

Jernbane

NR. 5 - 2006

magasinet



- Riktig retning!

■ Samarbeid bringer Gjøvikbanen i riktig retning, konstaterer Nittedal-ordfører Tom Christophersen (t.h.), administrerende direktør Margareth Nordby i NSB Anbud AS og regiondirektør Olav Werner Ruud i Jernbaneverket. **SIDE 4**

■ I Sverige har Banverket og Vägverket inngått et historisk samarbeid. **SIDE 12**



Ruteendringen

Det finnes en egen tidsregning på jernbanen. Mens andre snakker om årstider og før og etter sommerferien, er jernbanens kalender delt inn på en helt annen måte. På jernbanen er det ruteendringen som markerer tidsskillet. I år er det 11. juni som er selve dagen - dagen da kortene er stokket litt om, og nye togtilbud kan se dagens lys.



Rutetermin 155.1 er det formelle navnet på den tidsepoken vi nå går inn i. Den varer fram til januar i 2007. Når resultatet av Jernbaneverkets arbeid med planen nå ser dagens lys, er det en lang prosess som ligger bak. Togselskapene har levert sine ønsker og behov, og Jernbaneverkets behov for sportilgang for arbeid i og ved sporet er innarbeidet i den samlede planen. Ruteplanen skal sikre at jernbanens kapasitet blir utnyttet best mulig, at markedet får gode tilbud og at togtrafikken kan avvikles punktlig og sikkert.

I år er det flere interessante nyheter. Det har neppe noen gang blitt planlagt for så mange godstog som i denne terminen. CargoNet setter inn ett nytt godstog daglig på nesten alle hovedstrekningene, og andre togselskaper har også fått rute for nye godstog. Kapasiteten på Alnabru utnyttes til bristepunktet, og det er helt avgjørende for ytterligere vekst at vi nå blir i stand til å utvide kapasiteten. Godsterminaler er et av temaene i denne utgaven av Jernbanemagasinet.

I persontrafikken skjer de største endringene på Gjøvikbanen. Et lite, men ivrig og engasjert togselskap, NSB Anbud, har sin første trafikkdag 11. juni. Togtilbudet på banen økes til hele 58 avganger pr. døgn, og nyoppussete togsett settes inn i trafikken. I lys av nysatsingen har både fylkene, kommunene, NSBs eiendomsvirksomhet og vi i Jernbaneverket bidratt til forbedringer langs banen.

Jernbanemagasinet bruker mye spalteplass på samarbeidet rundt Gjøvikbanen i dette nummeret. Og det er mye å lære av dette. Den viktigste lærdommen er gammel og god: Det er utrolig hvor mye en kan klare hvis flere parter blir enige om å trekke i lag. Og prosjektene trenger ikke alltid være i hundremillioners klassen. Det er viktig for oss i Jernbaneverket å ta med oss disse erfaringene og være åpne for tilsvarende samarbeidsforhold også andre steder i landet.

Jeg ønsker alle en god, ny ruteendring 11. juni.

STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



26
Pådriver

Knut Bøe er opptatt av transport døgnet rundt. Jernbaneverkets «Mister Terminal» er en av pådriverne for å få på plass en moderne Alnabru-terminal.

42
Komfort

Jernbanemagasinet har reist med nattog i Finland og opplevd en helt ny generasjon sovevognstilbud.



Alle «eier» litt av nye Gjøvikbanen	4
Smånytt innenriks	10
Veg og bane i ett prosjekt	12
Helhetlig utbygging	14
- spennende grep	17
<i>Min arbeidsdag:</i>	
Godt mål	18
Henter idéer fra tysk eventyr	20
Alnabru-avklaring haster	24
<i>Møte med:</i>	
Mister Terminal	26
<i>Min mening:</i>	
Det vrirler av stasjoner i kurver	29



32
Smartere

Effektiviseringen av driftsapparatet handler ikke nødvendigvis om å løpe fortere, men å jobbe smartere.



12
Sammen

Banverket og Vägverket går for første gang sammen om et prosjekt i en felles organisasjon. Regionsjefene Lotta Brändström og Per-Erik Winberg er fornøyd med det nye samarbeidet.



20
Eventyr

Daglig løftes 1.050 enheter fra tog til bil, fra bil til tog eller fra tog til tog. Godsterminalen i Ludwigshafen i Tyskland minner mest om et eventyr.

Smånytt innenriks
Mer robust modell mot endringer
Ingen revolusjon
Mitt jernbanebilde:
Toget kommer
Månedens gjest:
Ja til union med Sverige!
- Budsjett i underkant
Fortsatt SJ-monopol
Finnene viser vei i natten
Smånytt utenriks
Harrysporet

30
32
35
36
38
40
41
42
46
48

Jernbane

magasinet

NR. 5 - 2006

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland

REDAKTØR
Svein Erik Bakken
REDAKSJONSSJEF
Tore Holtet

JOURNALIST:
Øystein Grue
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Njål Svingheim
Reidar Skaug Høymork
Harry Korslund
Arvid Bårdstu
Arne Danielsen
Egil Nyhus

FORSIDE-FOTO: Tore Holtet

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Svein Erik Bakken
Jernbaneverket HK
Boks 1162, Sentrum, 0107 Oslo
22 45 51 56
E-post: svein.erik.bakken@jbn.no
Redaksjonen avsluttet 30. mai 2006.

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no
Opplag: 6.100
Layout: Aktuell, Oslo
Trykk: Gan Grafisk, Oslo
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

NYE GJØVIKBANEN

Alle «eier»



litt av nye Gjøvikbanen

GJØVIKBANEN: Alle har et søskenbarn på Gjøvik, påsto Alf Prøysen. Alle later også til å ha et eierforhold til Gjøvikbanen. På rekordtid får hele banen et løft. Hele jernbanefamilien går sammen. Vegvesenet er også med, og kommunene er fra seg av begeistring.

Tekst: TORE HOLTET

Vi er på Nittedal stasjon, som får 58 avganger i døgnet når NSB Anbud AS overtar som operatør 11. juni.

Den engasjerte sjefen for Gjøvikbanens nye togselskap, Margareth Nordby, viser stolt fram et av de nye flerbrukstogene som er rustet opp for 50 millioner kroner.

Jernbaneverkets regiondirektør Olav Werner Ruud gleder seg over rekken av strakstiltak som er blitt til gjennom godt samarbeid og et stort spleiselag.

Nittedal-ordfører Tom Christophersen er stolt over at stasjonen «hans» snart får 58 avganger i døgnet. I ett jafs økes rutetilbudet på Gjøvikbanen med 40 prosent.

Storstilt dugnad

En storstilt dugnad skal gjøre slutt på det verste forfallet, og Jernbanemagasinet møter engasjerte mennesker under en befaring en måned før åpningen.

– Maler dere denne bygningen, så tar vi den der borte, sier Jernbaneverkets Håvard Svendsen, som er stasjonsvarlig for Gjøvikbanen. Prosjektchef Alf Gunnar Lunde i Rom Eiendom tar en titt på kartet og sier seg enig.

Mye skal gjøres i noen hektiske mai- og juniuker: Bygninger males. Stasjonsområdene får bedre

SE: Sjefen for NSB Anbud AS, Margareth Nordby, viser stolt fram det nye flerbrukstoget, og både Jernbaneverkets regiondirektør Olav Werner Ruud (i midten) og Nittedal-ordfører Tom Christophersen lar seg begeistre.

FOTO: TORE HOLTET



NOK Å GJØRE: Baneformann Jan Helge Sollie og fagarbeider Kjell Magnussen har nok å gjøre på Gjøvikbanen om dagen.

FOTO: TORE HOLTET

belysning. Parkeringsplassene settes i stand. Nye benker kommer på plass. Gamle oppslagstavler fjernes og erstattes av oppdatert informasjon. Nye monitører er bestilt. Stasjonene ryddes og fylles med aktivitet.

De arbeidene som ikke blir ferdige til «åpningen», skal fortsette ut over året. I vinterhalvåret gjøres venterommene tilgjengelige ved å montere tidslåser.

Løftet oss

– Sjefen for NSB Anbud AS, Margareth Nordby, har med sitt engasjement løftet oss alle sammen.

Hun har bidratt til å skape en glød og en positiv stemning som smitter, sier Håvard Svendsen.

Nordby kvitterer med å rose både Svendsen og prosjektleder Paul Grefsrud i Jernbaneverket. Hun snakker også varmt om sine møter med kommuner, reiseoperatører, Stor-Oslo Lokaltrafikk og ROM Eiendom – NSB-selskapet som eier en god del av stasjonsområdene.

– Det handler om å lytte og ta hverandre på alvor. Vi oppnår mye mer når vi snakker med hverandre. Nå har jeg en følelse at vi «eier» Gjøvikbanen sammen, og at ingen av oss sitter på hver sin tue, sier Nordby begeistret.

– Det er inspirerende å bli stilt krav til, og dette er første gang vi tar for oss en hel banestrekning og sammen finner fram til en rekke strakstiltak, medgir Olav Werner Ruud.

Spleiselaget

Da Stortinget vedtok å konkurranseutsette trafikken på Gjøvikbanen, utløste det et bredt engasjement fra toppen av Samferdselsdepartementet og ned til de berørte kommunene. Og det ble ikke noe mindre trøkk da anbudsvinneren NSB Anbud AS kom på banen. Jernbaneverket, NSB og Oppland fylkeskommune gikk inn med en halv million kroner hver, og Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune og de fem berørte kommunene bidro til sammen med nær en million kroner.

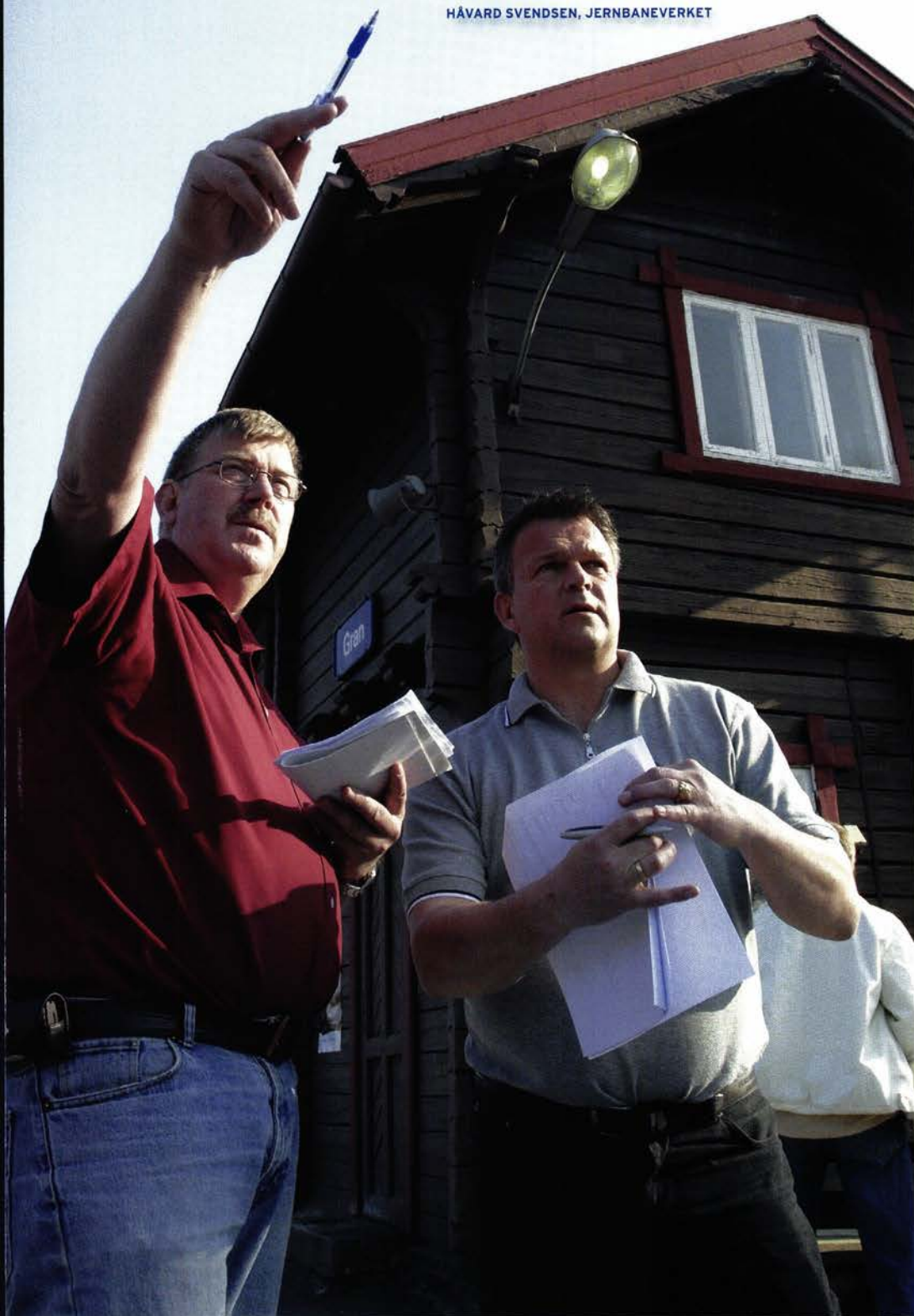
«Vi har spurt kommunene om de har spesielle ønsker, og de er så positive.»

PER ATLE TUFT, ROM EIENDOM



«Maler dere denne bygningen, så tar vi den der borte...»

HÅVARD SVENDSEN, JERNBANEVERKET



- Norges beste

– Vi skal få opp hverdagskvaliteten, sier prosjektleder Paul Grefsrud i Jernbaneverket.

– Alt som har med de reisende å gjøre, har første prioritet. Derne setser vi på å fylle bygningene og utvikle eiendommene rundt stasjonene, forteller prosjektsjef for stasjonsutvikling, Per Atle Tufte i ROM Eiendom. – Vi har spurt kommunene om de har spesielle ønsker, og de er så positive!

– Dette er morsomt. Noen stopp er kuttet ut, og det har selvfølgelig skapt reaksjoner. Men til gjengjeld jobber vi med å koordinere buss- og togtilbudet, og samarbeidet med Stor Oslo Lokaltrafikk har vært meget bra, understreker Nordby, som ønsker å gjøre NSB Anbud til Norges beste jernbaneselskap.

Med komfort

De som reiser med Gjøvikbanen, har for lengst stiftet bekjentskap med Norges første flerbrukstog: ombygde 69D-sett med 270 sitteplasser, derav 100 regiontogseter med egen komfortavdeling og stilleavdeling. Matmenyen er såpass at passasjerene skal kunne ta frokosten på toget.

Gjøvikbanen har i dag 1,2 millioner reisende i året.

– *Hvor mange vil reise med Gjøvikbanen neste år?*

– I hvert fall 1,3 millioner – håper jeg. Dette er spennende, jeg er litt ydmyk, svarer Nordby.

tore.holtet@jbv.no

ENIGE: Håvard Svendsen (t.v.) i Jernbaneverket og Alf Gunnar Lunde i Rom Eiendom (NSB) finner raskt fram til arbeidsfordelingen når Gran stasjon «blir ny».

