignbare baner. Forskjellen er at en feil på Skøyen rammer mange flere passasjerer i løpet av kort tid, og langvarige feil medfører følgeforsinkelser som rammer enda flere.

Nåløyet Skøyen

- 700 tog pr. døgn fordelt på to spor
- 20 tog i timen; tog hvert 2.-3.minutt i hver retning i rushperiodene
- 36 sporveksler
- Enkelte sporveksler legges om 140.000 ganger i året
- 68 kabler med ca. 2000 ledere; Lengste kabel 2000 meter
- Signalanlegg med 186 relésatser og med 24 releer i hver sats

«...små marginer mellom full kontroll og kaos»

MARTIN SAND, FAGLIG LEDER SIGNAL



► Kabelbrudd

– Vær- og driftsforholdene i Oslo i februar i år og februar 2005 var ganske like med kraftig snøfall og store temperatursvingninger. Mens det i denne perioden i fjor var 22 signalfeil, var det 27 feil i februar i år. Men antall feil som resulterte i forsinkelser, gikk ned fra 16 i 2005 til ni forsinkelser i år, forteller faglig leder signal på Hovedbanen, Gjøvikbanen og Gardermobanen, Martin Sand.

– Får «signalanlegget på Skøyen» urettmessig skylden for forsinkelser?

– Mandag 27.februar var det kabelbrudd i en kabelkanal dypt under snø og is i et anlegg som består av 68 kabler med om lag 2000 ledere. Lengste kabel er 2000 meter, forteller Martin Sand.

– At en slik feil dukker opp etter en problemperiode på grunn av

kraftig snøfall er spesielt kjedelig, medgir Isetorp, men legger til: – Vi kan ikke garantere at materialfeil ikke vil dukke opp igjen, og heller ikke at feil ikke kommer på maksimalt uheldige tidspunkt.

Redusert antall feil

Banesjefen viser til en rekke tiltak

som i løpet av inneværende år skal bidra til at antall feil og driftsforstyrrelser blir redusert, og hun påpeker at antall signalfeil er redusert i regionen de seneste årene.

–Vi har rettet tiltak mot Skøyen-området/Oslo-tunnelen/Oslo S, den strekningen vi er mest sårbare for

Rekken av tiltak mot forsinkelser

Snøberedskap

- Loggføre alle stoppende feil på maskiner og snøryddingsutstyr for å vurdere behovet for fornyelse av maskinparken.
- Skaffe bedre sportilgang for sporrensere/fres på dagtid ved behov.
- Evaluere årets vinterberedskap og foreslå et beredskapsnivå 2 innen 1. mai.
- I god tid før neste vinter skal det inngås avtaler med eksterne entreprenører ved store snøfall.

Tekniske installasjoner

- Etablere et spesiallag med spisskompetanse på sporveksler for å forebygge og redusere potensielle feil.
- Oppgradere og utvide sporvekselvarmen lenger inn i Oslo-tunnelen.
- Forlenge varmeelementer og med det øke kapasiteten på varmen i sporvekslene på dobbeltspor-strekningene.
- Montere tungroller i veksler på

Asker, Sandvika og Skøyen for at vekslelene skal gli lettere.

- Som et prøveprosjekt skal det etableres et smørepunkt i Oslo-tunnelen for å redusere hjul- og skinnslitasje og avdekke om problemer med belegg som følge av «spon» kan reduseres.
- Redusere feilrettetiden på Skøyen ved å bytte ut dagens klemmer med automatsikringer.
- Videreføre arbeidet med risikoanalyser av eventuelle endringer i



ERSTATTER: – Ved å erstatte gamle, manuelle sikringer/klemmer med automatsikringer kan vi kutte feilrettetiden betydelig ved visse typer feil, forklarer faglig leder signal, Martin Sand.

feil. Blant annet har prosjektet «Halvering av signalfeil» hatt mange tiltak som nettopp skal redusere antall feil i dette området. Noen sporveksler er også byttet de siste årene. Systematisk forbyggen- de vedlikehold er svært viktig på disse strekningene.

- Vil snu alle steiner

Skøyen stasjon er sammen med Oslo S og Lysaker de eneste stasjonene i landet som har såkalt GS-signalanlegg, bygget rundt 1980. I jernbanesammenheng er dette for nye anlegg å regne.

Banesjefen ser ingen sammenheng mellom feil og type signal-

anlegg, men det er en utfordring med mange grensesnitt mot andre typer anlegg. Det krever også stor kompetanse.

– Etter kabelbrannen på Skøyen stasjon 20. mars i fjor engasjerte vi Det Norske Veritas for å finne årsaken til at brannen oppstod. Sammen med våre folk innen alle fag har Veritas gått over stasjonen og kommet med forslag til tiltak samt verifisert våre tiltak som kan bedre påliteligheten til anleggene.

– Vi arbeider derfor kontinuerlig med å få anleggene mer stabile, og vi vil snu alle steinene som er nødvendig for å få det til, poengterer banesjef Beate Isetorp, som slett ikke fornøyd med tilstanden i dag. – Vårt fokus rettes blant annet mot å redusere feilrettetiden, slik at vi får toggangen opp igjen så fort som praktisk og teknisk mulig.

oyg@jbv.no

teknisk regelverk for å gjøre anlegget på Skøyen mindre sårbart ved feil, særlig med tanke på å begrense omfanget ved en jordfeil. Det er erfaringsmessig lang tid å lokalisere jordfeil på så store og komplekse anlegg som på Skøyen.

Stasjoner

- Kontrollere jevnlig høyttalere, monitører og ruteopplysningsplakater i henhold til etablerte, ensartede rutiner.
- Øke «hverdagskvaliteten» ved å utvide renholdsavtalene og få hyppigere servicerehold på de store stasjonene. Hovedrenhold skal utføres oftere enn én gang per år.
- Ferdigstille anviser-anlegget på Drammenbanen.

Samarbeid med togselskapene

- Utvide samarbeidet med togselskapene for planlegging av tiltak i problemområder for vegetasjon og løvfall, samt utarbeide plan for kjøring av spylevogn.
- Fremskynde strekningsbefaringene med operatørene slik at disse hvert år avholdes i august/september i forkant av høst- og vinterproblemene.

Lysaker stasjon ferdig om tre år

LYSAKER: Arbeidet med nye Lysaker stasjon er godt i gang. I løpet av to helger i april og mai er forberedelsene til et krevende anleggsarbeid gjennomført slik at togene kan passere uforstyrret mens det bygges.



GRUNNFJELL: Fra Lysakerelven i stasjonens østre del stiger grunnfjellet opp under Drammenbanen. I løpet av den togfrie helgen i april ble dybden under eksisterende spor kartlagt i detalj med grunnboring.

Tekst og Foto: ØYSTEIN GRUE

Jernbaneverket utvider Drammenbanen fra to til fire spor mellom Skøyen og Asker for å øke kapasiteten og bedre punktligheten. Ombyggingen av Lysaker stasjon, på grensen mellom Bærum og Oslo,

er en del av dette prosjektet. I august 2005 ble Sandvika-Asker åpnet. Når nye Lysaker stasjon åpnes sommeren 2009, får kollektivreisende til og fra Lysaker et bedre og mer pålitelig togtilbud med enklere overgang til annen transport.

Lysaker stasjon vil fremstå som en moderne stasjon med høy standard slik som Asker og Lillestrøm.

Spunten satt

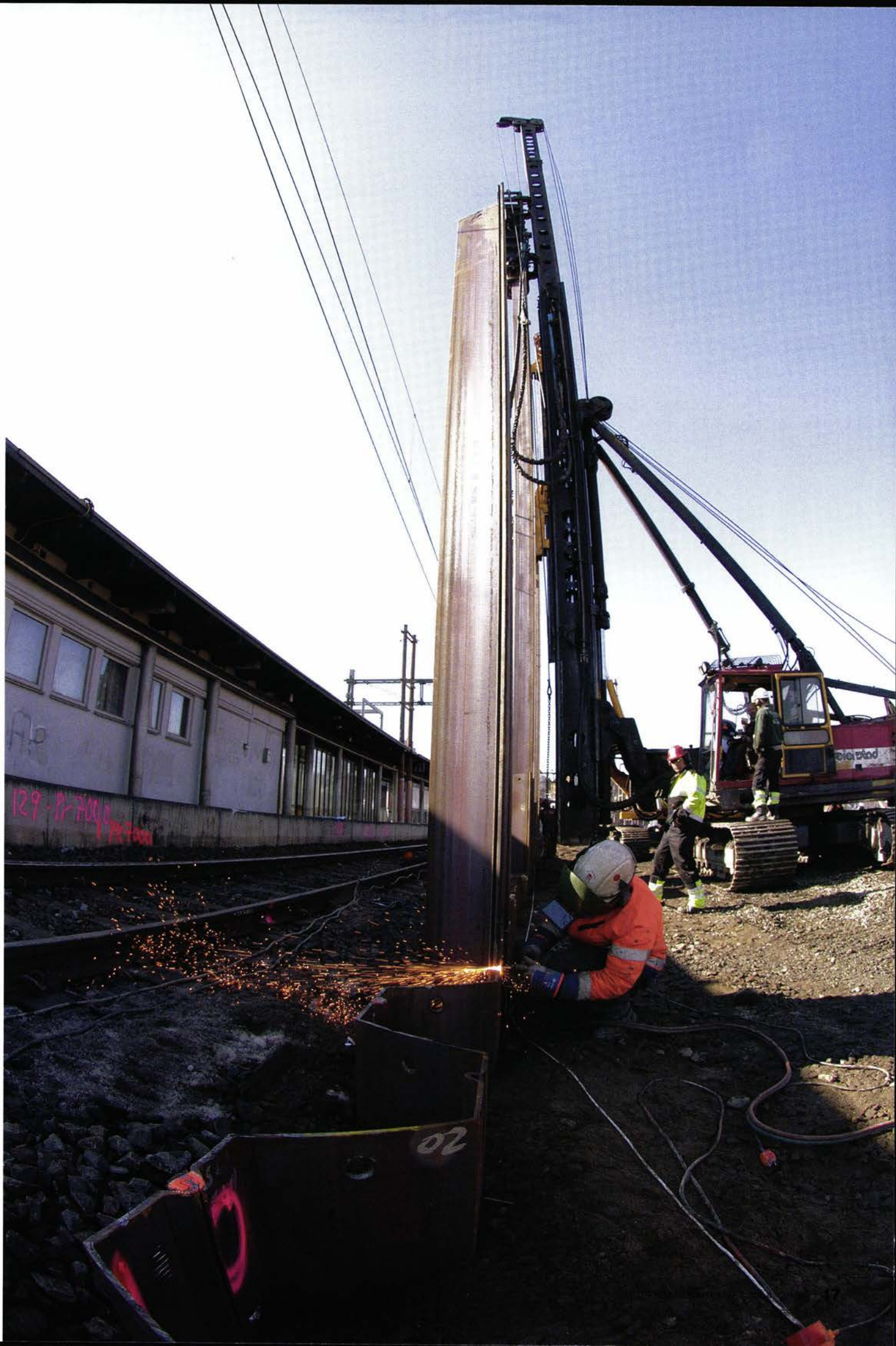
I løpet av to togfrie vårhelger blir totalt 300 meter med spunt satt i bakken på nordsiden av eksisterende spor.