FOTO: TORE HOLTET



RYDDER: Jerker Eid er engasjert for å rydde unna krattskog langs Gjøvikbanen. FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Ønskelisten

Margareth Nordby ønsker seg kryssingsspor på Jensrud mellom Stryken og Hakadal. Her må persontog i dag vente flere minutter på godstog. Økt strømtilførsel og ATC står også høyt på ønskelista. – Målet er at vi skal bruke 1 time og 45 minutter mellom Oslo til Gjøvik og en time mellom Oslo og Jaren, sier Nordby.

– Et kryssingsspor med samtidig innkjør vi anslagsvis koste rundt 70 millioner kroner, og vi har nå store problemer med å prioritere det på vår investeringsliste, sier regiondirektør Olav Werner Ruud.

– Hvis reisetiden skal ned på 1,45 minutter, snakker vi om en investeringspakke på 500-600 millioner kroner.

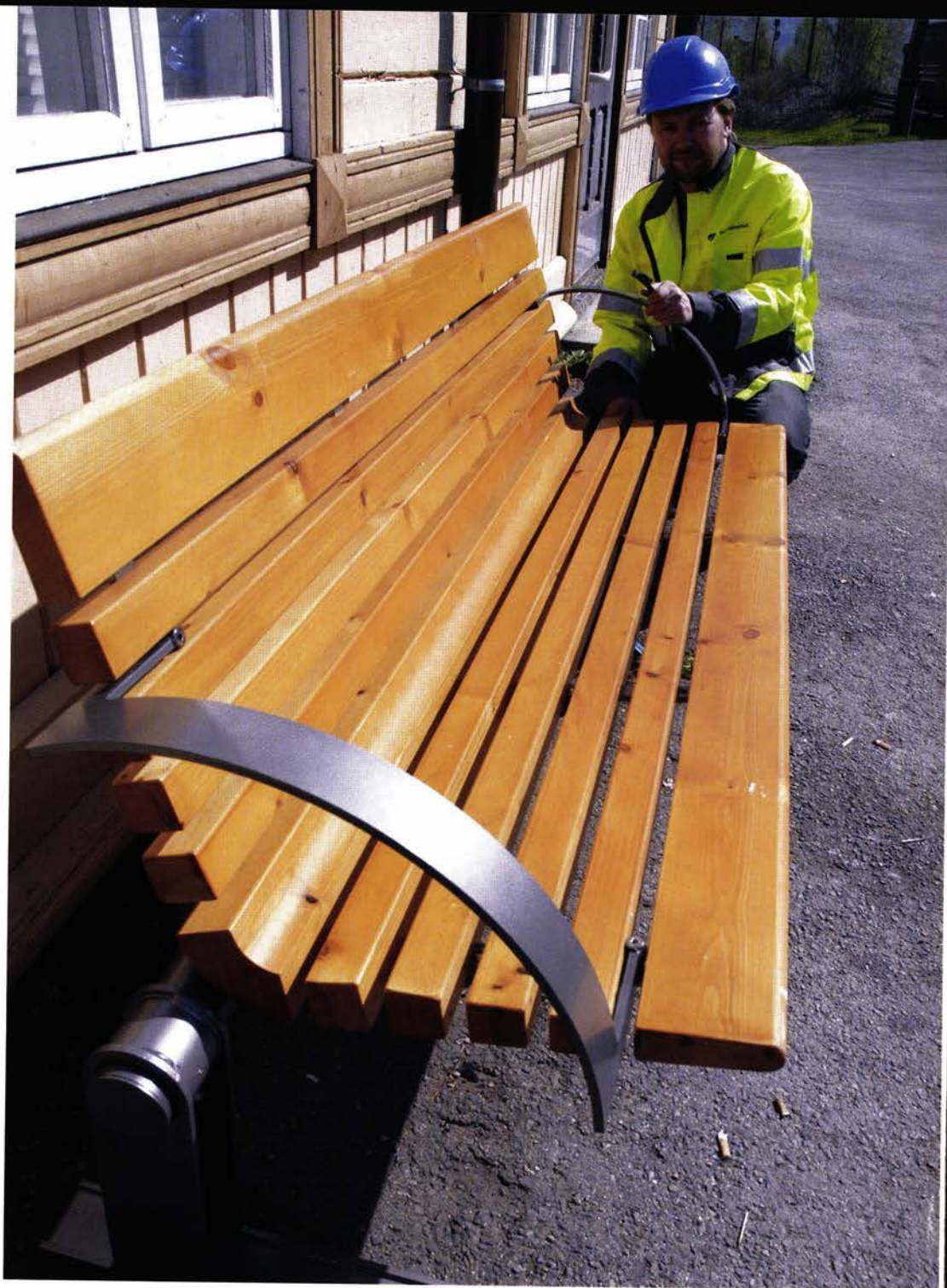
Kommune-støtte

– Nittedal er den største stasjonen på Gjøvikbanen, og vi støtter opp om banen, forsikrer Nittedal-ordfører Tom Christophersen.

Han viser til at kommunen har lagt ut et boligområde med 600 nye boliger bare seks-sju minutter fra stasjonen.

Christophersen gleder seg over den triste utviklingen på 90-tallet er snudd til optimisme og et konstruktivt samarbeid på tvers av etater og kommunegrenser.

– Gjennom Jernbaneforum Gjøvikbanen kommer møter vi også NSB og Jernbaneverket, og den kontakten manglet vi før, sier han.



NYE BENKER: Bjørnar Karlsen i Jernbaneverket sørger for at de reisende på Gjøvikbanen får noe å sitte på.

FOTO: TORE HOLTET



FLOTT: Fra Bleiken stasjon kan de reisende oppleve denne utsikten ...

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

NSB Anbud AS

- 100 prosent eiet datterselskap av NSB AS
- 5 ansatte i administrasjon, 36 lokførere og 32 konduktører
- Starter på Gjøvikbanen 11. juni
- 40 prosent bedre togtilbud
- 270 seters flerbrukstog med komfort- og stilleavdeling samt menyautomat
- Reisetid 1,55 Oslo-Gjøvik, 1,25 Oslo-Jaren og 45 min Oslo-Hakadal



NYTT TOG: Klart for nytt tog og ny operator på Gjøvikbanen.



FLOTTE SETER: De ombygde flerbrukstogene er blitt trivelige, og setene er gode å sitte i. FOTO: NJÅL SVINGHEIM



FOTO: TORE HOLTET

Åpningsshow

Ingen skal være i tvil om at det skjer store ting på Gjøvikbanen den 11. juni. NSB Anbud inviterer, i samarbeid med Oppland fylke og Jernbaneverket til tre åpningsshow; på Gjøvik, på Gran og i Nittedal. På alle tre stredene opptrer Vazelina Biloppbøggers sammen med den lokale stand up-komikeren Gustav Nilsen. Det fristes både med togkake, snacks og overraskelser.

– Alle i Jernbaneverket som jobber langs strekningene på Gjøvikbanen, er velkommen til våre arrangementer, understreker Margareth Nordby i NSB Anbud AS.

Færre sykler

NSB Anbud har gjentatte ganger forsøkt å få noen til å betale for å opprettholde ordningen med sykkeltoget til Stryken i helgene. Men verken Oslo kommune eller Samferdselsdepartementet vil dekke de store utgiftene, og NSB har ikke lov å subsidiere sitt datterselskap. Derfor vil ikke lenger toget stoppe på Stryken i sommerhalvåret.

– Det er prisen en må betale for konkurranse, sier direktør Margareth Nordby. Men hun understreker at det blir 12 sykkel-plasser på toget. Disse kan man i helgene frem til kl 1400 reservere plass til på forhånd (kundetelefonen eller Oslo S). Ellers kan kundene kjøpe sykkelplass hos konduktøren.

– Vi vil fortsatt stoppe på Stryken i helgene i vinterhalvåret, opplyser Nordby.

Dronningjobb

– For meg er dette dronningjobben, sier Margareth Nordby. Den tidligere plandirektøren i NSB med bakgrunn fra Forsvaret liker å ha hele ansvaret. I NSB Anbud AS har hun det.

–Vi er et lite og effektivt selskap hvor alle har stort ansvar, forteller Nordby, som roser de tillitsvalgte for godt samarbeid og stort engasjement for Gjøvikbanen.



MAT: Menyen i automatene er såpass at du skal kunne ta frokosten på toget om morgenen.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Merkur på Ganddal

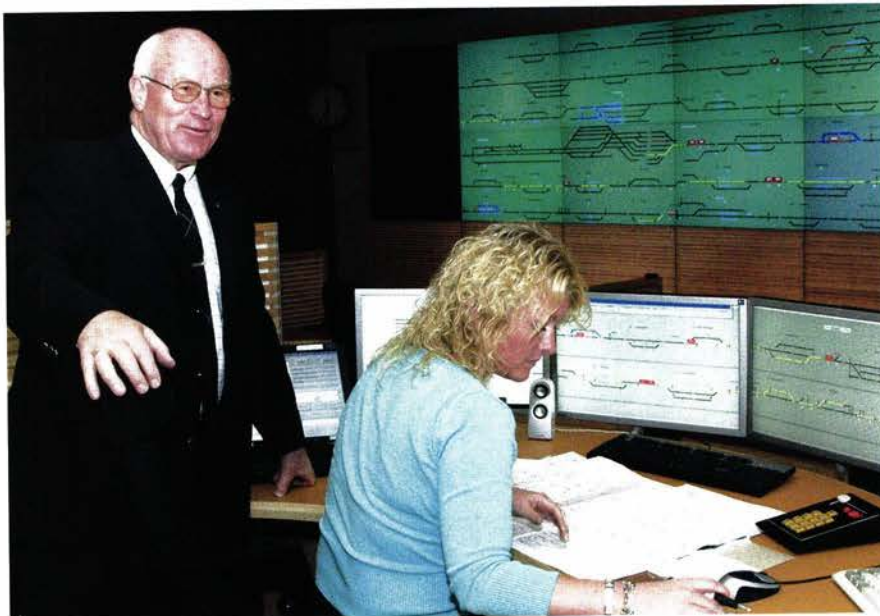
Jernbaneverket har skrevet kontrakt med ABB om bygging av et Merkur signalanlegg på den nye Ganddal godsterminal i Sandnes. Avtalen har en verdi på 41 millioner kroner og omfatter prosjektering, installasjon, test og dokumentasjon av komplett signalanlegg og automatisk togstopp (ATC). Signalanlegget var den fjerde kontrakten som er inngått mellom JBV og ABB i det siste. De øvrige tre blir levert i forbindelse med utbyggingen av fjernstyringen på Nordlandsbanen. Anlegget i Ganddal skal være ferdig i november 2007. (BaneNettet)

Rjukanbanen

Telemark fylkeskommune skal i den nærmeste framtid diskutere Rjukanbanens framtid. Banen og fergene ble i sin tid overført som gave fra Norsk Hydro til Stiftelsen Rjukanbanen. Siden har det meste forfalt. Nå trengs et krafttak på rundt 50 millioner kroner for å ta vare på de historiske verdiene, som er så unike at de blir vurdert som verdenskulturminne. For eksempel er «D/F Ammonia» fra 1927 verdens siste dampdrevne jernbaneferge. Fortsatt er hele anlegget med ferger, bane og stasjoner intakt.

Nederlendere på handel

Den nederlandske entreprenørselskapet Strukton Railinfra styrker posisjonen sin i Skandinavia ved å kjøpe 65 prosent av Jernbaneservice AS, hvor Gjermund Sogn er administrerende direktør. Strukton Railinfra har videre sikret seg en opsjon på å kjøpe de resterende aksjene i selskapet. Tidligere har Strukton Railinfra sikret seg aksjemajoritet i Svensk Banproduksjon. Det forventes nå at datterselskapene i Norge og Sverige skal samarbeide tett og at kapasiteten til Jernbaneservice, som i dag har rundt 40 ansatte, skal øke.



GLEDE: Jernbanedirektør Steinar Killi og togleder Nina Løvdal gleder seg over den topp moderne trafikkkontrollsentralen – og en flott arbeidsplass.

Topp moderne trafikkkontroll

TRONDHEIM: - Med åpningen av Trafikkstyringssentralen

Trondheim legger Jernbaneverket sluttsteinen i det som er vårt høyteknologiske senter, og det er her på Marienborg, sa jernbanedirektør Steinar Killi da sentralen ble offisielt åpnet.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Det har tatt litt tid med å få på plass den nye trafikkkontrollsentralen, men nå står den der. Og ikke minst: Det er ikke ett eneste vondt ord å høre. Så tyst har det vært at prosjektleder John-Ivar Mogseth i Utbygging måtte ta affære etter at sentralen hadde vært i drift et par uker:

- Som regel er det noe å rette på ved bygging av såpass store prosjekt. Men da jeg ikke hatt fått inn noen klager etter et par ukers drift, måtte jeg rett og slett ta en tur inn for å høre. Men nei, ingen på trafikkkontrollsentralen hadde noe å klage på.

Trafikkstyringssentralen Trondheim

(TSST) var budsjettert til nærmere 100 millioner kroner. Så mye penger var det ikke nødvendig å bruke. Sluttsummen endte på 85 millioner.

- For det har Jernbaneverket fått en trafikkkontrollsentral som er fullt på høyde med de beste og mest avanserte i Europa, sa Killi og la til:

- Her har vi fra før Operasjonssenteret for GSM-R-nettet og her har vi samlet alt som har med både infrastruktur og trafikk i Region Nord å gjøre. Her har vi i praksis ett Jernbaneverk, sa Killi og gratulerte alle som har arbeidet med å få bygd den nye trafikkkontrollsentralen godt innenfor budsjettene.



HØYHASTIGHET: Når Flytoget kjører i 210 km/t på Gardermobanen, er det å betrakte som et høyhastighetstog.

Høyhastighetsbaner i Norge?

Når Jernbaneverket skal levere sine innspill til Nasjonal Transportplan for 2010-2019, skal det være med en utredning om det er aktuelt å bygge ut høyhastighetsbane(r) i Norge.

Høyhastighetsbane er en bane der det kan kjøres over 200 km/t.

Definisjonen på en høyhastighetsbane er en nybygd bane der det kan kjøres 250 km/t eller mer eller en bane som bygges om til å bli godkjent for hastigheter over 200 km/t. I Norge er Gardermobanen i dag godkjent for en hastighet på 210 km/t.

Utredningsarbeidet skal vise om det er samfunnsmessig interessant med flere slike baner - enten som nybygg eller som oppgradering av eksisterende bane - i Norge. Det er Samferdselsdepartementet som har bedt om en slik utredning.

- Arbeidet er planlagt med oppstart rundt 1. juni 2006, og skal være gjennomført innen utgangen av året, forteller prosjektansvarlig Lars Erik Nybø i Utredningsavdelingen i Jernbaneverket. I

første omgang er det betingelsene for, og konsekvensene av, å bygge ut en eller flere høyhastighetsbaner som skal analyseres.

Internasjonal interesse

Utredningsarbeidet vil bli utført av uavhengig ekspertise. Sju firma er prekvalifisert til å gi tilbud på arbeidet. Jernbaneverket har lagt særskilt vekt på at tilbyderne skal ha konkret erfaring med å analysere og planlegge høyhastighetbaner.

Arbeidet med utredningen er delt i to: en fase for avklaring av hastighetspotensialer og strekninger, og en neste fase der man går grundigere inn på konkrete banestrekninger for å studere disse i detalj. (BaneNettet) ■

Farlig arbeid

En banereparatør måtte forleden tilkalle politiet fordi elever ved Kjelle ungdomsskole i Tønsberg kastet steiner og andre gjenstander på ham da han var ute på et arbeid på sporet like ved ungdomsskolen. Rektor ved skolen sier til NRK Vestfold at hendelsen er svært beklagelig og at den vil få konsekvenser for dem som sto for ugjerningen. Hun har som plaster på såret sendt blomster til banearbeideren, som på sin side har anmeldt saken til politiet.

PEAB til Lysaker

Entreprenørselskapet PEAB AS hadde det laveste anbudet på 440 millioner kroner for grunnarbeidene på Lysaker stasjon, og er innstilt av Jernbaneverket for å gjøre denne jobben. PEAB AS er den norske delen av den svenske entreprenørgiganten PEAB AB, som i fjor omsatte for 25 milliarder kroner. PEAB er for øvrig godt kjent med jernbaneanlegg fra før. I Sverige har de for eksempel fått i oppgave å bygge ny jernbanestasjon med handelscenter i Åre fram til alpin-VM neste år, og i sør elektrifisere Blekinge Kystbane. Arbeidene på Lysaker skal være avsluttet innen sommeren 2009.

Ås stasjon blir kulturhus

Når stasjonsbygningen på Ås mister sin stasjonsfunksjon i juni, blir bygningen omgjort til kulturhus. Det er Follo Futura, en tiltaksbedrift knyttet opp mot Aetat, som skal leie bygningen av Jernbaneverket. Planen er at bygget skal huse et galleri, butikklokale for salg av kunsthåndverk, en kafe og scene for konserter og teater. Før den nye Ås Stasjon åpner 1. august, blir huset renoveret tilbake til fordums originalitet.

Veg og bane i ett prosjekt

GÖTEBORG: For første gang i Skandinavia bygges veg og bane som ett felles prosjekt. Mellom Göteborg og Trollhättan legger Banverket og Vägverket alle pengene i én pott for i fellesskap å bygge firefelts motorveg og dobbeltsporet jernbane i en fei.

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

Det nærmeste vi kommer lignende prosjekter i Skandinavia, er de store bru- og tunnelprosjektene over og under Storebælt og Øresund. Begge steder ble bruer og tunneler for biler og tog bygd av statlig eide aksjeselskaper.

Unikt

Regionsjefene Lotta Brändström i Banverket og Per-Erik Winberg i Vägverket opplyser til Jernbanemagasinet at dette veg- og baneprosjektet er unikt i svensk sammenheng.

– En felles prosjektorganisasjon skal stå for all planlegging, prosjektering og bygging av en 22 kilometer lang strekning med fullt ferdig firefelts motorveg og dobbeltsporet jernbane, sier Winberg, som har

erfaring fra ledelsen av et stort og kjent svensk/norsk samferdselsprosjekt: byggingen av den nye Svinesundbrua.

– Det var også et unikt samarbeid, der vi lærte fantastisk mye og trolig Statens vegvesen også lærte en del av oss.

Svinesundmodellen

Med Winbergs erfaring fra et stort fellesprosjekt var det naturlig at han ble leder i styringsgruppa og prosjektets øverste formelle leder.

Brändström er på sin side lederen av et prosjektforum med representanter fra de to verkens hovedkontorer og alle berørte kommuner, samt andre spesialister.

– Selv om det er jeg som har mandat til å skrive under på vegne av prosjektet, deler vi på sett og vis på ledelsen. Begge verk må være informert og involvert når viktige beslutninger skal tas. Denne modellen har vi «arvet» fra Svinesundprosjektet, opplyser Winberg.

Her, som ved andre svenske utbygginger, er også kommunene med på spleiselaget. Både ordførere og kommunale plansjefer deltar på lik linje i en felles koordineringsgruppe, opplyser Brändström.

Mange felles prosjekter

– Selvsagt har Banverket og Vägverket hatt et omfattende samarbeid om et stort antall felles prosjekter,

understreker Brändström og Winberg. – Da har det enten vært Vägverket eller vi som har hatt hovedansvaret, og den ene parten har overlatt sin del av prosjektet til den andre.

– Det er imidlertid første gang vi går sammen om et prosjekt som skal styres av begge parter i fellesskap av en felles organisasjon. Det er det som er unikt ved dette prosjektet.

Uaktuelt med selskap

– Samarbeidet blir også mer forpliktende når prosjektet har forankring hele veien oppover til verkene sentralt og til regjeringen. At pengene blir puttet i et felles prosjekt, gjør det også mer forpliktende overfor de bevilgende myndighetene, og vi blir ikke avhengige av bevilgningene og prioriteringene til det ene eller andre verket, fortsetter Brändström.

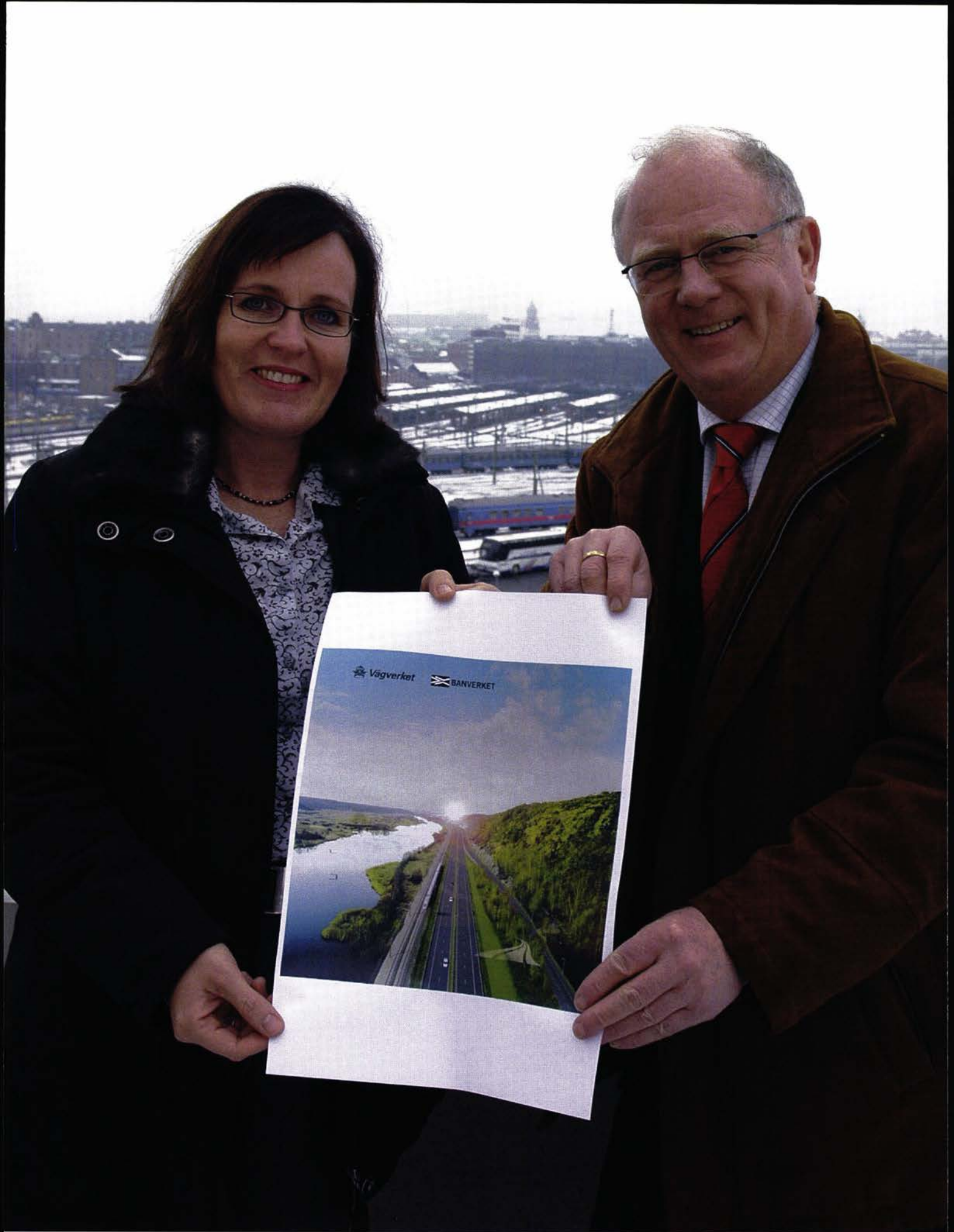
Det har aldri vært aktuelt å organisere utbyggingen i et eget selskap, som det for eksempel skjedde for utbyggingen av Botniabanen.

Leve sitt eget liv

– Vi tror det er mer ulemper enn fordeler ved å danne et eget utbyggingsselskap. Vi ønsker å

«Begge verk må være informert og involvert når viktige beslutninger skal tas»

REGIONSJEF PER-ERIK WINBERG, VÄGVERKET



UNIKT: – Dette felles veg- og jernbaneprosjektet er unikt i svensk samferdselshistorie, sier regionsjefene Lotta Brändström i Banverket og Per-Erik Winberg i Vägverket.

«... helt åpenbare samordningsfordeler»

LOTTA BRÄNDSTRÖM, BANVERKET

► utnytte Vägverkets og vår kompetanse fullt ut. Et selskap vil leve sitt eget liv, og vi vil ikke få tilført våre egne organisasjoner den lærdom og erfaring som et slikt stort felles utbyggingsprosjekt vil gi, konkluderer Brändström, og Winberg er enig:

– Det er viktig at våre egne medarbeidere får lov til å være med på denne type prosjekter også. Egne utbyggingselskaper kan etter min mening kun være aktuelle i forbindelse med veldig store prosjekter.

Minimale forstyrrelser

– *Hva er hovedbegrunnelsen for å bygge ut sammen?*

– Det ville vært nesten umulig å bygge ut veg og bane hver for seg på denne strekningen. Anleggene skal bygges tett på hverandre over våtmarksområder med en ås på den ene siden og den sterkt trafikkerte Götaelva på den andre siden. Elva er i tillegg drikkevannskilden for Göteborg, sier Brändström.

– Den aller viktigste begrunnelsen er å minimere forstyrelsene for folk og omgivelser ved å bygge ut samtidig i fellesskap. Når vi samordner utbyggingen, vil den ta fem-seks år, mot ti til 15 år om vi hadde bygd hver for oss og ut fra hver våre tidligere tidsplaner, slår Winberg fast.

Billigere

De to regionsjefene er også enige om at det hadde blitt uendelig mange møter og diskusjoner om de skulle bygd ut hver for seg i et så vanskelig og krevende område. De er også overbevist om at de vil spare penger gjennom en felles utbygging.

– Eksakt hvor mye er ikke lett å beregne, men vi snakker om flere titalls millioner kroner. Samordningsfordelene er helt åpenbare,

sier Brändström, og Winberg følger opp: – Jeg ser kun fordeler med en felles utbygging.

Ikke ett verk

Begge regionsjefene har vært inne på samme ideen som tidligere informasjonsdirektør og nå nyinnvalgt stortingsrepresentant, Steinar Gullvåg, lanserte i Jernbanemagasinet. Der gikk han inn for å samle veg og bane i én etat, eller i det minste samle all utbygging i en felles enhet.

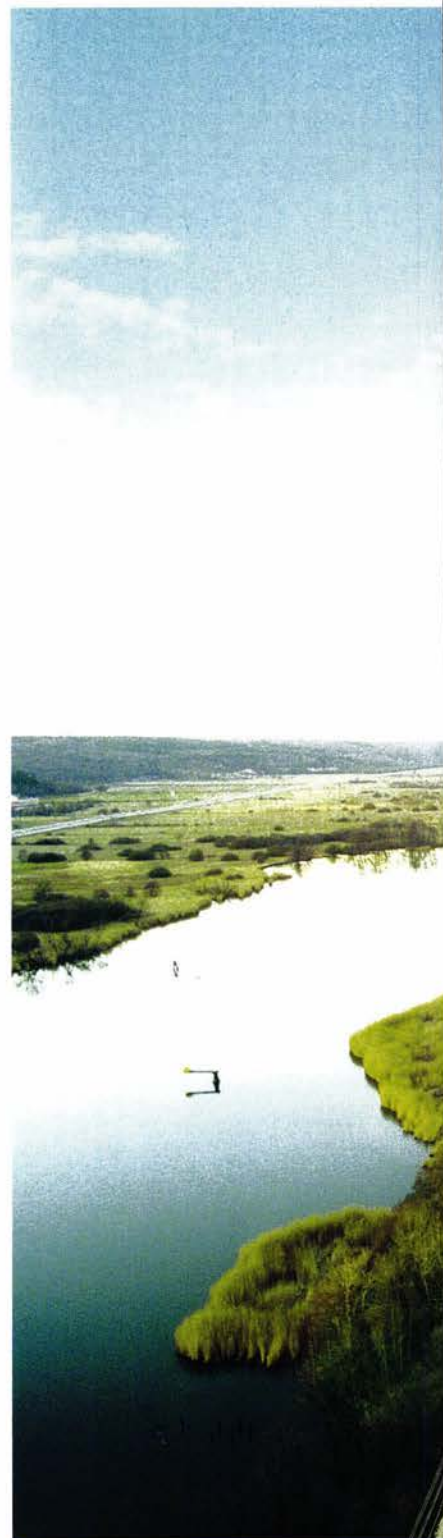
– Jeg har spøkefullt stilt spørsmålet om dette fellesprosjektet er det første steget på en sammenføring i Sverige. Personlig er jeg veldig for et sterkt samarbeid og har ikke noe imot å gå et steg lenger enn å samarbeide om enkeltprosjekter. Der det skal bygges veg og bane tett på hverandre, bør vi i hvert fall i større grad ta ut samarbeidsfordelene enn det har blitt gjort til nå, mener Lotta Brändström.

Banebrytende

Det siste er Winberg helt enig i, men når det gjelder å samle bane og veg i én etat, mener han personlig at en sammenslåing vil tvinge tjenestemennene til å ta politisk ansvar. – Det er de verken tilsatt til eller har mandat til. Så jeg tror ikke én etat er løsningen.