Entreprenøren Seierstad Pele-maskiner AS hadde fire rigger i sving første helg i april. Om lag 80 prosent av alle spuntnålene kom da i bakken. Resten gjennomføres 12.-15. mai.

Stålveggen skal sikre Drammenbanen mot utglidning mens terrenget på begge sider av eksisterende stasjon senkes.

Totalt skal 170 000 kubikkmeter løsmasser graves ut for å gi plass til den nye Lysaker stasjon. Milliardprosjektet består av seks bruer og gangområder for de

STÅLVEGG: Mellom byggegropen for den nye stasjonen og Drammenbanen er det i løpet av april og mai satt ned en 300 meter lang stålvegg, slik at trafikken på Drammenbanen kan gå uforstyrret i anleggsperioden frem til sommeren 2009.



- reisende: kiosk, kafé, rom for billettautomater, tekniske rom og endestasjon for Fornebubanen.

Anleggsarbeidene i forbindelse med Vollsveien og ny Granfoss startet allerede i januar. I juni starter anleggsarbeidet for hovedarbeidene på selve stasjonsområdet for fullt.

Knutepunkt

90 prosent av antall kollektivreiser på Lysaker er arbeidsreiser. Det er ikke bare Jernbaneverket som bidrar til å utvikle Lysaker til et enda viktigere næringsområde. Private utbyggere som Olav Thon og NCC har godkjente reguleringsplaner for å integrere den nye stasjonen med nybygg. NCC skal bygge ut 15.000 kvadratmeter på Lysaker Torg parallelt med byggingen av Lysaker stasjon, og Olav Thon skal bygge ut på nordsiden.

Jernbaneverket leier riggområde for stasjonsprosjektet av Olav Thon på den såkalte Barnengen-tomten frem til stasjonen er åpnet.

Utfordrende nærføring

Med et 935 meter langt anleggsområde langs Drammenbanen og togpassering hvert 2.-3.minutt i rushperiodene kan utfordringene i anleggsgjennomføringen sammenlignes med anleggsarbeidene på Skøyen stasjon, som sto ferdig i 1998, og Asker stasjon som ble gjenåpnet i 2005. For å sikre både passasjerer og anleggsarbeidere bygges det et 2,5 meter høyt gjerde mellom trafikkerte spor og anleggsområdet.

Noen utsatte steder, hvor det skal foregå anleggsaktivitet i høyden, bygges det høye skjermvegger mellom anleggsområdet og Drammenbanen.

I løpet av den første togfrie helg i april ble det montert en sikkerhetsskjerm, slik at en ny Granfoss bru kan bygges uten at den kommer i konflikt med trafikken på Drammenbanen.

Maks 25 cm til plattformkant

Etter flere møter mellom Jernbaneverket, Statens Jernbanetilsyn og Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket forpliktet seg til at maksimal usikret avstand mellom tog og plattformkant skal være



SIKKERHETSSKJERM: I løpet av den første togfrie helg i april ble det montert en sikkerhetsskjerm, slik at en ny Granfoss bru kan bygges uten at den kommer i konflikt med togtrafikken.

maksimum 25 cm på Lysaker.

– 80 prosent av toglengdene vil uansett ha en avstand til plattformkant som er mindre enn 22 cm, noe som bare er to cm mer enn om stasjonen hadde ligget på rett linje sier prosjektsjef for Lysaker stasjon, Torbjørn Løvaas i Jernbane-

verket Utbygging.

– Det er for de resterende 20 prosentene av toglengdene vi må finne løsninger som sikrer at avstanden ikke overskrider 25 cm, sier Torbjørn Løvaas.

oyg@jbn.no



Rulletrapp-løsning

Prosjektledelsen for utbyggingen av Lysaker stasjon mener det skal være mulig å få plass til rulletrapper i tillegg til vanlige trapper på Lysaker stasjon. Det ser også ut som det skal bli plass til leskur på plattformene. Dermed ligger det an til at politikerne i Bærum blir tilfredse. Første gangen de behandlet forslaget til endring av reguleringsplanen for Lysaker stasjon, kom det innvendinger mot at det ikke var funnet plass til leskur og rulletrapper. Siktforhold og trangboddhet til tross, det skal være mulig å finne en løsning på dette, mener prosjektleder Torbjørn Løvaas. (Utbygger'n)

Lysaker - Sandvika

- Kommunedelplan for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker vedtatt i mai 1998.
- Kommunedelplanens arealdel 1998-2015 vedtatt i mai 1999.
- Prinsippplan for Lysakerområdet vedtatt juni 1999.
- Fylkestingsvedtak i Akershus juni 2002 om å bygge auomatbane Lysaker-Fornebu.
- Endring av prinsippplan for Lysaker-området vedtatt i desember 2002.
- Bærum kommune la i mars ut reguleringsplanen for strekningen Lysaker-Sandvika til offentlig ettersyn. Fristen for merknader 12. mai.

Nytt dobbeltspor Skøyen-Asker

- Det er store køproblemer på Drammenbanen og E18 gjennom Oslo, Bærum og Asker.
- I 2011 kuttet reisetiden Asker - Oslo S fra 25 til 18 minutter.
- I 2004 var reisetid med bil i morgenrushet 54 minutter på E18 fra Asker til Skøyen.
- Pendlere sparer mer enn 50 reisetimer i året.
- Kapasiteten på Drammenbanen dobles, fra 12 til 26 tog pr time i hver retning.
- Jernbanen kan i rushtiden transportere like mange reisende som fire firefelts motorveier.
- Med fire spor vil forsinkelser for tog med ulikt stoppmønster lettere kunne unngås.

Ny vestkorridor

Strekning	Byggetid	Lengde	Kostnad
Sandvika-Asker	2001-2005	9,5 km	3,7 mrd
Lysaker st.	2005-2009	1,2 km	1,1 mrd kr
Lysaker - Sandvika	2007-2011	6,7 km	2,6
Skøyen - Lysaker	Etter 2015	2,1 km	Ikke beregnet

Suksess for Skarverennet

Når 11 000 skiløpere skal fraktes inn på veiløse Hardangervidda for start i Skarverennet, er det en logistikkoperasjon av dimensjoner som må til for å få alt til å gå i hop. Til årets Skarverenn ble det satt opp 40 ekstratog. Med enkeltspor og begrenset antall sidespor ligger det mye solid jernbanetenkning bak avviklinga. Det gikk veldig bra. Når det i tillegg er strålende sol og skarpt føre, ble rennet i etterkant omtalt som en stor suksess. Ole Einar Bjørndalen var raskeste mann over fjellet, mens Marit Bjørgen, Natalie Santer m.fl. måtte se seg slått av ex-landslagsløper Elin Nilsen i kvinneklassen.

Protest fra CargoNet

CargoNet protesterer mot at det blir brukt offentlige midler til å subsidiere Ofotbanen AS, slik at de kan sette i gang prøvedrift med gods-transport på strekningen Narvik-Moskva (BEAR = Barents Euro Arctic Rail).

Narvik Spedisjon har, som en av drivkreftene for å utvikle gods-trafikk mellom Narvik og Moskva, gjort avtale med Ofotbanen AS om å overta vognene som finske VR kjører til og fra Haparanda. CargoNet mener at offentlige midler ikke kan brukes til formålet fordi det vil være konkurransevridende.



FOTO: OFOTBANEN AS



SUPERBRUKERE: Toginformatør Tore Tollerud ved trafikkstyringssentralen i Oslo, gruppeleder txp Mosjøen, Oskar Nilssen og togleder Richard G. Hagen i Stavanger er alle superbrukere i TIOS. Her i diskusjon med seksjonssjef Bjørn Johannessen i Trafikk Drift.

Jakter på datafangst

Både togselskapene og myndighetene krever stadig mer informasjon om toggangen. Det verktøyet Jernbaneverket benytter for å finne og sammenstille dataene, er TIOS - en forkortelse for TrafikkInformasjon og OppfølgingsSystem.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

TIOS er en landsdekkende database for togtrafikk. Her lagres togenes gang i forhold til oppsatt rute, materiellsammensetting på togene og hva og hvor mye de frakter, kapasitetsbegrensninger i sporet og årsakene til at enkelte tog ikke holder ruta.

Disse dataene kommer delvis automatisk - avlest av baliser i sporet - eller de blir lagt inn manuelt.

Grunnlaget for alle rapportene ligger i TIOS. Derfor er det så viktig at man kan stole på de dataene som er innrapportert.

Forsinkelser

- TIOS er også grunnlaget for beregning av avgifter og krav til togselskapene. Og det gir en oversikt over årsaker til forsinkelser.

Det siste er et nyttig verktøy for å foreta forbedringer - om det er for togselskapene eller for infrastruktureier - for å fjerne årsaken til at et tog blir forsinket, sier Bjørn Johannessen, seksjonssjef i Trafikkdivisjonen.

Dagsrapport

TIOS sørger for at det hele tiden foreligger en troliste over hvor alle tog i Norge befinner seg, om noen er forsinket, hvilken stasjon de neste gang kommer til og hvilket spor de da kjører inn på.

Dataene som TIOS produserer, brukes som daglig rapport over punktlighet for Flytoget, lokaltogene på Østlandet, Jærbanen og Trønderbanen. Andre skal ha ukerapporter og atter andre nøyer seg med månedsrapporter.



INFORMASJONSSJEF: Henning Lode har nettopp begynt regional informasjonssjef i Jernbaneverket.

Mr. Jærbanen til JBV

Tidligere strekningsansvarlig i NSB, Henning Lode, blir regional informasjonssjef i Jernbaneverket. -Jeg ser frem til å jobbe med de mange utfordringene jernbanen står overfor i denne regionen, sier Lode - i Rogaland best kjent som Mr. Jærbanen.

I Rogaland har Henning Lode mer eller mindre vært synonymt med Jærbanen og NSB i mange år. Nå går han fra stillingen som strekningsansvarlig for NSB mellom Kristiansand og Stavanger til stillingen som informasjonssjef for Jernbaneverket på den samme strekningen.

Milepæl

- Jeg har hatt mange spennende og lærerike år i NSB. Men når vi nå har nådd en milepæl med over 2,5 millioner årlige reiser på Jærbanen samtidig med at det nye rutetilbudet for regiontogene er på plass, følte jeg at tidspunktet var inne til å finne nye utfordringer, sier Henning Lode.

Spesielt interessant synes han det vil være å ta med seg en kunde- og markeds-

rettet kultur inn i en forvaltningsvirksomhet som Jernbaneverket.