Derimot mener han at deres felles prosjekt i Ale vil bli et banebrytende prosjekt som vil åpne opp for flere lignende prosjekter. – Ikke bare for bane og veg, men også med andre interesser som utbygging av bredbånd, transport av energi, vannforsyning osv, avslutter regionsjef Per-Erik Winberg i Vägverket.

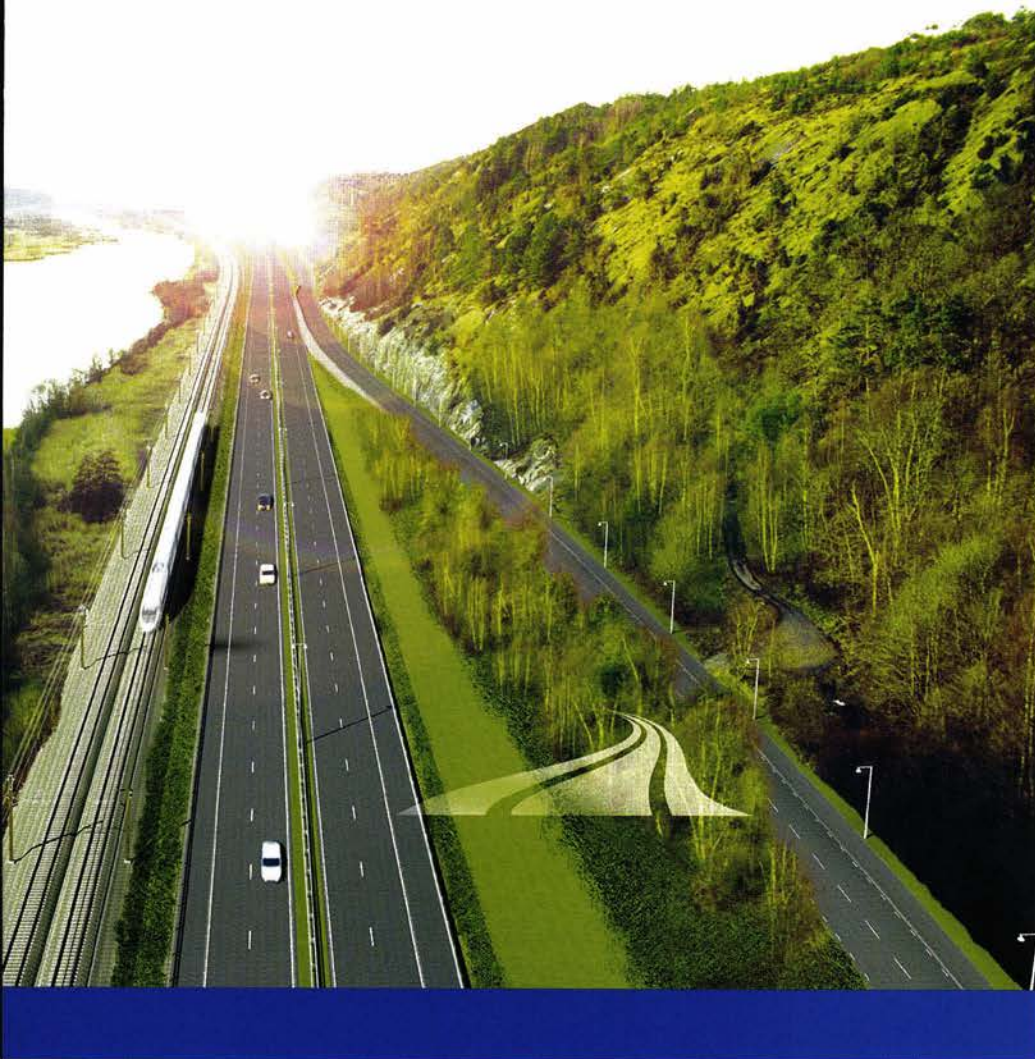
svein.erik.bakken@jbv.no



Fellesprosjektet

- For første gang i svensk samferdselshistorie skal Banverket og Vägverket i fellesskap planlegge, prosjektere og bygge fullt ferdig veg og jernbane.
- På en 22 km lang strekning mellom Älvängen og Agnesberg i Ale kommune nordvest for Göteborg skal de bygge en firefelts motorveg og et dobbeltspor inklusive fem nye stasjoner til en samlet pris på om lag fire milliarder svenske kroner.

Helhetlig utbygging



- Banverket skal bidra med 40 prosent og Vägverket med 60 prosent til en felles utbyggingspott.
- Prosjektet inngår i utbyggingen av dobbeltspor på Norge-/Vänernbanan mellom Trollhättan og Göteborg med en samlet prislapp på om lag ti milliarder svenske kroner.
- Når hele strekningen er ferdig utbygd med dobbeltspor i 2012, vil reisetiden med tog på den om lag 72 km lange strekningen mellom de to byene bli på mellom 30 og 35 minutter mot i dag 45 til 50 minutter.

- Antall høyhastighetstog vil øke fra seks i dag til 10 i 2012. Antall regionaltog mellom Trollhättan og Göteborg vil bli hele 46, mens tallet på andre tog vil bli redusert fra 30 til 14 per dag. Antall godstog vil dobles fra 20 til 40 per dag.
- Resultatet er en forventet doubling av transportarbeidet både i persontrafikken og godstrafikken. Det vil blant annet bety en økning fra dagens vel én million til to millioner passasjerer i året.

Det er ikke bare i Norge at en har bygget stykkevis og delt, det har en også gjort i Sverige.

- Hele Vestkystbanen er et dårlig eksempel på det, men nå gjør vi det riktig også her, sier regionsjef Lotta Brändström i Banverket Region Vest.

- På Vestkystbanen har en holdt på med en stykkevis og delt utbygging i over tjue år, fortsetter hun.

Ikke konkurransekraftig

Det er etter regionsjefens mening flere årsaker til at det er blitt slik.

- Først kom ikke vedtakene, så kom ikke pengene, og så kom det ene og ikke det andre – og omvendt. Resultatet er at vi i dag ikke har en konkurransekraftig jernbane i forhold til den fantastiske E6-en som er bygd og ligger der.

- Samtidig øker tungtrafikken kolossalt på Vestkystbanen. Den trafikken vil bare øke på selv om vi ikke har banen ferdig utbygd før i 2012.

Det riktige

- Vi håper nå å kunne vise at vi på få år kan bygge ut hele strekninger og få store effekter ut av investeringene. I tillegg har vi nå et veldig godt samarbeid med kommunene, og gjennom det får vi god kontakt med befolkningen. Til sammen gir dette et godt samspill mellom oss og dem vi bygger jernbanen for.

- Jeg mener derfor at vi nå gjør det som er riktig på Vestkystbanen, avslutter Lotta Brändström.



NÆRMEST: Det nærmeste vi kommer det svenske samarbeidet nord for Göteborg er samarbeidet om byggingen av nytt dobbeltspor og firefelts motorveg i Vestby.

FOTO: SVEIN ERIK BAKKEN

- Spennende grep

- De grepene som en har tatt i Sverige, er spennende. En utvikling med prosjektfinansiering av større veg- og jernbaneprosjekter kan være nøkkelen til felles utbygging av veg og hane i Norge.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

- Det kan i så fall være en fornuftig utvikling, sier etatsdirektør Anita Skauge i Jernbaneverket i en kommentar til Jernbanemagasinet.

Flere eksempler

- *Hva er erfaringene med å samarbeide med Vegvesenet om utbygging av veg og bane samtidig i Norge fram til nå?*

- Vi har flere eksempler på godt samarbeid mellom Jernbaneverket og Statens vegvesen når det gjelder tidligfaseplanlegging og utredning av større infrastrukturprosjekter. - Det gjelder blant annet samarbeidet om Oslopakke 2; om fylkesdelplanen for Mjøsregionen og om utbygging av strekningen Larvik-Porsgrunn. Likeledes samarbeider vi om konkrete utbygginger av stasjoner og knutepunkter.

Beste eksemplet

- Hvis vi snakker om samarbeid om

utredning, planlegging, prosjektering og gjennomføring av store utbygginger, har vi få eksempler på at vi har lykket. Det beste eksemplet på en samordnet planlegging og utbygging av infrastruktur i Norge er Gardermo-utbyggingen. Der bygde en ut både lufthavn, veg og jernbane samtidig.

- Et annet unntak er utbyggingen av nytt dobbeltspor på Østfoldbanen og ny firefelts motorveg gjennom Vestby.

Mulige gevinster

- *Er det etter Jernbaneverkets mening fornuftig å bygge veg og jernbane som et felles prosjekt slik svenskene gjør det mellom Göteborg og Trollhättan?*

- Hvorvidt det vil være fornuftig å bygge veg og jernbane som et felles prosjekt, vil være avhengig av det enkelte prosjekt og hvilke gevinster vi ser i det konkrete tilfellet.

- *På hvilke strekninger kan det*

være gunstig å bygge ut veg og bane felles i Norge?

- Et prosjekt som ny motorveg og nye dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar kunne vært et gunstig prosjekt for felles utbygging; likeledes utbygging av Eidanger-forbindelsen mellom Larvik og Porsgrunn, avslutter Anita Skauge.

På tross av flere henvendelser til vegdirektør Olav Sjøteland og Statens vegvesen har det ikke lykket oss å få en kommentar fra Vegvesenet til de samme tre spørsmålstillingene som vi har stilt Jernbaneverket i denne saken.



«...nye dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar kunne vært et gunstig prosjekt ...»

ANITA SKAUGE
ETATSDIREKTØR I JERNBANEVERKET

Fellesprosjekter i Norge

I Norge har Jernbaneverket og Statens vegvesen samarbeidet tett om to store utbygginger av motorveier og dobbeltspor. Det var i Skoger sør for Drammen og i Vestby sør i Akershus.

Mest omfattende var samarbeidet på utbyggingen av den ni km lange strekningen i Vestby midt på 1990-tallet.

Det ble opprettet felles byggherreorganisasjon med en leder fra Jernbaneverket (NSB den gangen) som koordinerte arbeidet, basert på en felles reguleringsplan. Hølandalen jernbanebru hadde bygge-

leder fra Statens vegvesen, øvrige entrepriser hadde byggeleder fra jernbanen. Der én enhet hadde byggeledelsen, hadde den andre enheten assisterende byggeleder.

Utbyggingen besto i å bygge jernbane og alle veganlegg (tunnel/bruer m.v.) som måtte bygges samtidig med jernbanen, slik at trafikken på jernbanen gikk ufor-

styrret når Statens vegvesen skulle ferdigstille den firefelts motorvegen.

Samarbeidet om utbyggingen av den om lag fem km lange Skogerparsellen på Vestfoldbanen sist på 1990-tallet var mer begrenset. Her samarbeidet en kun om grunnarbeidene og underbyggingen til motorvegen og dobbeltsporet.

RAMSVART KAFFE: - Bare en liten ekstratår på natta, dette her, forklarer Harald Fjeldbu.

Godt mål

ROVEN, SØRUMSAND: - Ingen har bedre oversikt over jernbanenettet i Norge enn oss, skryter Harald Fjeldbu i den gule målevogna. Han er på nattlig tokt i retning et splitter nytt kryssingsspor mellom Fetsund og Sørumsand.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

- Vi er overalt, måler hver eneste meter skinnegang, inkludert sidespor og nedlagte baner med turistikjøring, som Krøderbanen. Tre ganger i året

befarer vi også Ofotbanen fra Kiruna til Narvik. Da leier vi et svensk måletog, forteller Harald

«Vi er overalt, måler hver eneste meter skinnegang»

Fjeldbu idet vi toffer i vei fra Grorud verksted i retning Kongsvinger.

- Hva måler dere egentlig?

- All slags sporgeometri. Vi leter etter vindskjevheter, måler kurvaturen og sjekker overhøyde. Vi repa-

rerer ingenting, kun kontrollerer og rapporterer.

- Solslyng?

- Lite. Skinnegangen er nå langt bedre nøytralisert enn bare for noen år siden.

Italia-Roger

Målevogna lyder navnet Roger 1000 og er en kraftig, gul dieselmaskin med førerplass i begge ender, opprinnelig et italiensk ekspresslok proppa med avansert elektronikk og finkalibrert måleutstyr. Målevognas indre domineres av en kommandosentral der fem velvoksne dataskjermer betjenes av «navigatøren». I tillegg er en servicemann fra den italienske produsenten med på reisen for å sikre at ingenting skjærer seg.

- «Roger» er en eller annen italiensk forkortelse, opplyser Harald, som selv var i Italia tre ganger for å sikre at vogna ble som den skulle. Før Roger'n gjorde nordmann av seg, måtte man nøye seg med en innleid målevogn fra Sverige. Den var ikke

sjølgående og måtte kobles i tog.

- Vi disponerer også en liten sjumeter. Den benyttes vi i hovedsak på mindre banestrekninger og stasjonsområder.

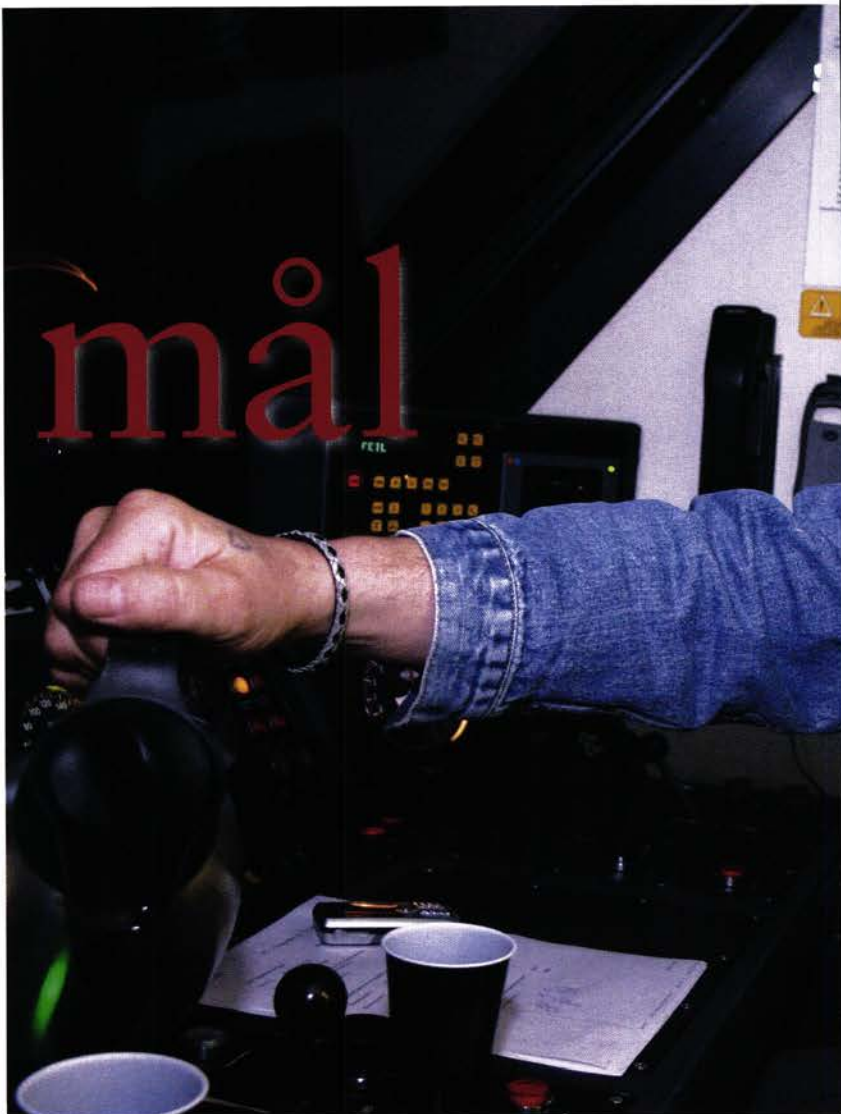
Ørret og tiur

Skiftplanen til Harald inneholder eksotiske navn som Kopperå, Oteråga og Majavatn. Ofte tilbringes også fritiden langt fra hjemmet.

- Som regel reiser vi ut mandag morgen og er ikke tilbake igjen før fredag ettermiddag. Vi har kjøkkenutstyr på vogna og kokkelerer litt der, mens nettene stort sett tilbringes på hotell.

- Blir det ikke vanskelig å bruke fritida til noe meningsfylt?

- Selv har jeg alltid med fiskestanga, for på steder som Fauske og Åndalsnes er det ypperlig å fiske. Noen ganger har jeg også fått låne bil sånn at jeg kan komme meg til gode fiskeplasser lenger unna. En gang fikk jeg fem ørreter under en stopp i Namsskogan, de salta jeg og la i kjøleskapet på toget. På veien



MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Harald Fjeldbu

ARBEIDSSTED: Målevogna

TITTEL: Tekniker og lokfører

STARTET SOM: Baneaspirant i NSB på Kongsvinger 1977

BOR: Oslo



videre sørover kom vi til å kjøre på en tiur – den ble litt fillete i fjøra, men var ellers like hel, så vi hang den opp i taket inne i maskinen. Sporveksleren på neste stasjon fikk dermed råstoffer til litt av et herremåltid.

I fars fotspor

Bortsett fra at så mye fin tid «reises bort», er Harald godt fornøyd med arbeidsplassen.

– Vi har det fritt og fint og jeg trives godt. I flere år var vi kun to målevognførere. Da var arbeidsoppgavene i meste laget, men nå er vi tre. Avdelingen består av til sammen av åtte stykker, inkludert kontor- og datapersonell.

Målingen foregår helst på sommertid, på vinteren er det stille, da driver vi mest med vedlikehold av vognene. I fjor hadde vi vinterbasen vår på Hamar, men nå har vi fått romslige lokaliteter på Grorud verksted.

Harald vet hvilket hardt arbeid som ligger bak en strøken skinne-

gang.

– Jeg jobba som anleggsarbeider på Kongsvingerbanen i åtte år, bytta veksler og sviller manuelt og med traktor med skjær. Jeg jobbet en tid sammen med faren min, som også var i pukken. Siden var jeg flere år på en pakkemaskin, før jeg så begynte å kjøre målevogn for elleve år siden.

Natt på Roven

På Fetsund entrer en av gutta fra signal målevogna, han skal låse opp kryssingssporet på Roven ved Sørumsand. Harald er halvveis dit han kom fra: Han er ekte grenseboer, vokste opp på Magnor – kun et steinkast fra svenskegrensen. Han har også bodd mange år i Sverige. Klargjøringen av sporet tar lengre tid enn selve målingen som skal sikre at det nye sporet er klart til bruk.

– Kan vi kalle deg Kongen av Skinnegangen, Harald?

– Tja, jeg har faktisk ei søster som heter Sonja!

arnedan@online.no

SAGT OM JERNBANEN



«Vi har nå en reell kapasitetskrise for godsfrakt på jernbane. Dette er en ny situasjon, for mange transportbrukere har satset på å flytte godset over fra vei til jernbane. Dette krever strakstiltak fra regjeringens side.»

OLE A. HAGEN

Direktør

Transportbrukernes Fellesorganisasjon

«Det er meningsløst at dette landet her ikke er et av verdens ledende på infrastruktur.»

PER SANDBERG

Leder av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité (FrP)

«Om NSB-passasjerene skulle ta bilen, ville det bety 92.000 flere biler på veiene til og fra Oslo – hver dag.... Å kutte togtilbudet eller å øke billettprisen så kraftig som FrP ønsker, ville føre til kø, kork og kaos.»

TORSTEIN RUDIHAGEN

Stortingsrepresentant og samferdselspolitisk talsmann (Ap)

«Selvsagt vil vi ikke legge ned det mest lønnsomme jernbanenettet rundt Oslo. Men i enkelte deler av landet, ute i distriktene, vil nok tilbudet kunne bli redusert eller nedlagt, nettopp fordi de ikke er lønnsomme.»

ULF ERIK KNUDSEN

Stortingsrepresentant (FrP)

«Skal det skje vekst i regionen på begge sider av grensen, må det gå flere tog»

SIRI HOV EGGEN

Fylkesvaraordfører, Akershus (Ap)



DELEGASJON: Arbeidsgruppen for ny containerterminal på Alnabru fikk et godt overblikk tyve meter over lasteskinnene. F.v.: Knut Bøe, Yngve Andreassen og Gaute Borgerud.

LUDWIGSHAFEN AM RHEIN: Historien om den 16 år gamle kompakte, privat-eide godsterminalen i Ludwigshafen i Tyskland minner mest om et eventyr. Herfra henter Jernbaneverket idéer til den nye Alnabru-terminalen.



Henter idéer fra

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

På den private jernbanegods-terminal i Tysklands sydvestlige hjørne, noen mil nord for Strassburg, møtes jernbanelinjer som strekker seg ut til Europas ytter-

punkter: Budapest, Barcelona, Antwerpen, Verona og Warszawa.

Navnet Ludwigshafen vitner om nærheten til den viktige vannveien Rhinen. Fra jernbanegods-terminalen i industriområdet til BASF sendes et raskt voksende

antall containere videre på jernbanevogner.

Opp 134 prosent

Ludwigshafen-terminalen håndterte i fjor 264.500 lasteenheter. Det er 134 prosent flere enn i 2001.

TYSK ORDEN:

Fra toppen av lastekrana fremstår den kompakte terminalen ryddig og oversiktlig, med oppstillingsplass for semihengere utenfor kranområdet.



tysk eventyr

Daglig løftes 1.050 enheter fra tog til bil, fra bil til tog eller fra tog til tog. Det er dette som på fagspråket omtales som intermodalitet.

Daglig losses og lastes 34 skreddersydde godstog som knytter store og små kunder i ni europeiske

land sammen i et logistikknettverk med Ludwigshafen-terminalen som hjerte.

Stoppeklokke

Du skal ikke oppholde deg lenge på den private terminalen før du for-

står at her måles omlasting med stoppeklokke. Fem store, skinnegående kraner jobber uten stans fra tidlig morgen til sene kvelden. Et dieseldrevet lokomotiv skyver tomme godsvogner inn på et ledig spor. Allerede før vognene står ▶

- ▶ stille, løftes den første containeren fra en lastebil. En annen kran henter container nummer to fra et tog på et annet spor...

På toppen av en 20 meter høy kran står en gruppe planleggere fra Norge og studerer de tekniske løsningene, mens en representant for det private terminalskapet forklarer. Kranen beveger seg mellom stadig nyankomne lastebiler og

godstog.

– Så uventet stille det er her, utbryter en deltager med forbløffelse.

«...Nye Alnabru container-terminal skal bli mer effektiv enn Ludwigshafen»

Bonus og straffegebyr

Administrerende direktør Roland Klein forteller hvordan det har vært mulig å kutte gjennomsnittlig lagertid for containere på Ludwigshafen-terminalen fra tidligere 40 til 32 timer i løpet av noen år. Og hvordan terminaldriften kan effektiviseres ytterligere.

– Ved å premiere logistikkvirksomhetene som er mer effektive enn det som er forhåndsavtalt, med lavere pris for tjenester, og å oppdra aktører som bruker mer tid enn avtalt, klarer de ansatte på KTL

Kombi-Terminal å håndtere stadig flere lasteenheter i løpet av et døgn. – Å glemme en container på Ludwigshafen-terminalen kan bli en svindyr blemme...

For operatører som alltid står parat med transportmiddel for neste etappe, blir regningen for omlasting mer ubehagelig enn budsjettert.

- Nye Alnabru raskere

Ideer til utforming og valg av tekniske løsninger til den nye terminalen i Oslo er hentet fra de nyeste godsterminalene i Tyskland og Italia. Dette bekrefter prosjektleder Jens H. Jørgensen og prosjekteringsleder Aksel Roksti i Alnabruprosjektet, som i løpet av det siste året har studert mange europeiske terminaler på nært hold.

Ludwigshafen er en av disse, men den håndterer bare en fjerdedel av antall lasteenheter som nye og «gamle» Alnabru vil ta hånd om når den nye containerterminalen åpner om drøye to år.

– Omløpstiden for containere må fastsettes og styres med en prispolitikk som bidrar til å effektivisere terminalen, slik at kunder som henter og leverer på fastsatt tid, blir premiært, påpeker Knut Bøe i Jernbaneverket til Jernbanemagasinet.

– Målet er at Nye Alnabru containerterminal skal bli mer effektiv enn Ludwigshafen, fremholder Bøe. Tiden lastebilene er inne på den nye nye Alnabru-terminalen, skal halveres fra dagens 30 til 15 minutter. Det vil forbedre jernbanens konkurransevne betydelig.

oyg@jbv.no

Ludwigshafen

- 264 000 enheter pr. år
- Daglig 34 tog fra tre togselskap
- 45 % av inntektene til terminalskapet kommer fra tilleggstjenester ut over omlasting, som for eksempel lagerhold, kontrollmerking av spesialgods, bildistribusjon, vedlikehold av containere og vogner
- Spesialutdannet personell for håndtering av farlig gods
- Foto-/videokontroll av bil og last inn og ut fra terminalen
- Sjåføropplæring for lastning/lossing og transport av farlig gods
- Databasert logistikksystem for informasjon om tog, biler, lager og omlasting
- Fortolling og tollklarering av internasjonale transporter

ASFALT OG GRØNT: Kranstørrelsen på Ludwigshafen-terminalen tillater lagring av tre containere i høyden.



shafen

Eigentümer:
BASF Aktiengesellschaft

 - BASF

Betreiber


KTL

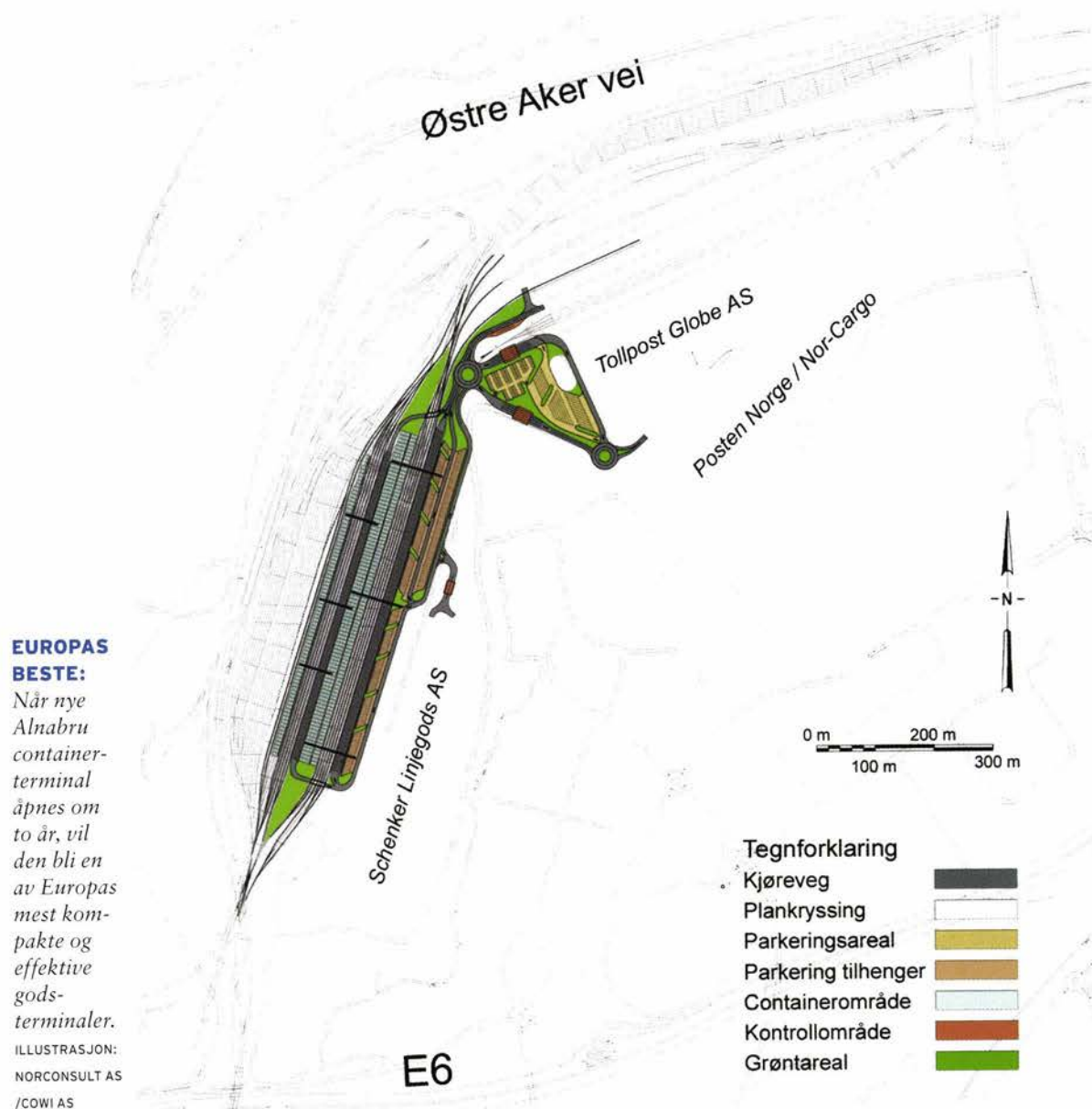
MAINSPEID

SCANIA

10

Alnabru-avklaring

Hvem skal drifte Norges største containerterminal som står klar Oslo om to år? Flere ulike modeller er nå til vurdering.



EUROPAS BESTE:

Når nye Alnabru containerterminal åpnes om to år, vil den bli en av Europas mest kompakte og effektive godsterminaler.

ILLUSTRASJON:
NORCONSULT AS
/COWI AS

Tekst og Foto: ØYSTEIN GRUE

To nye godsterminaler er under bygging i Norge for å møte etterspørselen i transportmarkedet og for å nå det politiske målet «Mer gods fra vei til jernbane»:

* Ganddal godsterminal ved

Sandnes åpnes i desember 2007.
* Alnabru Syd åpnes 4. kvartal 2008.