Styrke omdømme

- Jeg håper det kan brukes til å styrke Jernbaneverkets omdømme og samtidig bidra til å oppfylle samfunnets forventninger til en moderne jernbane. Jeg har i en årrekke samarbeidet godt med Jernbaneverket om både stasjonsutvikling og punktlighetstiltak, og vet at jeg går inn i et kunnskapsrikt og utviklingsorientert miljø.

Jernbaneverket ønsker å styrke det eksterne informasjonsarbeidet i regionen fordi Jærbanen og Sørlandsbanen er strekninger med høy prioritet i Nasjonal transportplan i årene framover.

Henning Lode tiltrådte stillingen 1. mai. (BaneNettet)

Samarbeid med Trygg Trafikk

Jernbaneverket har inngått et nærmere samarbeid med Trygg Trafikk for å styrke sikkerheten ved passering av planoverganger. Alle fylkessekretærene i Trygg Trafikk blir involvert i dette samarbeidet, som blant annet innebærer felles stands og lokale informasjonstiltak. Formålet med samarbeidet er å nå bedre fram til trafikantene med informasjon om farene ved kryssing av planoverganger. (BaneNettet)

Bøtlagt for sporgjengeri

En person er bøtlagt med 6 000 kroner for å ha gått i sporet på Lillehammer 10. mars i år. Fotturen gikk på jernbanesporet sørover fra byen ved 23-tiden denne fredagskvelden. Politiet ble varslet av personer som hadde observert mannens vandring mellom jernbaneskinnene, og togtrafikken ble stanset en times tid mens letingen etter fotgjengeren pågikk.

Stor jobbinteresse

Hele 131 søkere meldte seg da Jernbaneverket lyste ut to stillinger som toginformatører knyttet til den nye trafikkstyringssentralen på Marienborg i Trondheim.

Påsketokampagne

I forbindelse med påskeutfarten arrangerte Jernbaneverket informasjonstiltak for bevisstgjøre påsketuristene mot farene med å krysse jernbanespor utenom planovergang, bruer eller tunneltak. Påskereisende til Hardangervidda ble onsdag før Skjærtorsdag møtt med informasjon og konkurranse på toget, samt varm toddy på perrongen ved ankomst Finse. De som reiste til Kongsvoll og Hjerkin på Dovrebana og til Majavatn og Lønsdal på Nordlandsbanen, fikk også en brosjyre med oppfordring om å passe seg selv ved kryssing av sporet.

Stemmen fra oven



TA Plass:

Hanne Abrahamsen har full oversikt!

OSLO S: «Plong! Tog fra Stavanger...» Toginformatør Hanne Abrahamsen er blant dem som vanligvis høres, men ikke sees.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

– Slapp jobb? Hvis vi har lite å gjøre, så er det et tegn på at trafikken går bra. Denne dagen har så langt vært en god dag i jernbanens historie. Vi har kun innstilt halvannet tog, ler Hanne Abrahamsen.

– Når begynte NSB å operere med halve tog?

– Det var en avgang som bare ble innstilt mellom Spikkestad og Heggedal, der den ble dekket opp av et annet togsett.

Dirigentenes podium

Trafikkstyringssentralen som fyller

mesteparten av 9. etasje på Oslo S, kan minne om et kinolokale. «Lerretet» utgjøres av en enorm tavle med oversikt over hele linjenettet i Oslo-regionen, blinkende lys viser hvor de ulike togene til enhver tid befinner seg. Dandert oppover i podier, sånn at alle skal ha best mulig utsikt til tavla, sitter et snes personer, de fleste togledere, hver omgitt av et batteri med dataskjermer. Midt ute i dette velorganiserte kaoset, som utstråler effektivitet og handlekraft, sitter Hanne som en av sju toginformatører.

– Vi har ulike ansvarsområder, i dag har jeg ansvaret for Oslo S og Nationaltheatret, mens en annen har Hovedbanen fra Bryn til Eidsvoll og en tredje Østfoldbanen. To må til for å holde orden på Drammenbanen, der har det blitt veldig mange avganger å holde styr på. Dessuten driver én med ordrefordeling til toglederne, og én er mediekontakt.

På påsketur

Hanne er ikke på jobb, hun er på tur, vanligvis førstetur, sistetur eller natta. Denne onsdagen før skjærtorsdag har hun en kort og fin påsketur, fra seks til tolv om formiddagen.

– Turbegrepet henger vel igjen fra tida som konduktør, en bakgrunn som for øvrig har vært svært nyttig her inne. Man kjenner både terminologien og geografien fra før. Dessuten vet alle konduktører hvor viktig det er med god informasjon til passasjerene. Folk kom jo alltid til oss og klaget!

Annen forståelse

Det er ett år siden Hanne trakk i hus. Utsiktene til lettere skift lokket mest.

– Jeg likte godt å være ute blant kundene, men arbeidstida var hard, ofte med lange opphold på stasjonene. Her er man sine åtte timer, og så går man hjem – uavhengig av forsinkelser. Jeg har forresten fått

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Hanne Abrahamsen

ARBEIDSSTED: Trafikkstyringssentralen Oslo S

TITTEL: Toginformatør

STARTET SOM: Konduktør i NSB i 1994

BOR: Rælingen



en helt annen forståelse av dette med forsinkelser etter at jeg begynte her, at problemene ikke bare gjelder mitt tog, men at det som regel er en større kabal man må få til å gå opp. Det er tett mellom togene i rushet, og det skal lite til før tabellen forskyver seg.

Ærlighet varer lengst

Man får lett følelsen av å være Vår Herre når man roper opp at bakerste togsett er avstengt, og at passasjerene bør gå framover på perrongen, og så ser man på monitoren at de lyster. Fascinerende!

– Ved å gi denne typen informasjon letter vi av- og påstigningen. Jeg synes det blir mer og mer fokus på informasjon, noe som er gledelig. Det er viktig å gi informasjon uansett. Vet man ikke når trafikken kommer i gang igjen etter en stans, får man opplyse det, så kan folk agere deretter. Verst er det ikke å høre noe. Så er det også nødvendig å være fullstendig ærlig: Har det skjedd en påkjørsel, så får vi bare si det!

Left hand side...

– Tonefallet i høyttaleren er det

samme på jernbanestasjoner over hele verden. Lærer dere å være upersonlige?

– Nei, det handler vel mest om å være tydelig, og så er det mange innøvde fraser, ikke minst på engelsk. Vi går på høytalerkurs to ganger i året.

– *Føler du aldri en uimotståelig trang til å si noe sprøtt?*

– Egentlig ikke, men man blir av og til litt lattermild, for eksempel når man skal annonsere «train to Stavanger at seven-eleven...».

– *Redd for å si noe «gærent», da?*

– Nei. Den klassiske tabben er å trykke på knappen for gal stasjon, sånn at meldingen for eksempel havner på Nationaltheatret i stedet for Sentralstasjonen. Da blir det lett kluss med hvilket spor togene går fra.

Hanne Abrahamsen får plutselig mye å gjøre. Skiltingen på spor 10 har hengt seg opp og viser sjøville destinasjoner. Her må det informeres omgående!

– Aldri en kjedelig dag her, vinker hun farvel.

SAGT OM JERNBANEN



«Befolkningen kan med sin beste vilje ikke forstå at en investering i et godt kollektivtilbud vil ødelegge landets økonomi, føre til en renteøkning eller ødelegge for sysselsettingen i Norge på sikt. Hvem tror på det? Investering i nytt dobbeltspor Ski - Oslo må skje nå.»

GUNNAR MELGAARD, (H)

Ordfører i Opepgård
(Østlandets Blad)

«Vi forventer at regjeringen ved revidert nasjonalbudsjett øker potten til Jernbaneverket slik at det blir fart på planleggingen av nye strekninger, herunder Oslo-Ski.»

KJELL ERIK ONSRUD

Leder av For Jernbane

«Når politikerne støtter jernbane til Tromsø, så er dette det samme som å bygge ned næringslivet i Tromsø, og man kan heller ikke planlegge utvikling av byen i påvente av en eventuell jernbane. Dette vil være en tragedie for byen.»

JOHAN P. BARLINDHAUG,

Venstrepolitiker, forretningsmann etc. i Tromsø
(Nordlys)

«NSB har allerede lagt ned eget billettsalg på mange stasjoner langs Bergensbanen, det går ikke på Finse! Finse er unikt! Finse er et veiløst samfunn, og NSB må heller be om ekstra tilskudd for å ivareta en viss service på Finse.»

TROND HELLELAND

Samferdselspolitisk talsmann for Høyre

«Det er et veldig stort endringspotensial i bybanekorridoren. Bare ved bybanestoppene er det potensial til å bygge ut 3000-4000 nye boliger.»

METTE SVANES

Plansjef Bergen kommune
(Fanaposten)

KØBENHAVN: I fjor var teknisk direktør Eigil Sabroe i Banedanmark en av Danmarks mest utskjelte ledere. Nå forsikrer han oss om at det ikke blir noen ny «helvetessommer» på det danske jernbanenettet.



Dansk jernbane

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

I et intervju med Jernbanemagasinet forteller Sabroe om hvorfor alt som kunne gå galt, gikk galt og hva slags grep som er tatt siden i fjor sommer. Han har også klare tanker om hvordan Banedanmark skal nå sin visjon om å «skape og drive Europas mest moderne jernbane med høy effektivitet».

Forgjeves

På ettersommeren og tidlig på høsten i fjor prøvde Jernbanemagasinet forgjeves å få et intervju

med Sabroe. Han hadde rett og slett for mye å stri med både når det gjaldt et nedslitt jernbanenett, pågående medier og kritiske politikere.

Da vi tok kontakt med ham på nyåret, var det ikke nei i hans munn. Fortsatt har Banedanmarks tekniske direktør det travelt, men vi fikk rikelig tid med nok en trivelig dansk jernbanemann.

Jernbanemann

At den til tider utskjelte tekniske direktøren er en jernbanemann, er det ingen tvil om. I hele sitt voksne

liv har Sabroe jobbet på jernbanen, og han kan se tilbake på hele 40 års virke på ulike poster i DSB og i Banedanmark.

Sabroe hadde derfor masser av jernbaneballast da han høsten 2004 takket ja til jobben som teknisk direktør. Han var likevel ganske «fersk» i den nye jobben da det for alvor braket løs tidlig i fjor sommer.

Ufortjent syndebukk

– *Hvordan var det å være teknisk direktør i Banedanmark i fjor, med saktekjøringer, forsinkelser, rasen-*



**KJEMPE-
JOBB:** – Alle
medarbeiderne
i Banedanmark
har gjort en
kjempejobb,
sier teknisk
direktør Eigil
Sabroe.

FOTO: PETER
THORNVIG

på skinner igjen

de reisende, kritiske medier og politikere?

– Daværende administrerende direktør Jesper Rasmussen og jeg ble gjort personlig ansvarlige for det hele. Vi fikk plutselig ansvaret for hvordan jernbanen var drevet i 150 år. Det var vanskelig å påta seg, og det førte til et meget stort press på meg personlig, mine medarbeidere og hele organisasjonen. Et slikt press kan en håndtere en viss tid, men ikke i lengden.

– Hva har vært verst?

– Det var at Jesper Rasmussen ufortjent ble gjort til syndebukk for

jernbanens tilstand som følge av for lave rammer til vedlikehold og investeringer i en rekke år før hans tid.

Kjempejobb

– Nå er det slutt på alle saktekjøringene og alt går så mye bedre. Hvorfor?

– Først og fremst fordi alle medarbeiderne i Banedanmark har gjort en kjempejobb. I tillegg har vi gjort to avgjørende grep.

– Da jeg tiltrådte som teknisk direktør, skiftet jeg raskt ut lederne i min organisasjon med nye folk på

alle poster. De tidligere lederne var ikke handlekraftige nok. Med stor vekt på åpenhet har mine nye folk i fellesskap løst de oppgaver og de problemene som et nedslitt jernbanenett stiller oss overfor.

Full styring

– Tidligere ble alt vedlikeholdsarbeidet overlatt til vårt eget entreprenørselskap. Da hadde vi ikke god nok kontroll med hvordan

«... ble ufortjent gjort til syndebukk for jernbanens tilstand»

«... forteller politikerne eksakt hva slags jernbane de får...»

EGIL SABROE, BANEDANMARK

- ▶ arbeidet ble utført. Det førte i neste omgang til at vi ikke var godt nok informert om jernbanenettets tilstand til å kunne sørge for riktig og godt nok vedlikehold.

– Betyr det at dere har skiftet ut en over hundre års drifts- og vedlikeholdskultur?

– Ja, nå har vi bygd opp en teknisk stab som håndterer og utlyser alle oppgavene. Det betyr at vår egen entreprenør må konkurrere på lik linje med de eksterne, og vi har sikret oss full styring samtidig som det sikkerhetsmessige ansvaret nå ligger i min organisasjon.

Politisk ansvar

– Banedanmark fikk 45 millioner kroner mer til vedlikehold i fjor og 200 millioner mer til vedlikehold i år. Hvor viktig er disse ekstra-millionene?

– Uansett hvor mye eller lite penger vi får, er det viktigst at vi forteller politikerne eksakt hva slags jernbane de får for de og de pengene. Så er det opp til politikerne å fastsette standarden på det danske jernbanenettet. For eksempel kan politikerne bestemme at vi skal ha høy standard på de mest trafikkerte banene, hovedbanene og S-banene, mens standarden kan være lavere på lokal- og sidebanene – hvis man godtar nødvendige hastighetsnedsettelse på disse banene.

– Da blir det Banedanmarks oppgave å sørge for å levere den standarden som politikerne har bestilt.

Europas mest moderne

– Når er visjonen om at «Banedanmark vil skape og drive Europas mest moderne jernbane med

høy effektivitet» nådd?

– Skal en ha tilstrekkelig høye mål, da må en ha visjoner. Hvorvidt vi klarer å realisere visjonen, er avhengig av om vi lykkes med å overbevise politikerne om at en total utskifting av signalanleggene på hele det danske jernbanenettet er løsningen.

– I tillegg må vi få nok penger til et godt vedlikehold og tilstrekkelige midler til nødvendige fornyelser og investeringer. Politikernes behandling av den reviderte trafikkavtalen for perioden 2005-2014 til høsten blir derfor helt avgjørende for dansk jernbanes framtid, avslutter teknisk direktør Eigil Sabroe i Banedanmark.

svein.erik.bakken@jbv.no



UKJENT: Banedanmark var ikke godt nok informert om tilstanden på jernbanenettet.

FOTO: SVEIN ERIK BAKKEN



FOR HALV PRIS: Banedanmark har halvert kostnadene til skinnesliping siden 2001.

FOTO: BANEDANMARK

- Verdensmester i å slipe skinner

Banedanmark er verdensmester i å slipe skinner. Det mener områdesjef David Mayeur i det sveitsiske entreprenørselskapet Speno International.

Speno International eier noen meget avanserte slipetog og sliper skinner rundt om i verden.

Banedanmark leier et av disse sveitsiske togene om lag tre måneder i året.

Halverte kostnadene

Det koster omkring 100.000 danske kroner per natt å slipe skinner. Derfor skal tiden utnyttes effektivt – og det gjør Banedanmark.

– Siden 2001 har Banedanmark halvert omkostningene per kilometer, forteller vedlikeholdsleder Pernille Skovrup i Banedanmark.

Generelt er de europeiske lan-

dene gode til å utnytte slipetog effektivt, og i Europa er Banedanmark best til å planlegge og gjennomføre skinneslipningen.

– I forhold til det svenske Banverket, for eksempel, er det 20 prosent billigere for Banedanmark å få slipt skinnene, opplyser Skovrup.

Mindre støy

Sveitserne har de siste tre årene slipt til sammen om lag 800 km skinner i Danmark. Fra januar til 4. mai i år sliper Speno International ytterligere om lag 300 km skinner forskjellige steder i Danmark.

Slipetoget kjører tre til seks ganger på samme strekning for å fjerne

bittesmå, rifler og bølger på skinnene.

– Når ujevnhetene på 0,05 til 0,10 millimeter er vekk, blir støyen ti desibel lavere. Det kan øret oppfatte som en halvering av støyen. Så for de nærmeste naboene betyr det utrolig mye at Banedanmark sliper skinnene jevnlig, sier Pernille Skovrup.

De små riflene og bølgene kan også gi uhensiktsmessig, store vibrasjoner i sporene. Det fører til at sporene må justeres hyppigere og at både skinner, sviller og ballast får en kortere levetid. Derfor er skinneslipningen også med på å forlenge sporenes levetid.

På rødgrønne spor

«Vi må se mot Stockholm for å stoppe den økte forurensingen fra norske veier,» skriver stortingsrepresentant Hallgeir H. Langeland i denne kronikken. Han viser til at innføring av rushtidsavgift har redusert biltrafikken med hele 25 prosent.

Den rødgrønne regjeringens transportkart: Soria Moria plattformen, lover økt satsing på samferdsel. Regjeringen skal innfri løftene i Nasjonal transportplan og øke investeringene i både jernbane og vei med 1 milliard per år i forhold til Bondevik-regjeringen.

Denne satsingen på jernbane og vei er gjensidig avhengig av hverandre gjennom en todelt målsetting. I byer og bynære områder skal veg og kollektivtilbudet styrkes. I distriktene skal vi bygge ut og vedlikeholde vegnettet og sikre et godt ferjetilbud og utbedre havner og farleier.

Ruste opp

Kollektive løsninger skal bli lønnsomme og foretrukne blant både privatpersoner, næringsliv og lokale myndigheter. For jernbanen betyr det å ruste opp skinnegang og bygge dobbeltspor; utvide ordningen med ungdomskort og tilrettelegge for funksjonshemmede; øke belønningsordningen og prioritere framkommelighet. Og vi har som mål å sikre gode togforbindelser mellom hovedstedene i Skandinavia.

Dør for tidlig

Miljø- og transportutfordringene i mange norske byer er store. Ifølge Statens Forurensningstilsyn (SFT) er luftforurensningsproblemene i Bergen alvorlige. SFTs beregninger viser at hvert år dør 140 bergensere for tidlig som følge av luftforurensning, og de samfunnsøkonomiske kostnadene ved luftforurensningen i Bergen beløper seg til inntil 1,8 mrd. kroner hvert år. Det er faktisk det samme som den nylig vedtatte bybanen i Bergen koster å bygge!

Bybaner

Flere norske byer bør ta lærdom av Bergensprogrammet. Målet for bybanen og Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø er at kollektivtransporten samlet kan ta større markedsandeler i forhold til privatbil, og at mest mulig av den forventede trafikkveksten overføres til kollektive transportløsninger.

Etablering av bybaner og bybanesystemer er langt på vei bestemmende for bolig- og arealutviklingen i store byer, og den store transportkapasiteten banebaserte systemer har, muliggjør en foretting langs linjen. Samordnet bo-, areal- og transportpolitikk vil styrke trafikkgrunnlaget til bybaner og bidra til mindre luft-, støy- og klimaforurensing.

Oppsiktsvekkende

I Stockholm har man på kort tid fått oppsiktsvekkende resultater med å kreve rushtidsavgift

(trängselsskatt). Avgiften ble iverksatt ved nyttår og har på rekordtid gått fra å være en utskjelt avgift til å bli sett på som et viktig miljøpolitisk tiltak.

På hverdager i tidsrommet 06.30 – 18.00 koster det nå mellom 10 og 20 kroner å kjøre inn og ut av Stockholm sentrum.

Samtidig som stockholmene innførte avgiften, fikk de også på plass en rekke nye direktebussruter, kjøpte inn et par hundre nye busser og satte opp flere tog- og T-baneavganger.

Så langt er resultatene oppsiktsvekkende bra. Trafikkreduksjonen er på hele 25 prosent, som er langt over den opprinnelige målsettingen om 10-15 prosent. 20 000 flere stockholmere reiste kollektivt i februar i år sammenliknet med samme måned i 2005. Det er derfor jeg mener vi nå må se mot Stockholm for å stoppe den økte forurensingen fra norske veier. Kommunene må stimuleres til å iverksette rushtidsavgift i Norge også. Det må bli dyrere å bruke bil for oss som bor i by og kan la være.

Belønne byer

I denne sammenhengen vil jeg trekke frem den såkalte belønningsordningen for bedre kollektivtransport som et viktig statlig bidrag for å få flere til å velge kollektivt. Enkelte byer som satser på en moderne, miljøvennlig samferdselspolitikk, blir i dag belønnet med statlige midler for å gjøre mer av det samme.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Hallgeir H. Langeland
TITTEL: Stortingsrepresentant,
SV



Betalstation

10 Kr

Etter regjeringsskiftet ble ordningen utvidet slik at også Tromsø får midler, i tillegg til de opprinnelige fem byområdene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand.

Jeg er veldig glad for at Soria Moria-plattformen slår fast at den rødgrønne regjeringen skal både øke og utvide ordningen til å gjelde flere byer. Det er helt klart et behov for en større satsing rettet direkte inn mot driften av kollektivtransporten i flere byer, ikke bare i de største.