Ved flere andre terminaler i Norge forberedes kapasitetsutvidelser.

Flaskehals

I dag er gamle jernbanegodsterminaler flaskehals i varetransporten. Både i Norge og over hele Europa hemmer de overføring av mer gods fra vei til jernbane.

Mens verdenshandelen vokser og EU innfører stadig tøffere

haster

restriksjoner på transport med fly og bil, er det langt frem til en felleseuropeisk standard for gods-transport over landegrensene og for få jernbanegodsterminaler som gjør det selvsagt for distributører å velge jernbane fremfor bil.

Europas mest kompakte

– Når Nye Alnabru container-terminal åpnes om to år, vil den bli en av Europas mest kompakte og effektive godsterminaler, forteller seniorrådgiver Knut Bøe i Jernbaneverket Marked til Jernbanemagasinet. Da vil operatører og samlastere oppleve en revolusjon i omlasting mellom bil og jernbane, lover Knut Bøe.

– Nå haster det med en avklaring på spørsmålet om hvem som skal drifte de nye godsterminalene slik at driftorganisasjon og valg av fysiske løsninger som kraner og IT-utrustning ikke forsinkes, påpeker Knut Bøe.

I 2005 ledet han en arbeidsgruppe som utredet spørsmålet om organisering av driften og ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av godsterminaler i Norge. Jernbaneverket slutfører i disse dager drøftinger om driftsmodell på den nye Alnabruterminalen.

– For at de nye terminalene skal bli en suksess og få mer gods fra vei over på bane, er det avgjørende at nye Alnabru og Ganddal godsterminal blir konkurransenøytrale og kostnadseffektive, understreker Bøe.

Eierskap

Jernbaneverket vil uansett stå som eier av de nye terminalene. Hovedspørsmålene som nå drøftes, er om Jernbaneverket skal engasjere seg i driften eller om den skal tildeles et terminalselskap.

Et terminalselskap kan enten være frittstående eller domineres av ett eller flere togselskaper. Et eksempel på den siste løsningen, er Ludwigshafen i Tyskland (se egen sak side 20).

Prinsipper

Togselskapet CargoNet (tidligere NSB Gods), som med ett unntak også er operatør av de andre intermodale terminalene i Norge, er naturlig nok opptatt av å ha kontroll over terminalvirksomheten på Alnabru. Selskapet anser terminaldrift som en viktig del av sitt forretningsområde og anser godsterminalen som en del av kundens logistikkjede.

I en konkurransesituasjon er imidlertid terminalene like viktige for andre togoperatører. Derfor er det

viktig å sørge for nøytral tilgang til tjenestene på de nye terminalene.

Uten fasit

– Det foreligger ingen fasit på «riktig» organiseringsform, understreker Knut Bøe.

Foruten hensynet til konkurransenøytralitet må det legges vekt på at en driftsoperatør kan og vil drive terminal for øke jernbanens markedsandeler, og ikke kun ser muligheter til egen profit.

Fortjenestepotensialet innen gods på jernbane peker oppover i takt med veksten i verdensøkonomien. Både i Nord-Amerika, Asia og Europa øker volumet av gods på jernbane. CargoNet rapporterer om 30 prosent vekst i intermodale transporter i Norge de siste to år.

Tidspress

Beslutningen om hvordan Alnabru- og Ganddal-terminalene skal driftes er nær forestående. Det er et betydelig press for å få saken avklart, ikke minst for å kunne iverksette bestillinger av kraner til Alnabru, og avklare hvem som skal finansiere kranene. Eierform har også en viss betydning for etablering av driftsorganisasjon. Inntil en avklaring foreligger, skyves valg av IT-styrings/logistikk-system også ut i tid.

«... viktig å sørge for nøytral tilgang til tjenestene på de nye terminalene ...»

Tre typer eierskap

Godsterminalen er et viktig ledd i logistikkjeden for at jernbane som transportform skal kunne konkurrere med bil eller båt. At terminalene for omlasting fra tog til bil eller bil til tog oppfattes som en tids- og kostnads-messig hindring, svekker jernbanens konkurransefortrinn.

Næringsliv og handel legger stor vekt på total pris og tid, men også på forhold som punktlighet og skadefri togtransport.

Den tyske konsulenten TransCare klassifiserer terminaler i tre grupper:

Gruppe 1: Den tradisjonelle eierskaps- og driftsformen, med statlige togselskaper som også driver terminalen.

Gruppe 2: En konkurransenøytral terminaldriver, men uten spesialiserte tjenester.

Gruppe 3: Terminaler drives av et selskap som har spesialisert seg på logistikk.

Kommunale eiere

I Sverige har flere kommuner gått inn i selskaper som eier og driver moderne kombinerte godsterminaler sammen med kommersielle aktører.

Hallsberg-terminalen eies 100 prosent av Hallsberg terminal AB (HTAB), som igjen eies av Green Cargo (2/3) og Hallsberg kommun (1/3). Driftsselskapet Hallsberg kombi-terminal AB eies 60 prosent av HTAB, de resterende eierandeler fordeles likt mellom Railcombi og Euroshuttle.

Luleå-terminalen eies av Luleå kommune. Et driftsselskap, Luleå Kombiterminal AB, drifter terminalen. Lokale transportører eier 25 prosent av driftsselskapet og Railcombi 75 prosent.

Private eiere

I Ludwigshafen i Tyskland driftes en stor kranterminal av terminalselskapet KTL. Denne terminalen ligger midt i et stort industriområde hvor giganten BASF dominerer. KTL eies 40 prosent av BASF. Av fire andre partnere i KTL-terminalselskapet er to de store togselskapene HUPAC og Kombiverkehr som begge trafikkerer terminalen. De siste to partnere er andre store industriforetak.

Mister Terminal

- Alnabru er selve navet i norsk godstransport. Her samles alle jernbanelinjer, doserer en synlig engasjert Knut Bøe og lar blikket gli utover containere, kraner og jernbanevogner på det enorme terminalområdet midt i Groruddalen.

MØTE MED

Knut Bøe (59), seniorrådgiver

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

- Alnabruterminalen er svær også i europeisk sammenheng, understreker Bøe. Mens økonomer opererer med kroner og øre, regner logistikkeksperter containere og vekselsbeholdere i TEU, som på norsk betyr «tjue fots ekvivalentenhet», tilsvarende nesten sju meter lagringsplass. En vanlig semitilhenger utgjør 2 TEU.

- Vi har besøkt en rekke jernbaneterminaler i Tyskland med

kapasitet på rundt 250.000 TEU. På Alnabru er vi allerede oppe i 400.000. Om to år, når nye Alnabru Syd står ferdig, øker vi med ytterligere 550.000 TEU, sånn at den samlede kapasiteten nærmer seg millionen. Du forstår at vi ikke snakker om noe småtteri!

Fra truck til kran

Knut Bøe er markedsavdelingens representant i diverse fagråd, prosjektråd og utredninger vedrørende godsterminaler, og har

vært en av pådriverne til at den såkalte terminallayouten på Alnabru har blitt endret sånn at kapasiteten blir større.

- Ønsket om å utvide på Alnabru har vært utredet i fem år. I fjor blåste vinden i retning av at jernbanevognene skulle lastes og losses av gigantiske trucker. Disse reachstackerne er relativt billige i innkjøp, men ulempen er at de krever stor manøvreringsplass. Vi fant derfor ut at vi med en kranbasert layout kunne doble kapa-



Logistikk i Jernbaneverket

siteten, derfor har vi nå landet på denne løsningen. Kranene medfører imidlertid investeringer på 120 millioner kroner, en kostnad det ennå ikke er bestemt hvem som skal betale. Likevel har vi regnet ut at kranløft gir best uttelling både bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk.

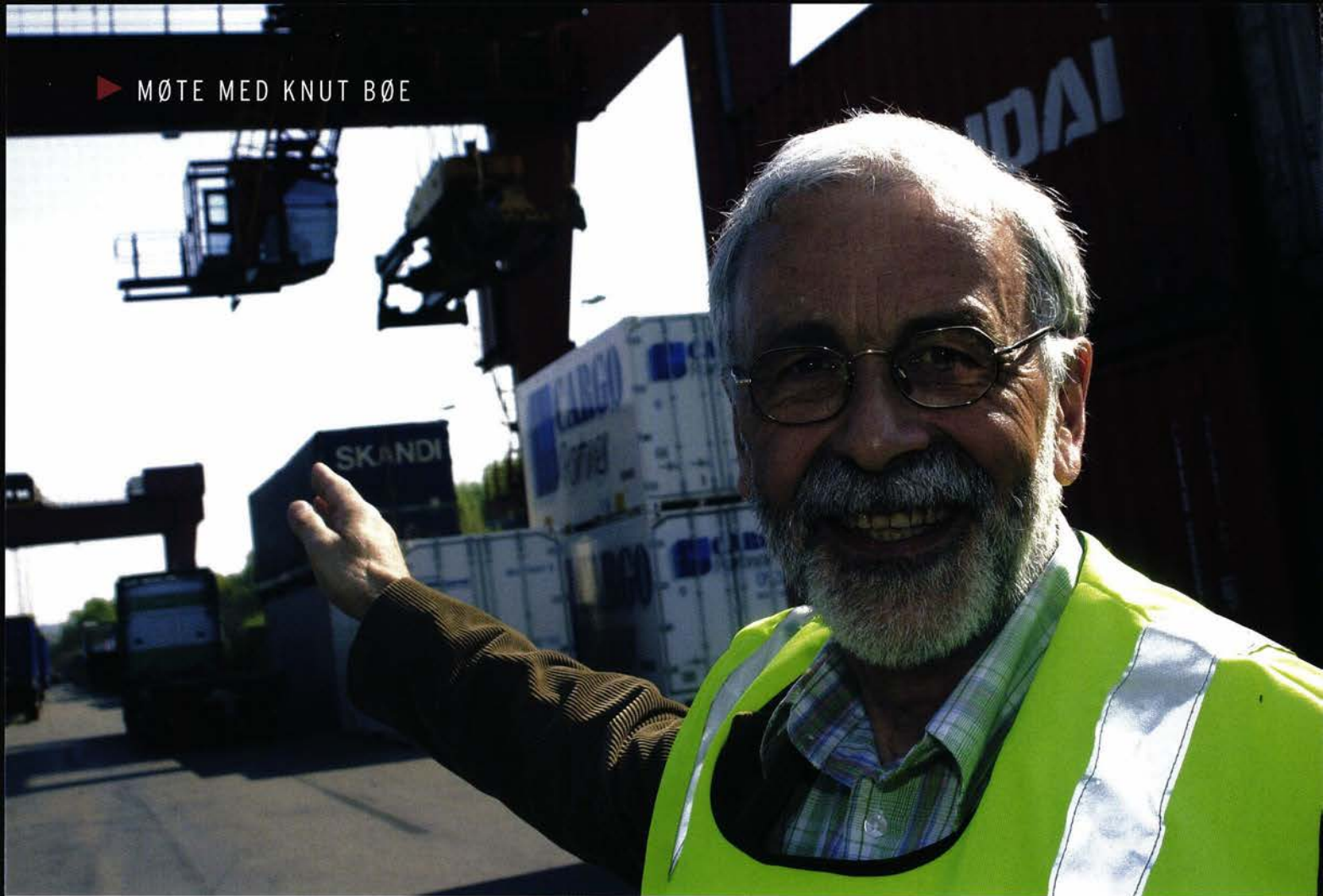
Transport døgnet rundt

– Jeg er utdannet sivilingeniør fra Newcastle med trafikk som hovedfag. Siden har jeg vært tilbake i

Storbritannia for å ta to mastergrader, innen transportplanlegging og forretningsledelse i henholdsvis Leeds og Edinburgh. England fascinerer meg, både landet, folkelynnet og selve undervisningen. Oppe i nord finnes bra humor og lite snobberi, dessuten er de glade i nordmenn. Den første jobben jeg fikk, var i Statens Vegvesen. Jeg var inspirert av den grønne bølgen og har alltid hatt tro på jernbane som system, så på syttitallet var jeg fem år i NSB.

Siden ble det mye logistikk i industribedrifter som Stabburet og AGA, der Knut Bøe var distribusjonssjef og stelte mye med terminallayout. Han har også vært forsker ved Transportøkonomisk institutt, der han blant annet ledet prosjektet «Gods i by» i samarbeid med SINTEF.

– Rapporten fra det prosjektet er jeg veldig godt fornøyd med. Som du forstår, lever og ånder jeg for transport, også på fritiden. Hobbyen min har i mange år vært ►



DOBLER: – Ved å satse på kraner framfor trucker dobler vi kapasiteten på nye Alnabru Syd, forteller Knut Bøe.

- å skrive faglige leserinnlegg til aviser og fagtidsskrifter. Jeg har skrevet veldig mange inserater opp gjennom åra. Det er togenes plass i transportsystemene som interesserer meg.

Samle trådene

I Jernbaneverkets markedsavdeling har han vært ansatt i halvannet år og jobber i hovedsak med gods. På

« ... denne eksplosive økningen er en utfordring for organisasjonen »

denne relativt korte tiden har store ting skjedd, blant annet har CargoNet hatt en vekst på 30 prosent innen kombi-transport. For at jernbanen skal kunne håndtere den økende godsmengden, vil Ganddal terminal ved Sandnes bli åpnet i desember 2007, mens Alnabru Syd skal være klar i siste kvartal 2008. Også på Brattøra i Trondheim foregår betydelige moderniseringer.

– Det er klart at denne eksplosive økningen er en utfordring for organisasjonen, presiserer Bøe.

– Mange miljøer innen Jern-

baneverket arbeider i dag med godstransport og terminallayout hver for seg, og det er flott! Men jeg savner bedre koordinering av de ulike aktivitetene. I dag spriker utredningene en del. Vi har selv sagt et felles handlingsprogram å arbeide ut fra, men retningen ville bli enda tydeligere og arbeidet mer motiverende om noen får ansvaret for å samordne det hele. Ved å strømlinjeforme og profesjonalisere organisasjonen kan man forenkle kostbare utredninger, skjære ned på planleggingstiden og skjære ned på antall personer i ulike utvalg.

Hensyn til kundene

Markedsavdelingen har også andre typer fagfolk, men terminalrepresentanten er sikker på at de alle er enige om at den tradisjonelle statsetatem Jernbaneverket bør bli mer kundeorientert. I fjor høst var han med på å gjennomføre en trafikkteiling på Alnabru. Fordi den eksisterende statistikken var for dårlig, ble et dusin studenter leid inn en hel uke for å telle biler.

– På denne måten registrerte vi

hvordan trafikken fløt. Du vet, man må være ute der det skjer. For hver investering må vi spørre oss i hvilken grad den tjener kundene, og hva man kan oppnå av økt trafikk på jernbanen. Jeg ønsker meg en viss form for målstyring med oppfølging av markedsutvikling og tiltak og har selv laget utkast til en markedsrapport.