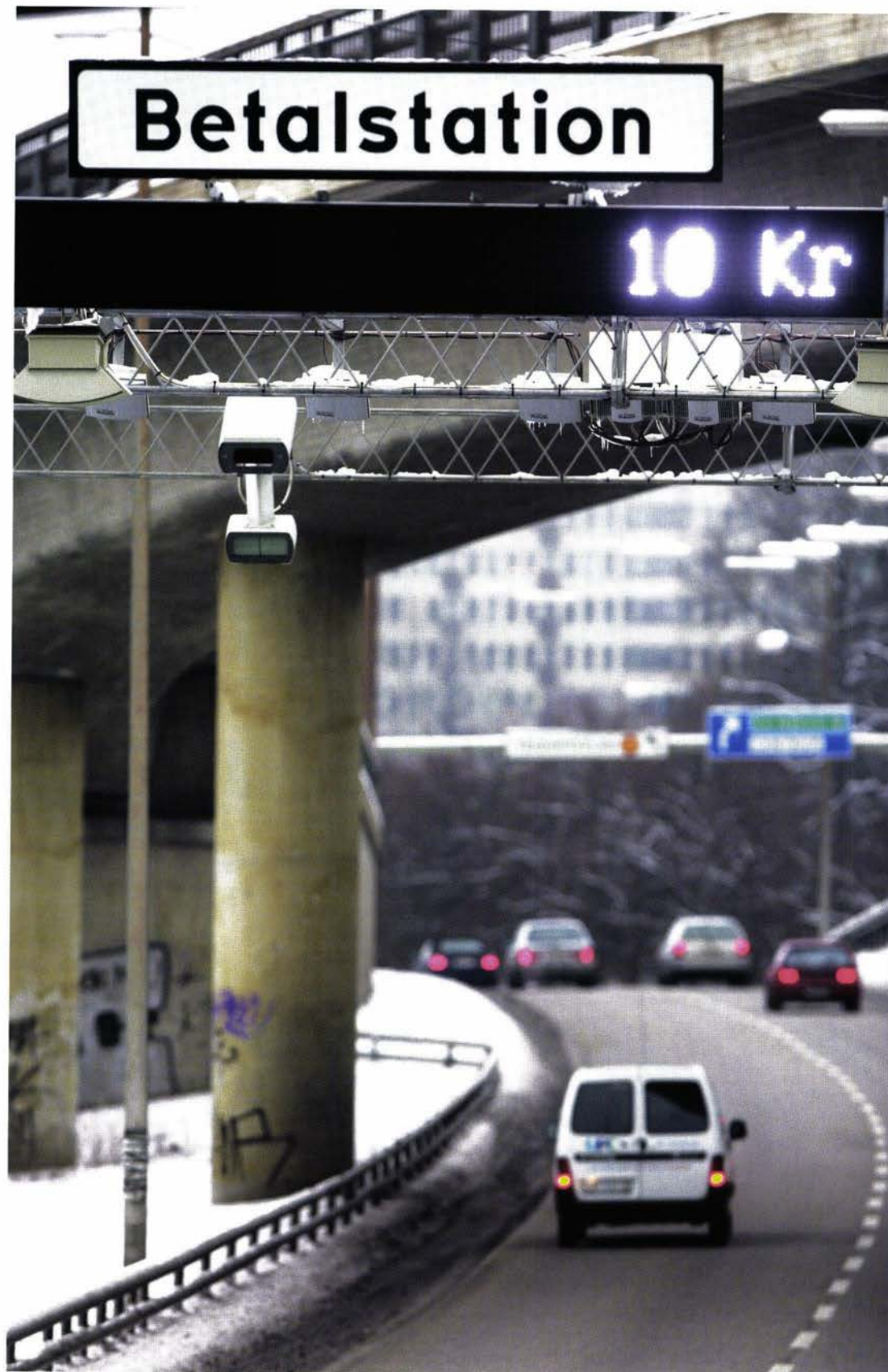
Slåss sammen

Erfaringene fra Stockholm utfordrer vår vanetenkning når det gjelder gode og moderne transportløsninger. Så langt har svaret fra de fleste pressgrupper vært: Nye veier, nye tunneler og mer asfalt!

Med Soria Moria får vi en utvikling hvor vi øker satsingen på skinnegang, kollektivtrafikk, gang- og sykkelveier og utvider belønningsordningen. Derved kan vi redusere alle former for forurensning. Og vi må få til forsøk med «trängselsskatt»!

Mens galluptalla svinger seg opp for de som lover mest penger til mer forurensning og asfalt, må vi som gjerne vil overlate en renere klode til framtidens generasjoner, få fart på de miljøvennlige sporene gjennom Norge!

Kom opp på barrikadene og slåss sammen med oss rødgrønne for framtidens beste løsninger!



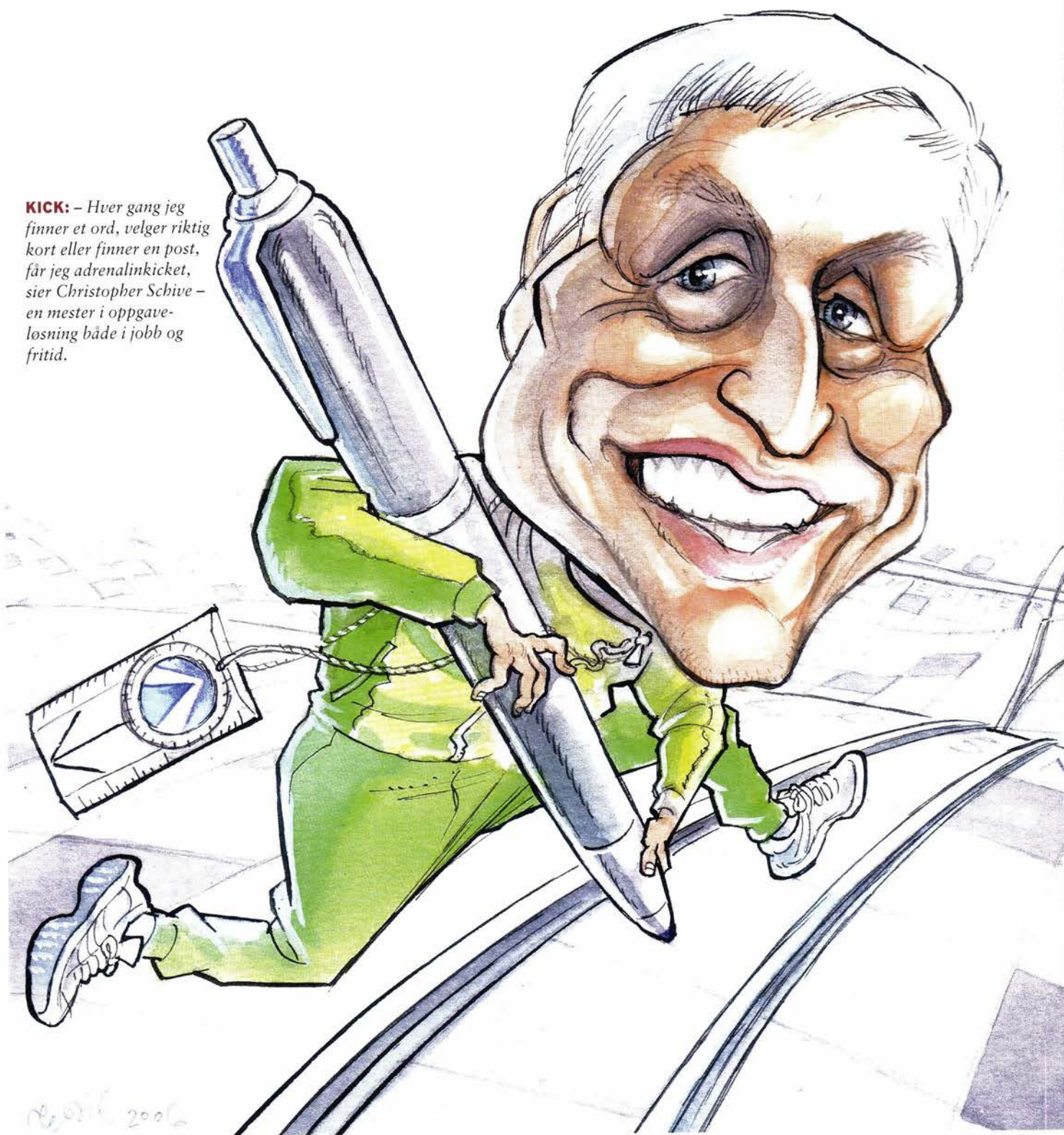
FÆRRE BILER: En ny rushtidsavgift på 10-20 kroner førte til en oppsiktsvekkende reduksjon i biltrafikken til og fra Stockholm.

FOTO: FREDRIK SANDBERG, SCANPIX

MØTE MED

Jens Christopher Schive (45), teknisk sjef i Jernbaneverket

KICK: – Hver gang jeg finner et ord, velger riktig kort eller finner en post, får jeg adrenalinkicket, sier Christopher Schive – en mester i oppgaveløsning både i jobb og fritid.



Mester på kryss og tvers

Som 10-åring ble han sendt med tog til Frankrike for å lære språk. Nå er han jernbanens Petter Smart og norgesmester i kryssord for fjerde gang. Jens Christopher Schive (45) får et adrenalinkick av å løse oppgaver. På kryss og tvers - på jobb og fritid.

Tekst: TORE HOLTET

Tegning: EGIL NYHUS

Kontor nummer 687 hos «teknisk sjef Premiss og utvikling i Infrastrukturdirektørens staber» på Stortorget i Oslo flommer over av papirer på bord og stoler. Den gråluggede mannen som liker seg best når Jernbaneverket utfordres til å finne nye tekniske løsninger, bobler over av ideer.

– Jeg hadde en kjempeidé i går. Jeg kan ikke røpe den ennå, men den vil kunne løse mange problemer som vi sliter med, beretter han engasjert etter at

«Jeg hadde en kjempeidé i går»

vi har satt oss ned i en sofagruppe utenfor kontoret. Her er det nemlig ledig sitteplass for oss begge...

Språk og tog

Christopher – Jens har forduftet i dagligtale – vokste opp i et ikke helt vanlig hjem i Halden. Foreldrene var lærere; far var filolog og mor var hustellærer. Familien disponerte imidlertid ikke bil.

– Det ble mye språk, og jeg fikk kjørt mye tog. Jeg tilbrakte de fleste somrene i utlandet for å lære språk, og som 17-åring hadde jeg min femte interrail. Det er kanskje norgesrekord?

– Men språk og ingeniørfag – rimer det?

– Nei, men jeg hadde anlegg for analytisk tenkning. Og det er gjennom fagene matematikk og fysikk at du virkelig får brynt deg med oppgaveløsning. Denne interessen lå nok latent, og det er den som har brakt meg inn i

hobbyer som kryssord og orientering.

Spenningen, gleden ved lykkes, trangen til å komme i mål - det er drivkreftene i seksjonssjefens motor.

– Jeg gir meg aldri før jeg må, forsikrer han.

I NM som 15-åring

Kort tid før vi avtalte intervjuet med Christopher, hadde han for fjerde gang vunnet NM i kryssord. I finalen hadde han 181 riktige ord av 188 mulige – 19 ord bedre enn nummer to.

Fra før var 15000 deltakere danket ut.

– Hvorfor er du blitt så god i nettopp kryssord?

– Det begynte i det små. Min far var en lite ambisiøs kryssordløser. Da han ikke klarte mer, stoppet han. Jeg fortsatte der han slapp; lette og søkte i ord-bøker og fant raskt ut at oppgavene kunne løses.

– Etter hvert begynte jeg å konkurrere, og som 15-åring deltok jeg i mitt første norgesmesterskap i kryssord, beretter mesteren, som har vært med blant de siste 100 finalistene siden 17-18 årsalderen.

Se løsningen i et mylder

Tror du Christopher kaster seg over kryssordene med en gang ukebladene er på gata, må du tro om igjen.

– Det er et begrenset vokabular i standardoppgavene. Så dem forlot jeg ganske fort. I Norge lages det ikke mange oppgaver som virkelig er vanskelige å løse. Mesterskapsoppgavene er i utgangspunktet så ekstremt vanskelige at vinneren må kunne mestre analytiske

«Kanskje vi skal tenke litt annerledes...»



TENKER NYTT: - Det er ikke sikkert vi skal gjøre ting på den måten vi alltid har gjort, sier Christopher Schive.

FOTO: TORE HOLTET

- metoder. Det handler om å håndtere mange variabler og se løsningen i et mylder av muligheter.

- Hvem har lært deg dette?

- Det tror jeg er egentrening. Jeg hadde en stimulerende oppvekst der vi brukte mye tid på aktiviteter som kryssord, bridge og orientering. Hver gang jeg finner et ord, velger riktig kort eller finner en post, får jeg adrenalinkicket. Det er som når de finner sjørøverskatten i spenningsbøker. Det er jo så mye spennende å foreta seg ... Jeg skjønner ikke folk som sier de kjeder seg. Jeg husker de snakket om brakkesyken i militæret. For meg var det der helt fjernt.

Christopher innrømmer likevel at det kan være kjedelig å løpe.

- Men gir du meg et kart i handa, går både oppoverbakker og nedoverbakker i full fart, sier han før han betegner seg som en middelmådig orienteringsløper. Dårlig fargesyn og en tung benbygning får noe av skylda.

Lærte stasjonene

- Hva gjorde at du begynte på jernbanen?

- Vi reiste mye som familie. Foreldrene mine bodde i Lofoten om sommeren, og jeg hadde oversikt over alle stasjonene mellom Halden og Fauske. Også alle utenlandsturene ga meg jernbanemessig ballast.

- Likevel ante jeg ikke hva jeg skulle bli da jeg gikk ut av videregående. Men sommerjobb i Norges geografiske oppmåling - med

mange flotte naturopplevelser mellom Andøya og Senja og på fjelltoppene i Børgefjell nasjonalpark - gjorde at jeg valgte å utdanne meg på NTH. Da vi skulle spesialisere oss, reklamerte jernbaneprofessor Odd Svennar så friskt for jernbanen som arbeidsplass at jeg kom ut med landmåling og jernbaneteknikk i skjønn forening. Og den fagkombinasjonen passet godt med stillingsutlysninger fra NSB akkurat da (i 1985). Siden har jeg vært på jernbanen, og her er det nok av oppgaver å løse ...

Så lyset

- Hva er den mest spennende oppgaven du har vært med på å løse i Jernbaneverket?

- Det var kanskje da vi utviklet nye nødlyssystemer for tunneler. Jeg tilbrakte mye av sommeren 2002 nede i tilfluktstrommet under Nationaltheatret stasjon - til jeg omsider så lyset - bokstavelig talt. Den løsningen som ble valgt, ga oss en kraftig kostnadsreduksjon. Det er morsomt å se at den samme løsningen er valgt i en rekke tunneler de siste åra. Også den gangen var det selvfølgelig mange feilspor underveis, sånn som i kryssord og orientering. Du må hele tida ha i bakhodet: «Kanskje følger jeg feil spor?»

Tenke annerledes

Christopher Schive har liten sans for alle planene som ender i bokhylla, og han snakker lite pent om

rigide systemer, tunge byråkratier og kompliserte, dyre løsninger. Til gjengjeld er han en varm tilhenger av samarbeid og kreativitet, selv om det noen ganger betyr at man må ta snarveier i styringssystemet, og beslutningsprosesser må kortsluttes.

- Mitt motto er at «Jernbaneverket kan alt - et eller annet sted».

- Prosjektet «Lett på trå'n» ... - ... er et eksempel på det. Vi bestemte oss for å se om profilene i tunnelene og under broene kunne utvides for å gi plass til høye bilvogner og tok kontakt med dem som faktisk kunne. De som jobber med kontaktledningssystemer, var fulle av ideer. De sto under broene og boblet av ideer ...

- Vi må også snakke med helt andre personer enn dem vi har pleid å snakke med, fastslår Christopher, som i framtida ønsker å bruke sine evner på å sikre mer trafikk på jernbanen. Når vi opplever at flere selskaper begynner å tjene penger på jernbane, blir det mer kraft i ønskene om en bedre jernbane. Vår oppgave er å fokusere på hvordan jernbanen skal få større betydning i det norske samfunnet. Da er det ikke sikkert at vi skal gjøre ting på den måten vi alltid har gjort. Kanskje vi skal tenke litt annerledes, sier Christopher Schive, som er overbevist om at oppgavene best løses på kryss og tvers - også i Jernbaneverket.

tore.holtet@jbv.no

Tar omdømme på alvor

MMI-undersøkelsen i 2005 viste at Jernbaneverket ennå sliter med et dårlig omdømme. – Men dette kan vi sammen gjøre noe med om vi tar omdømmet på alvor og erkjenner hva det betyr for oss, sier informasjonsdirektør Jan Erik Kregnes.

Tekst: SINDRE ÅNONSEN

Årets ledersamling i Jernbaneverket setter omdømmet høyest på dagsordenen. Og negative MMI-resultater til tross: Det legger ingen demper på engasjementet til informasjonsdirektøren – snarere tvert imot.

– Vi er bedre enn vårt rykte, og resultatene fra slike undersøkelser henger nok også sammen med hva slags virksomhet Jernbaneverket har ansvar for. Flere andre transportetater er å finne i samme enden av skalaen, og det er nok et resultat av at samferdsel engasjerer folk – enten du tar toget eller kjører bil.

Historiene

– Vi må bruke folks engasjementet og oppmerksomhet på en positiv måte. Hver eneste uke og måned kan vi finne små eller store suksesshistorier i Jernbaneverket: høy punktlighet, et prosjekt som er gjennomført helt etter plan og budsjett, eller at vi bygger en plattform ved en fotballstadion. De historiene må vi bli flinkere til å fortelle om. For hva betyr ikke suksessene for fremtidig rekruttering av arbeidskraft? Hvem ønsker å jobbe i en virksomhet med et dårlig omdømme? spør Kregnes.

– Men det er vel derfor vi har en informasjonsavdeling?

– Informasjonsavdelingen har en viktig jobb å gjøre på det området, men alle har vi et ansvar for å fortelle både familie, venner og forretningsforbindelser om suksessene. Det etterlater et positivt inntrykk og kan ikke understrekes sterkt nok.

Troverdighet

– Mange vil vel mene at omdømmet først og fremst skapes gjennom kvaliteten på de tjenestene vi

leverer. Hvis togene står og det ikke kommer informasjon fra høytalerne, hjelper det vel ikke å snakke om omdømme?

– Det er helt åpenbart at Jernbaneverket kan bli bedre på mange områder – og det blir vi hver eneste dag. Både punktlighets- og sikkerhetstall viser at vi over lang tid har hatt en positiv utvikling på disse viktige områdene. Og det må vi bli flinkere til å kommunisere, samtidig som vi skal være ydmyke nok til å innrømme feil. Det handler om troverdighet.

Gir moderne jernbane

Kregnes er opptatt av hva slags ansikt Jernbaneverket viser omverdenen.

– Opplevs vi som løsningsorienterte eller en grinete og treg virksomhet? Vet folk nok om hvilken rolle jernbanen spiller for tusenvis av mennesker hver eneste dag? Svarene på de spørsmålene vil igjen forme politikernes oppfatninger av oss. Da ser vi plutselig at omdømme i siste instans kan påvirke våre muligheter til å utvikle en moderne og konkurransedyktig jernbane, sier han.

Kregnes mener at Jernbaneverket derfor må tenke omdømme før det iverksettes tiltak som kan påkalle negativ oppmerksomhet – vi må ikke bare drive brannslukking i etterkant.

Det positive

– Men Jernbaneverket kan jo ikke tilfredsstille alle, uansett hvor sterkt vi ønsker det?

– Helt riktig, men det er måten vi sier det på som er viktig. Og i tillegg må ikke budsjettene bli noe vi skjuler oss bak. Hvis vi ser at det er rom for å gjøre justeringer underveis, så må Jernbaneverket vise seg så fleksibelt som mulig.



FORTELL: – Hver eneste uke og måned kan vi finne små eller store suksesshistorier i Jernbaneverket. Fortell om dem, oppfordrer informasjonsdirektør Jan Erik Kregnes.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Det handler om at vi deler den samme virkelighetsoppfatningen. Vi er til for omgivelsene – ikke omvendt. Derfor bør vi besvare henvendelser med det positive for øye; vi har ikke penger til alt, men heller ikke så lite at opplagt gode forslag havner i søppelbøtta før de er vurdert.

Da fremstår vi som arrogante og distanserte. Vi må huske at omdømmet er en konsekvens av våre handlinger, sier Jan Erik Kregnes, som håper og tror på engasjement rundt disse spørsmålene på ledersamlingen 9. og 10. mai.

«Vi er til for omgivelsene – ikke omvendt»

sindre.aanonsen@jbv.no

Soloppgang

Bildet er tatt en kald morgen i mars 2006 på Drammen stasjon.

Delta i fotokonkurransen, du også. Vinner du, blir du innehaver av et nytt flott digitalkamera.