Fortsatt vognlast

På vei ut fra terminalområdet på Alnabru legger vi turen opp i stillverket, der utsikten er gripende over et hav av jernbanelinjer og containere. Lett nostalgisk mimrer Bøe om forna dar da mye av gods-transporten foregikk som vognlast.

– Jeg tror det er galt å kvitte seg med alt som finnes av vognlastkapasitet. Forretningsområdet kan fornyes, nedlagte spor kan atter komme til heder og verdighet. La oss holde av litt plass på Alnabru også!

arnedan@online.no

Det vrirler av stasjoner i kurver

I Tyskland og i mange andre store og små jernbaneland rundt om i verden vrirler det av stasjoner som ligger i kurver, skriver den internasjonalt kjente eksperten på testing og kontroll av programvare, jernbanemannen Hans Schaefer, i dette innlegget.

Köln Hauptbahnhof (Hbf) er en av Tysklands travleste stasjoner og var i mange år den med flest avganger. Den ligger i en trang kurve med sine minst 14 spor. Der starter og stopper mer enn 1.400 tog daglig.

Noen eksempler

De siste nye sporene på stasjonen i Köln ble lagt til på innsiden av kurven. De nye sporene betjener blant annet S-togene fra forstadsbanene, og disse togene har flest avganger per dag per plattform.

Kassel-Wilhelmshöhe er en stasjon på strekningen Hamburg-Frankfurt som blant annet betjener fire høyhastighetstog i timen bestående av 12 til 14 vogner hver, pluss en masse annen trafikk. Også den ligger i en kurve siden den ble tilrettelagt for høyhastighetstog i 1991.

Så har vi Altenbeken og Kreiensen, stasjoner der to baner møtes, med stasjon i midten mellom grenene. Ganske trange kurver der også. Begge stasjonene har stopp for mange tog i timen, i tillegg til mange gjennomkjørende godstog.

Trange kurver

Det nye Berlin Hbf ble jo allerede nevnt i Jernbanemagasinet, men i hele Berlin formelig vrirler det av S-banestasjoner i kurve.

Millionbyen Hamburg har sin hovedstasjon, også den med forgreninger av to strekninger. Begge forgreningene ligger i til dels ganske trange kurver, og igjen betjenes forstadsbanen fra plattformer der kurven er trangest. Ikke noe å

utsette på trafikken her heller, og folk står tett i tett på perronger som er smalere enn i Oslo.

Men ikke bare Tyskland har det slik. På hovedbanestasjonen i Kinas hovedstad Beijing ligger flere av sporene i kurve, mens andre spor ligger delvis i kurve. På mange av sporene ser i hvert fall ikke lokomotivføreren konduktøren som er lenger bak. Ikke nok med det: Togene har opp til 20 vogner, med andre ord noen flere enn her i landet...

Famøse retningslinjer

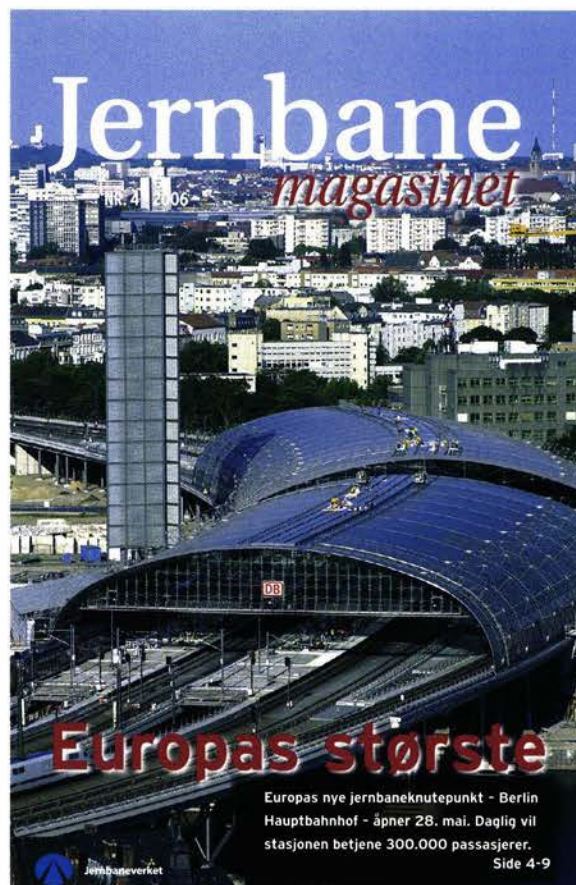
Etter de famøse nye retningslinjene som nå gjelder for stasjoner i kurver i Norge, er en fristet til å minne om at fine stasjoner som Myrdal og Hallingskeid burde vært stengt.

Spesielt stengning av Myrdal ville føre til en del brukbare bivirkninger fordi en da unngår risikoen med hele Flåmsbanen for mer enn 400.000 intetende turister årlig.

For ikke å nevne den forferdelige stasjonen Kjosfossen med Norges mest fotograferte foss. Stengning av denne ville jo spare mange meter film og gigabytes med minnebrikker...

« ... fine stasjoner som Myrdal og Hallingskeid burde vært stengt ... »

HANS SCHAEFER



FØLGER OPP: Jernbanemagasinet skrev om den nye jernbanestasjonen i Berlin, som ligger i en stor kurve. Hans Schaefer følger opp og forteller om langt flere.

MIN MENING

NAVN: Hans Schaefer
YRKE: IT-konsulent (eget firma) og jernbaneentusiast



Ny togavgang

Fra ruteendringen 11. juni får pendlere fra Hamar, Brumunddal og Moelv som skal til Lillehammer på jobb, et nytt alternativ. Mens det tidligste toget fra Hamar til Lillehammer fram til nå ikke har gått før kl. 08.06, går den nye avgangen kl. 07.05 og får ankomst Lillehammer 07.53. Årsaken til at den nye avgangen blir satt opp er en kraftig økning i pendlerreiser på strekningen.

Vøgne-kompensasjon

I saldert statsbudsjett for 2006 er det bevilget 3,5 millioner kroner som en årlig kompensasjon til Buskerud fylkeskommune for at de har tatt over ansvaret fra staten for den lokale kollektivtrafikken mellom Hallingdalen og Drammen/Oslo. Denne ble tidligere utført med Vøgne, det lokale kjælenavnet på motorvogna som har gått fra Geilo tidlig om morgenen og returnert fra Oslo sent på kvelden. I tillegg har Samferdselsdepartementet bevilget en halv million for resten av 2006 og deretter 1 million årlig til og med 2009.

Ny utbyggingssjef

Siv. ing. Eirik Einum (53) er ansatt som utbyggingssjef for regionale prosjekter i Jernbaneverket Utbygging og vil tiltre 1. juni. Einum vil være godt kjent for mange i



Foto: PTL AS

Jernbaneverket etter flere år som banesjef for Nordlandsbanen, utbyggingssjef og senere regionsjef og regiondirektør i Region Nord. Da han avsluttet sin forrige periode i Jernbaneverket i 1998, ble han prosjektleder for byggingen av den nye Lerkendal stadion. Nå kommer han fra stillingen som senior prosjektleder i rådgivningsfirmaet Prosjekt- og Teknologiledelse AS i Trondheim.



TAKKER AV: Faglig leder Bjørn Haugen (t.v.) og produksjonsleder John Sagen (t.h.) takker av Roar Johnsen og Arne Dag Røkke etter 45 års trofast og fortjenestefullt virke for jernbanen, med Norges Vels fortjenestemedalje.

Hedret etter 45 år

De begynte som lærlinger på samme dag og på samme sted. Da passet det bra at de to, Arne Dag Røkke og Roar Johnsen, også ble takket av sammen - etter 45 år i jernbanens tjeneste - med å bli tildelt Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Arne Dag Røkke og Roar Johnsen startet som lærlinger 1. oktober 1960. Med halvannet års avbrekk for å tjene i Kongens klær, har de siden tjent jernbanen. Johnsen gikk elementærtekniker og fordyppet seg i telefoni og transmisjon. Røkke spesialiserte seg på tradisjonell svakstrøm og mekanisk teleteknikk.

Siden har mye skjedd innen disse fagområdene. De telemekaniske innretningene som fjernskriver og billett-

maskiner er for lengst erstattet med digitale verktøy.

Eksperter på stasjonsur

Røkke er fortsatt tilknyttet Jernbaneverket på timebasis. Med sin lidenskapelige interesse for mekaniske duppeditter er han en kløpper til å reparere og pusse opp gamle, staselige stasjonsur. Nå driver han og pusser opp det ærverdige stasjonsuret på Kopang stasjon. Ifølge sjefen hans vil det bli finere enn da det var nytt.

Skårunge på loket

Olav Ingemar Hagen var ansatt i Jernbaneverket da han søkte om opptak til lokførerutdanningen. Der ble han den yngste i det første kullet med lokførere som gikk ut av Norsk Jernbaneskole til jul. Nå er han omsider ferdig med øvelseskjøring og kan kalle seg ordentlig lokfører

- i en alder av 21 år! Hagen er fra Stjørdal i Nord-Trøndelag. Ettersom Ofofbanen AS opprettet avdeling der for tømmertransport til Norske Skogs fabrikker på Skogn, søkte Hagen seg jobb med oppmøte i hjemkommunen. Nå kan han ta ut og kjøre tømmer tog helt på egen hånd.



STRAM KAR: Kolbjørn Nygård (90) er fremdeles en stram kar i korpsuniform – 75 år etter at han startet i guttemusikken.

FOTO: MARIANN DYBDAHL, ADRESSEAVISEN

Blåser i alderen

Pensjonert vogn-elektriker Kolbjørn Nygaard bokstavelig talt blåser i at han snart fyller 90 år. Det gjør han på klarinett i Jernbanens Musikkorps Trondheim. Der har han spilt siden 1944, og korpsmusiker har han vært i 75 år ...

Tekst: ARVID BÅRDSTU

16. juni fyller Kolbjørn Nygaard 90 år. Det forhindrer ham ikke i å ta fram sykkelen og stille med klarinetten på de ukentlige musikkøvelsene på Trondheim stasjon. Og selv om han snart runder nok en milepæl, har han ingen planer om å endre på denne vanen.

- Slutte?

- Det er viktig å komme sammen med folk og ha noe å være med på. Da er det i alle fall en kveld i uka som er annerledes enn de andre. Nei, jeg går ikke rundt og tenker på å slutte, kommenterer han.

Kolbjørn Nygaard ble født 16. juni 1916 i Verdal. Som 15-åring begynte han i guttemusikken. 20 år gammel ble han jernbanemann. Det var i 1936.

- Jeg var med i et sporjusteringslag som hadde ansvaret for strekningen Fleskhus-Sunnan. Vi jobbet seks netter i uka og

bodde i losjivogn, memorerer Nygaard.

En livsstil

For Kolbjørn Nygaard må det være lov å si at korpsmusikk har vært en livsstil. Ingen andre korpsmusikanter i Norge kan vise til at de begynte å spille for 75 år siden. Og stort sett har blitt purret grytidlig hver 17. mai siden:

- Det er å stå opp klokken seks om morgenen, det. Ja, i år måtte jeg stå opp enda litt tidligere. Da ble jeg intervjuet på NRK P1 allerede kvart over seks, humrer Nygaard.

Han begynte med tuba i guttemusikken og saksofon i Jernbanens Musikkorps Trondheim. Det spilte han til korpset fikk en dirigent som ikke ville ha med sakser. Slik ble det klarinett.

Siden er det blitt så mange år med Nygaard og klarinetten at utmerkelsene henger tett på veggene i stua hos veteranen. Vel blåst, Kolbjørn!



FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM

Veterantogtur

Den som er rask på avtrekkeren kan få plass på veteranog til Lillehammer og Maihaugen søndag 3. september. Toget tar 300 passasjerer og sitteplassene deles ut etter «først til mølla»-prinsippet. Inviterte på denne turen er ansatte i Jernbaneverket, NSB, Posten og Vegdirektoratet.

Togturen starter fra Oslo S kl. 09.00 og stopper på Lillestrøm (kl. 9.23) og Hamar (kl. 11.17) for å ta opp passasjerer der. Toget vil bli trukket av et E111-lok fra 1951, mens vognene er av enda edlere årgang - fra tidsspennet 1909 til 1926. Når toget ankommer Lillehammer stasjon, står veteranbusser klare til å skyss turdeltakerne opp til Maihaugen.

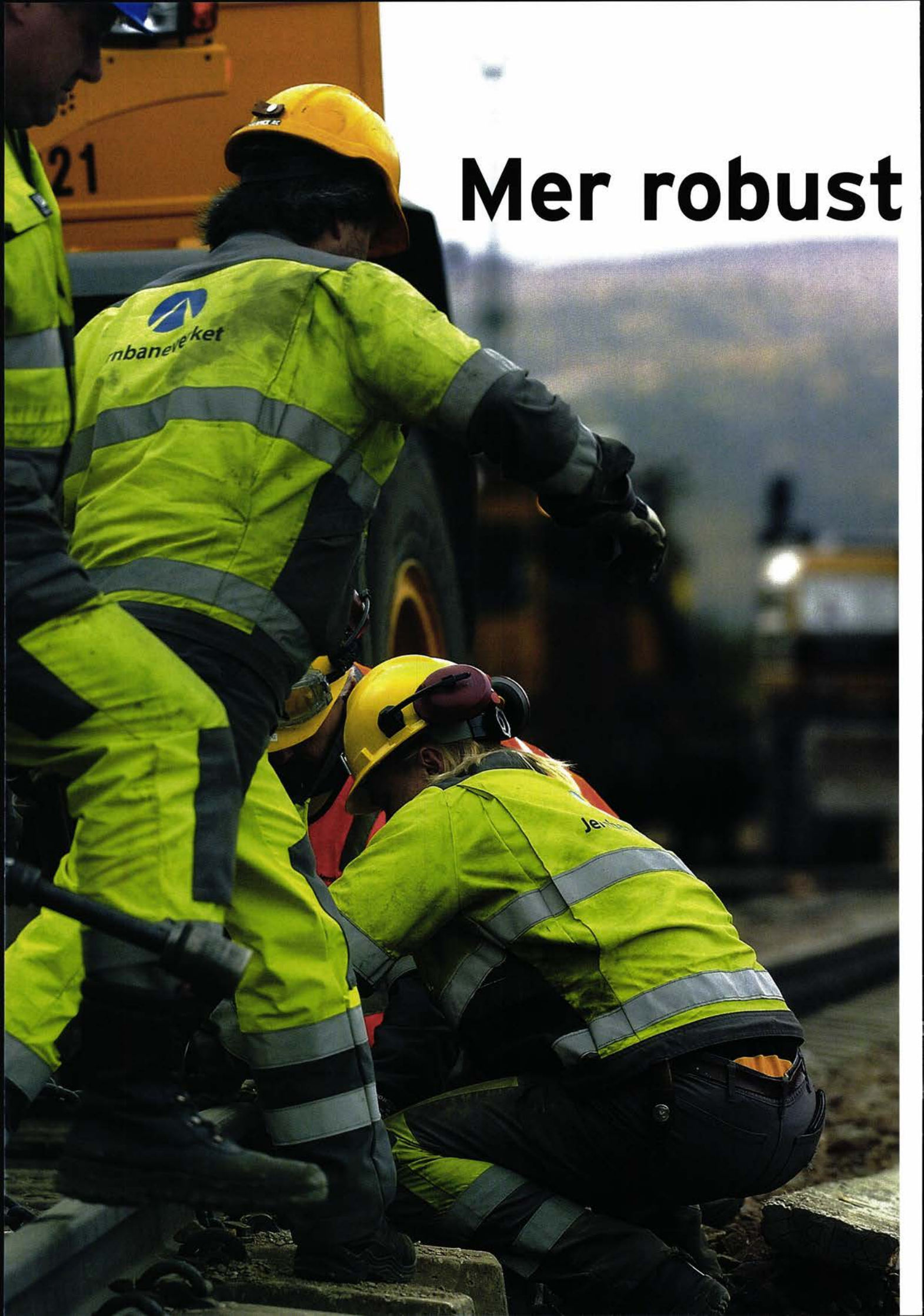
På Maihaugen er det omvisninger, konsert i Garmo stavkirke, tilbud om tur med minitog fra Norsk Jernbanemuseum og mye mer av det Maihaugen kan by på.