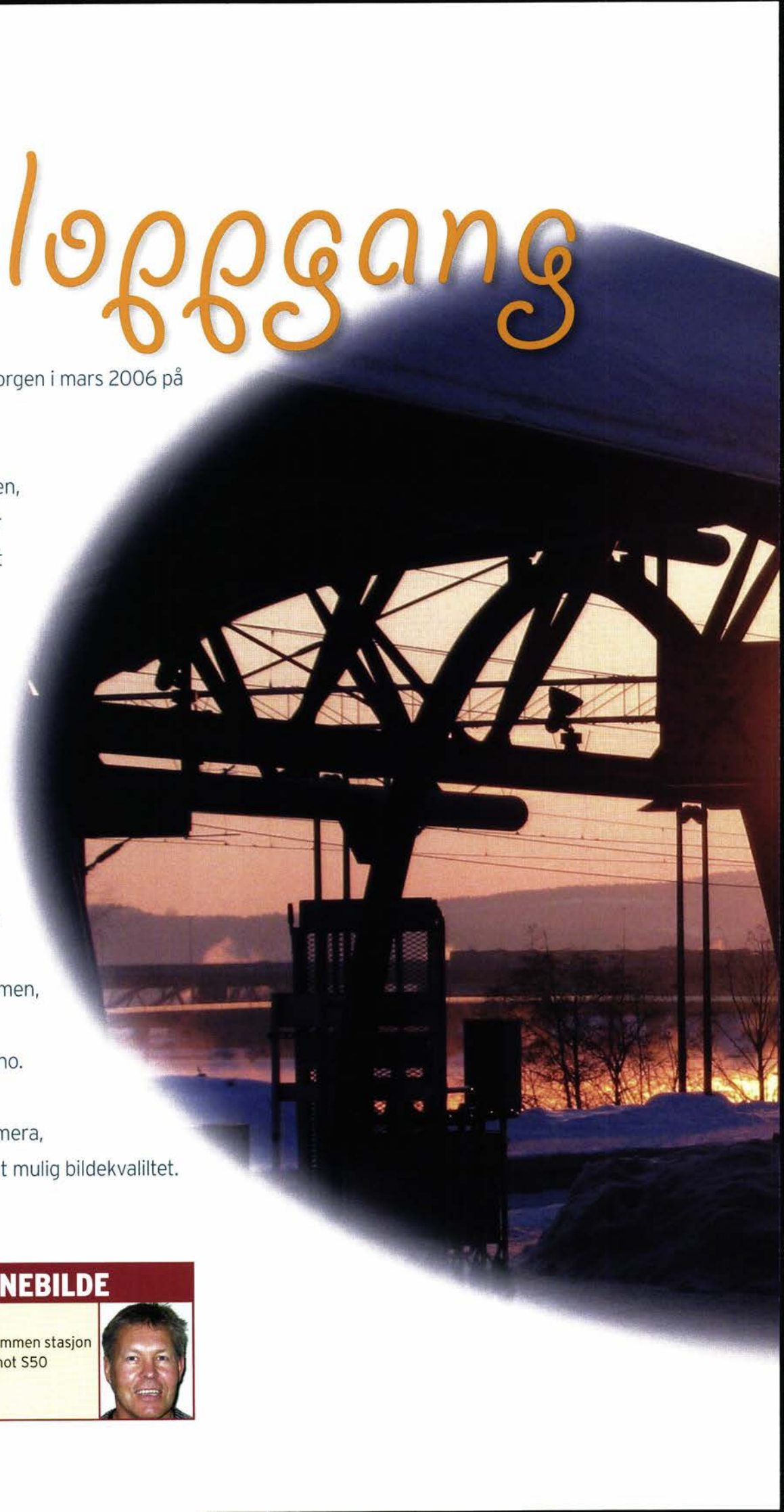
Så ta med deg kameraet du har og jakt på DITT jernbanemotiv, gjerne med infrastruktur.

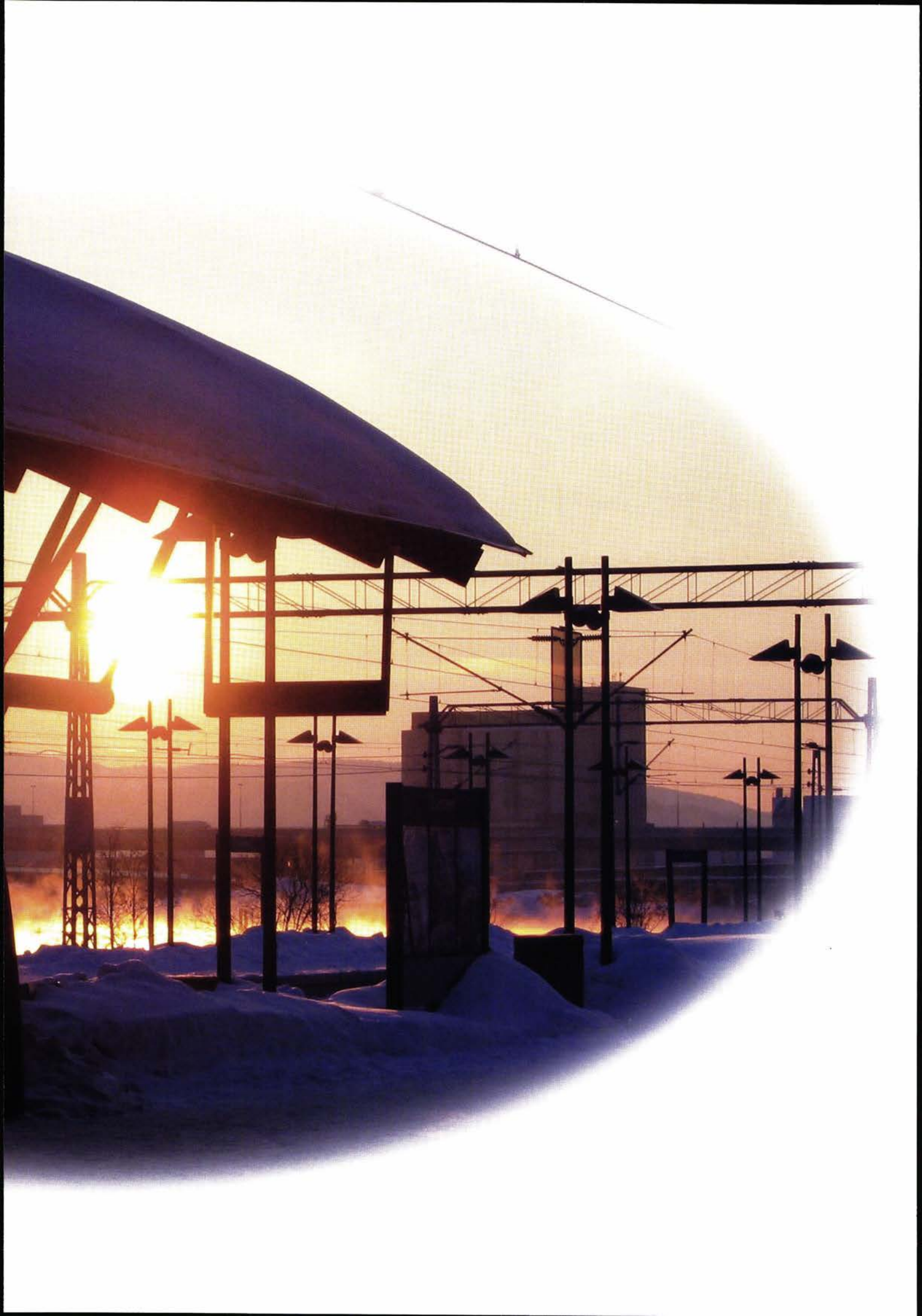
Send ditt bidrag til Jernbanens Fotoklubb v/Øyvind Bardalen, NSB Drift, 3044 Drammen, eller på e-post: oyvind.bardalen@nsb.no.

Husk: Har du digitalkamera, så innstill det på høyest mulig bildekvalitet.

MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE

NAVN: Bent Johan Næss
TITTEL: Trafikkstyrer, Drammen stasjon
KAMERA: Canon PowerShot S50
BOR: Sande i Vestfold







STOR AKTIVITET: Et stort antall maskiner og pluss minus 100 mennesker skal sørge for at Ganddalterminalen etter alt å domme står ferdig til

Neste års julegave

GANDDAL: Her bygges en topp moderne godsterminal, som gjør det mulig å flytte en stor del av godstrafikken fra vei til bane. Terminalen ved den gamle sykkelfabrikken til Øglænd ved Sandnes blir neste år den store julegaven for dem som transporterer gods mellom Oslo og Stavanger.

Tekst: TORE HOLTET
Foto: JAN INGE HAGA

«...store mengder gods kan overføres fra vei til bane ...»

Utbyggingssjef Ole Kontorp i Jernbaneverket skuer fornøyd ut over det 340 dekar store anleggsområdet. Så langt går alt etter den ambisiøse framdriftsplanen, og det betyr at Ganddalterminalen står ferdig før jul 2007

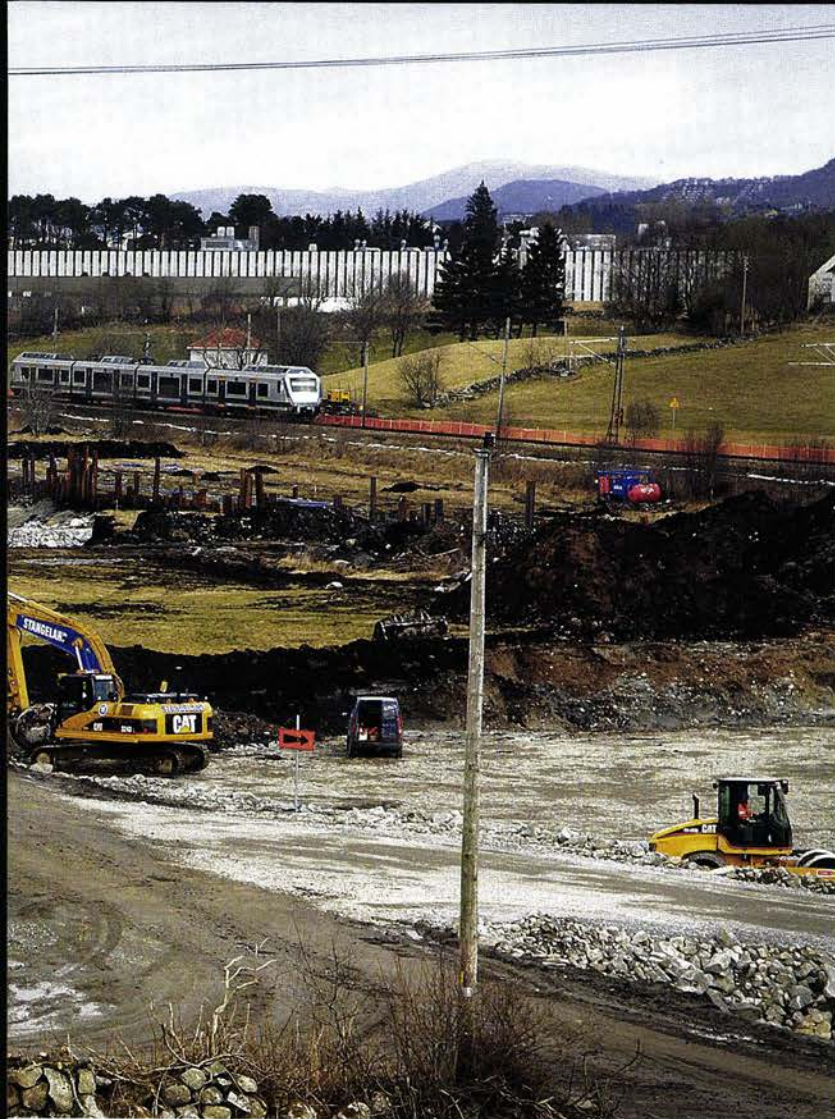
og er klar til bruk fra ruteterminskiftet 2008 – 19 år etter at ideen om en ny godsterminal ved oljebyen ble luftet for første gang.

Sprengt

– Den nåværende terminalen Paradis inne i Stavanger er sprengt og urasjonell. Blant annet må togene splittes når de losses og lastes. Det fører til at Sørlandsbanen ikke tåler en syklus med en togstamme tur-retur Oslo-Stavanger i døgnet.

Etter at den nye terminalen åpner, vil CargoNet greie seg med atskillig mindre materiell på samme transportetappe, konstaterer Kontorp.

– Den manglende kapasiteten har gjort at markedsandelen for gods mellom Oslo og Stavanger er lavere enn på de andre fjernstrekningene. Med Ganddal på plass regner vi med å bringe andelen opp til over 50 prosent. Den maksimale effekten kommer først når nye Alnabru kan tas i bruk fra 2008/2009.



ember 2007.



FORNØYD: Utbyggingssjef Ole Konttorp er fornøyd med framdriften og står her ved en tre meter høy mur mellom det som skal bli lastegata og speditormrådet.

for gods-Norge

Miljøgevinstene

Jernbaneverket har lenge hatt planer om å modernisere jernbanenettet i Norges raskest voksende område – i og omkring Stavanger.

Den største miljøgevinsten ligger i at store mengder gods kan overføres fra til vei bane. Men Ganddalterminalen blir også et stort pluss for det lokale miljøet i og rundt Norges oljehovedstad:

- Godsbehandlingen flyttes fra et tett pakket byområde med boliger og arbeidsplasser om hverandre.
- Den nye terminalen kommer i et mer landlig område, der det legges vekt på støyskjerming og tilpasning til boområdene rundt.
- Overflatevann fra asfalterte og

steinbelagte områder på terminalen samles i to rensebasseng, som renser slam og fjerner eventuelle giftige stoffer før vannet slippes ut i det lokale vassdraget.

Lukket område - åpen dialog

Den moderne godsterminalen blir et lukket område med vakt- og atkomstkontroll, bommer og gjerder, tilpasset EUs retningslinjer. Det forhindrer ikke at Jernbaneverket som utbygger har lagt stor vekt på god kontakt med naboene som bor ved anleggsområdet.

– Vi har gjort store anstrengelser for å informere og å ta hensyn til nabolaget. Derfor har vi hatt stor grad av ro etter at vi startet anleggsarbeidet, forteller Konttorp, som i skrivende stund holder på å oppret-

te kontakt med speditørene Schenker Linjegods og Tollpost Globe. De skal begge bygge egne anlegg inne på terminalområdet.

Også det lokale næringsliv har fått sitt – allerede: RS Prosjekt, et arbeidsfellesskap mellom de to lokale entreprenørene Risa og Stangeland, fikk den store bygg- og anleggskontrakten på 230 millioner kroner.

Ganddalterminalen

- 340 dekar stor
- Tre lastegater på 600 meter
- Et 700 meter langt skifteområde, med tre lange ankomst- og adgangsspor
- Påbegynt desember 2005, ferdig desember 2007
- Koster 430 millioner kroner



FOTO: EAST JAPAN RAIWAY CO

Stadig fortere I

Verdens største togselskap, Øst-Japan Jernbaneselskap (JR East), har startet uttestingen av et tog som skal ha en marsjfart på 360 km/t. Fastech 360Z blir dermed det raskeste toget i ordinær rutetrafikk med jernhjul på jernskinner. Franske TGV kjører i dag i 300 km/t selv om de på testkjøring har passert 500 km/t. Det japanske selskapet frakter 16 millioner reisende hver dag. Når testkjøringen er over om et par år, er planen å sette inn toget i regionen Tohoku, som ligger nordøst for Tokio. Blant annet skal 1,2 millioner byene Yamagata og Akita betjenes av dette toget.



FOTO: HSA/TON POORTVLIET

Stadig fortere II

Ferdigstillingen av Høyhastighetsbane Syd (HSL Zuid) mellom Amsterdam og grensen mot Belgia nærmer seg. I løpet av sommeren skal sporet være klart mellom Rotterdam og Antwerpen mens Rotterdam-Amsterdam skal stå ferdig i løpet av året. Banen, som har en prislapp på 6,7 milliarder Euro (ca. 50 milliarder NOK), vil forkorte reisetiden mellom Amsterdam og Brussel med én time til 2,5 timer. Høyhastighetsalliansen (HSA) har fått konsesjon på å bruke banen i 15 år. HSA er et selskap som har både KLM (flyselskapet) og NS (togselskapet) som eiere.



ÅPNER: Delstrekningen Nürnberg-Ingolstadt åpner til fotball-VM. Etter hvert vil reisetiden mellom Berlin og München bli redusert fra 6,5 til 4 timer.

FOTO: DB AG

Mot «tysk enhet»

Deutsche Einheit er navnet på et utbyggingsprosjekt for strekningen fra Berlin over Halle/Leipzig og Erfurt til Nürnberg. 28. mai åpner delstrekningen Nürnberg-Ingolstadt - akkurat tidsnok til fotball-VM.

I desember følger Ingolstadt-München. Da blir reisetiden for de 171 kilometerne mellom Nürnberg og München redusert fra dagens 1.45 til en drøy time.

300 km/t

Anleggsarbeidene på denne jernbanelinjen startet i 1998. Den gang med et kostnadsoverslag på 2,3 milliarder euro, noe som viste seg å være alt for beskjæmt. Den endelige prislappen blir på 3,6 milliarder euro (NOK 28 milliarder). For det bygger Deutsche Bahn 171 kilometer med jernbane der halvparten er nyanlegg og resten er utbedringer.

At kostnadene blir såpass høye, kan nok forklares med at store deler av banen bygges for 300 km/t. Nyanlegget mellom Nürnberg og Ingolstadt bygges for eksempel i betong. På denne strekningen blir 27

km av banen lagt i tunneler. De lengste er på over sju kilometer. Dessuten er det bygd ikke mindre enn 82 bruer.

Fire timer Berlin München

I Tyskland er det et mål å klare Berlin-München på fire timer (i dag 6.5 timer). Men å bygge moderne jernbane i et folkerikt og sterkt kupert område, er kostbart.

Når den nye stasjonen i Berlin blir åpnet 28. mai samtidig med strekningen Leipzig/Halle-Berlin på 187 km og Nürnberg-München på 171 km, er det i dag vanskelig å si når de to siste delstrekningene på til sammen 230 km vil stå ferdig. Pengene sitter ikke løst i Tyskland heller.

Uansett, de strekningene som vil stå ferdig i år, betyr mye - også for dem som vil reise med tog fra Norden via Hamburg og Berlin sørover i Tyskland. ■



RIVES IKKE: Stasjonsbygningen i Gällivare, som ligger etter Kiruna for reisende fra Narvik, skal definitivt ikke rives.

FOTO: THOMAS JOHANSSON, BANVERKET

Selger 1.000 eiendommer

Det svenske Banverket er pålagt å selge eller rive 1000 bygninger som ikke lenger har noen betydning for driften av jernbanen.

De fem baneregionene i Sverige har nå gått gjennom alle bygninger som kan avhendes og hvilke de fortsatt skal eie som ledd i drift og vedlikehold av jernbanen. Stasjonsbygningene på de større stasjonene eies av et eget selskap, Jernhusen AB, og blir ikke berørt av denne prosessen.

River

Mange av eiendommene er i en slik forfatning at de ville tatt masse ressurser fra hovedoppgaven vår, som er å forvalte statens jernbanespor og å styre trafikken. I første omgang river vi de eiendommene som er falleferdige, sier sjefen for Banverkets eiendomsseksjon, Anders Bength.

Saneringen av de 1000 eiendommene er planlagt over lang tid. Hver eiendom skal underlegges en individuell behandling der blant annet hensyn til kulturhistorie, så

vel på lokalt som nasjonalt nivå, blir tillagt vekt. Derfor har Banverket en løpende diskusjon med Riksantikvaren om hvordan de kulturhistoriske interessene skal håndteres.

Tar vare på

Banverket skal også finansiere et prosjekt der Riksantikvaren skal forsøke å identifisere banestrekninger i landet som kan belyse jernbanens historiske utvikling. Tanken med det er at bebyggelsen langs disse strekningene i større grad skal tas vare på og vedlikeholdes.

Banverket får stadig vekk spørsmål fra personer som er interesserte i å kjøpe eiendommer. I tilfelle der Banverket kan risikere et framtidig søksmål på grunn av rystelser, togstøy eller grunnforurensninger, blir husene heller revet. ■



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



A
RETURADRESSE:
Bedriftssupport AS,
Postboks 358 Sentrum,
0101 Oslo

HARRYSPORET

LUFTPROBLEMER

Det drar seg sakte, men sikkert mot sommer. Ferieplanene er ikke spikret i detalj, men i år har jeg lyst til å lete opp en bortgjemt strand som jeg kan bygge sandslott på.

Innimellom tørningene med bønne, vann og spade skal jeg kose meg med brus og sjokolade. Aller helst en Stratos, for den er så porøs og luftig.

I utgangspunktet ser jeg lyst på mulighetene for en sommer i tråd med mine drømmer. Den eneste smule bekymring er knyttet til om Nidar har luft nok igjen til å produsere sjokoladeklassikeren når ferien setter inn. Ifølge reklamen går det nemlig mye luft med for å lage Stratos, og Nidar møter jo konkurranse om ressursene.

Ivrig

Konkurransen er sterk, ikke minst fra alle som er travelt opptatt med å bygge luftslott. Én av de mer ivrige i denne bransjen er Jørg Westerman, selverklært jernbanekspert og frontfigur i Norsk Bane AS. For øvrig er dette det eneste selskapet i hele verden som har til formål å planlegge, bygge og drive et nett av baner for høye hastigheter i Norge.

Stikk motsatt

At selskapet bokstavelig talt er alene om å tenke i slike baner, kan naturligvis skyldes at Jørg Westerman har skjønnet noe som ingen andre har forstått. Jeg utelukker imidlertid ikke at det like gjerne kan være slik at det stikk motsatte er tilfelle. Det er i alle fall et faktum at Westerman f.eks. sliter med å få folk flest til å tenne på ideen

om en høyhastighetsbane over Haukelifjell.

Manglende realisme

Jeg er på ingen måte sikker, men har en mistanke om at den lunkne mottakelsen kan ha sammenheng med et snev av manglende realisme i planene. Det er for øvrig en mangel som Transportøkonomisk Institutt godt og grundig dokumenterte i en rapport som ble utarbeidet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i 2002. Mandatet var nettopp å vurdere mulighetene for lønnsom drift på Haukelibanen. Disse mulighetene vurderte TØI til å være noe i underkant av null.

Tendensiøst

De fleste ville trolig vært fristet til å revurdere sitt engasjement etter en slik medfart, men Westerman ga seg ikke på tørre møkka. Tvert imot, han tok igjen med samme mynt. I kraftige ordelag avfeide han TØI-rapporten som et misvisende, uetterrettelig og tendensiøst bestillingsverk i regi av myn-

digheter som ikke er opptatt av å levne nye tanker og ideer den minste, lille sjanse.

I stratosfæren

Slik har han holdt det gående de siste femten årene, og trolig må vi fortsatt i mange år slite med dette og hint av spretne utspill fra Westerman. Naturaliserte sunnmøringer med begge beina trygt plantet i stratosfæren har nemlig ikke for vane å gi seg så lett.

HARRY K