Returen går fra Lillehammer kl. 17.18.

Påmelding

De som har lyst til å delta på denne turen, kan melde seg til Laila Linder på telefon 22 09 14 76 eller sende en e-post til: laila.linder@telemuseum.no for å bestille billett(er). Billettprisen er 300 kroner for voksne og 150 kroner for barn under 15 år. Inkludert i billettprisen er også enkel servering på toget.

Mer robust



modell mot endringer

- En effektiv og god utnyttelse av ressursene handler om å jobbe smartere ikke nødvendigvis om å løpe fortere.
- Banesjefens stab og Drift er to likeverdige parter som skal samarbeide. Det finnes ikke noe A- og B-lag.
- En ytterligere forbedring av dagens driftsmodell vil gjøre den enda mer robust mot politiske endringer.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

Foto: ØYSTEIN GRUE OG
ARVID BÅRDSTU

Dette er noen av synspunktene som kommer fram i et bredt intervju med banesjef Norvald Skjoldli i JBV Region Vest, driftssjef Christoffer Østvik i JBV Region Nord og regiondirektør Olav Werner Ruud i JBV Region Øst.

Klokt valg

– Er dere enige i konklusjonen om å videreutvikle dagens driftsmodell?

Ruud: – Ja, det er riktig å jobbe videre med dagens organisasjonsmodell. Vi har ikke fått prøvd den særlig lenge, og det tar tid å innarbeide nye modeller og å få dem til å fungere. Modellen er god i den forstand at den skiller klart mellom banesjefens og driftens oppgaver.

Skjoldli: – Jeg er veldig glad for at det ikke gjøres store endringer nå. Organisasjonsendringer er energidrivende, og dette er den beste modellen som vi kan ha per i dag.

Østvik: – Ja, det er et veldig klokt valg. Samtidig viser Hogstadutvalgets rapport, «Modeller for organisering av drift og vedlikehold», at det er ting som ikke fungerer så bra i dag og som det er viktig å ta tak i og gjøre noe med. Det gjelder blant annet fordeling av ansvar og oppgaver, utforming av hensiktsmessige avtaler og oppfølging og økonomistyring.



DUGER: – Dersom vi skal kunne sammenligne oss med andre entreprenører, må vi få mulighet til å vise hva vi duger til, mener banesjef Norvald Skjoldli.

Naturlig rollefordeling

– Hvorfor ikke samle driften i én organisasjon?

Ruud: – Jeg tror det er viktig at rollene er klart definert. Det å ha en bestiller og en utøver er en naturlig rollefordeling. Vi har brukt ganske mye tid og krefter gjennom mange år på å lære oss disse rollene og har nå jobbet fram en organisasjon som er kjent, og som vi er fortrolige med. Det er grensesnittet, samarbeidet og samhandlingen på tvers som vi fortsatt må jobbe videre med slik at vi jobber som ett Jernbaneverk mot felles mål.

Skjoldli: – Dette er en fordeling av rollene og en organisering av drift og vedlikehold etter den samme lesten som mange andre land i Europa har bygd ut sin jernbaneforvaltning på. Det taler sterkt for å videreutvikle dagens modell.

Østvik: – Dagens modell har det beste potensialet til å levere det

som Jernbaneverket skal levere. Jeg tror det derfor er riktig å beholde og utvikle videre den rollefordelingen som en legger opp til.

Unngå dobbeltarbeid

– Hvordan fordele ansvar, oppgaver og bemanning best mulig mellom banesjefene og JBV Drift?

Ruud: – En oppdeling må i første omgang være så klar at vi unngår dobbeltarbeid. Vi har i dag en rollefordeling som i for stor grad fører til at vi kontrollerer hverandre. Skal vi bygge tillit, må det bli mindre av dobbeltkontrollen. Vi må heller legge ansvaret så langt ut i organisasjonen som mulig og bygge opp tilliten nedenfra.

Skjoldli: – Ja, helt enig. Det er viktig at vi begge ikke gjør samme jobben. Banesjefenes organisasjon er bra tilpasset behovet. Fordi vi har tatt over en del av de beste folkene til Drift, må de få tilført litt mer ressurser, spesielt på leder-siden.

Østvik: – Hvordan vi skal kunne utnytte kapasitet og kompetanse på en mest mulig optimal måte, er det store spørsmålet. Vi må først definere hvilke arbeidsoppgaver som henholdsvis banesjefene og Drift skal ha ansvaret for, så får vi legge opp bemanningen i forhold til det. Her må vi legge vekt på hvordan vi best mulig skal kunne utnytte ressurser og kompetanse.

Gjensidig avhengighet

– Hvordan kan samarbeidet mellom banesjefene og JBV Drift utvikles og styrkes? ▶



«Vi må videreutvikle Jernbaneskolen...»

- **Ruud:** – Det er viktig at det er to likeverdige parter som skal samarbeide. Det finnes ikke et A-lag og et B-lag. Alle er avhengige av hverandre for å få et samlet bra resultat for Jernbaneverket. Samtidig er det viktig å ha arenaer hvor en samarbeider ofte om resultatet, og der en

er enige om målet og om veien dit. Det kan vi få til ved å bruke blant annet byggemøtene enda mer som slike samarbeidsmøter.

«Avtalene bør utformes slik at de er helt tydelige på hva vi skal



gjøre og ikke skal gjøre»

NORVALD SKJOLDLI
BANESJEF I REGION VEST

Skjoldli: – I dag har jeg et inntrykk av at vi kanskje er litt usikre på hva vi vil og hva vi skal levere til enhver tid. Vi bør derfor utforme avtalene mellom Drift og oss så det er helt tydelig hva vi skal gjøre og ikke gjøre.

Østvik: – Vi må erkjenne at vi er gjensidig avhengig av hverandre for å kunne levere gode resultater. Da er det viktig å ha et profesjonelt og godt forhold, og ikke la særinteresser gå ut over JBV's overordna mål. Det kan vi gjøre ved å sørge for å sikre gode samarbeidsrelasjoner mellom Drift og banesjefene.

Sette bort vaktmesteroppgaver

– Hvilke oppgaver bør og kan JBV utføre med egen bemanning?

Ruud: – Vi må ha en basisbemanning som takler den daglige driften og de vaktmesteroppgavene som ligger der. Dette handler om eierskap og lokalkunnskap. I tillegg er det viktig for vår utvikling av jernbanekompetansen at vi også sjøl jobber med en del større oppgaver. Det betyr ikke at vi skal bygge opp en kapasitet som kan takle alle typer oppgaver.

– Samtidig har vi nedbemannet så mye at vi nå er nede på et minimum. Faktisk har vi for lite folk i

Drift innen enkelte fagområder. For å kunne takle naturlige svingninger i kapasitetsbehov over året bør vi ha en noe høyere bemanning innen utsatte fagområder enn i dag.

Skjoldli: – Jeg mener vi må fortsette med det vi har gjort til nå. Samtidig er det viktig at vi harmonerer utstyrmengden, slik at vi leverer et produkt i tråd med det som blir forventet. De store oppgavene må fortsatt settes bort på anbud, for da oppnår vi trolig den laveste prisen.

– Dersom vi skal kunne sammenligne oss med andre entreprenører, må vi få mulighet til å vise hva vi duger til. Da må vi få konkurrere om større oppdrag på lik linje med de private entreprenørene, slik at også vi kan få ned enhetskostnadene. Ellers blir bildet helt skjevt. Andre faktorer som påvirker konkurransen er hva slags utstyr og maskiner som vi har, og sist men ikke minst arbeidstiden.

Med andre ord må vi få like konkurransevilkår.

Østvik: – Det er ikke hensiktsmessig å begrense vårt ansvarsområde til kun å utføre vaktmesteroppgaver. I stedet må vi se hva som er lønnsomt å gjøre med egne folk for å sikre god utnyttelse av ressursene. Det kan derfor være fornuftig og lønnsomt at våre folk utfører mindre fornyelser og er involvert i investeringsprosjekter. Dette handler også om å ha arbeidsoppgaver som bidrar til en utvikling og styrking av jernbanekompetansen.

– Vi kan også sette bort en del vaktmesteroppgaver til andre der det er lurt og lønnsomt, og der oppgavene ikke krever spesiell jernbanekompetanse. Vi kan også bli flinkere til å samarbeide med eksterne leverandører, slik at vi får utnyttet hverandres fortrinn bedre.

Bekymret

– *Hvordan opprettholde framtidig jernbanekompetanse både i egen organisasjon og i jernbanesektoren totalt?*

Ruud: – Jernbaneverket besitter den største delen av den jernbanefaglige kunnskapen her til lands. Vi må derfor ta ansvaret for å videreutvikle denne kompetansen. Bekymringen min ligger på skolesiden. Ved høyskoler og universitet er jernbanefagene nærmest fraværende. Der har vi en jobb å gjøre, og vi må videreutvikle Jernbaneskolen til å dekke et mye bredere jernbanefaglig spekter enn den gjør i dag. Videre må vi bli flinkere til å markedsføre jernbanen blant ungdommen – vise at jernbanefag er både utfordrende og framtidsrettet, med masse spennende teknologiske og driftsmessige utfordringer.

Skjoldli: – Jeg tenker på all den nye teknologien innenfor digitale systemer. Det er viktig at vi blir enda bedre på det, og jeg er bekymret for den høye gjennomsnittsalderen på jernbanefolkene. Vi må satse på rekruttering, og det må gjenspeiles i budsjettene.

Ruud: – Det er jeg enig i. Vi må lage en plan og et program for å sikre oss at all kompetanse som finnes hos godt voksne medarbeidere kan overføres til de yngre.

Østvik: – Samtidig som det vil skje en stor naturlig avgang de nærmeste årene, må vi slåss med mange andre om de beste folkene. Rekruttering og kompetansebygging innenfor jernbanefagene blir en av de store utfordringene framover.

Mer robust

– *Hvilken modell og styringsform kan gi størst stabilitet i forhold til mulige endringer i politiske og økonomiske rammebetingelser og forutsetninger?*

Ruud: – Stabilitet vil for oss bety å kunne levere et produkt av høy kvalitet på en kostnadseffektiv måte, selv om rammebetingelsene endres. Det kan sikkert flere

modeller og styringsformer få til. Personlig har jeg stor tro på dagens modell. Får vi til et bedre tverrfaglig samarbeid og klarere definerte skiller mellom oppgavene samtidig som vi ledere blir flinkere til å delegere ansvaret, kan oppgavene våre bli utført enda mer effektivt.

Skjoldli: – En ytterligere forbedring av dagens modell vil gjøre den enda mer robust mot politiske endringer. Vi må komme dithen at den politiske ledelsen uansett politisk farge innser at vi er nødt til å ha om lag de fagfolkene vi har i dag hvis vi skal løse jernbanens oppgaver på en forsvarlig måte.

Østvik: – Jeg tror den modellen vi nå videreutvikler, vil bli optimal i forhold til mest mulig effektiv drift, høy produktivitet og til å dokumentere resultatene. Dersom hver enkelt og alle i fellesskap gjør en sikker jobb, er jeg overbevist om at vi skal klare å gjøre en bedre jobb enn de private entreprenørene.

«Skal vi bygge tillit, må det bli mindre dobbeltkontroll»



OLAV WERNER RUUD
REGIONDIRKTØRI JBV REGION ØST

«Vi skal klare å gjøre en bedre jobb enn de privateentreprenørene»



CHRISTOFFER ØSTVIK
DRIFTSSJEF I JBV REGION NORD

Ingen revolusjon

JBV Drift skal fortsette som i dag – med visse modifikasjoner. Dermed har den største gruppen ansatte i Jernbaneverket langt på vei fått et svar på hvordan framtida blir.

Etter at den nye regjeringen i slutten av oktober i fjor stanset utskillelsen av driftsapparatet i Jernbaneverket, er det mange som har spekulert på hva det skulle bli til med dem.

Justeringer

I begynnelsen av mai kom svaret fra jernbanedirektør Steinar Killi på allmøter over hele landet. Men selv om retningen er klar, er ikke alle detaljene på plass ennå.

– Vi skal se på grensesnittet mellom banesjefene og Drift. Nærmere bestemt skal vi se på fordeling av oppgaver, ansvar og bemanning, og vi skal se mer på metoder for å dokumentere produktivitet, forklarte Killi.

Kartlegging

Når dagens modell for Drift i stor grad videreføres som i dag, skyldes det at kartleggingen som er foretatt gjennom møter, intervju og spørreskjemaer med ansatte på alle nivå, fant at alle modellene har sterke og svake sider uten noen klare «favoritter» blant intervjuede.

– Jernbaneverket leverer i dag et bedre produkt enn noensinne, og det er viktig slik situasjonen er nå, med ro i organisasjonen. Derfor beholder vi dagens organisasjonsform, men skal rette opp og justere svakheter gjennom klare og omforente mål om hvor vi skal, sa Killi til de mange, ivrige fram møtte på allmøtene i Trondheim, Bergen og Oslo.

Eget budsjett

– I den modellen vi nå videreutvikler, skal banesjefene ha kontrollen, mens andre deler av forvaltningen skal ha en utførende rolle. Vi skal også se på om JBV Drift, ved siden av å jobbe operativt i sporet, i tillegg kan gis forvaltningsoppgaver med eget tildelt budsjett, opplyser Steinar Killi.

Bildet er det tatt etter ei regnskur. Håpet var å få med litt kontraster av skogen mot himmelen og det våte graset da toget kom. Resultatet ble mye bedre enn jeg trodde.

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

Husk: Har du digital-kamera, så innstill det på høyest mulig bildekvalitet.

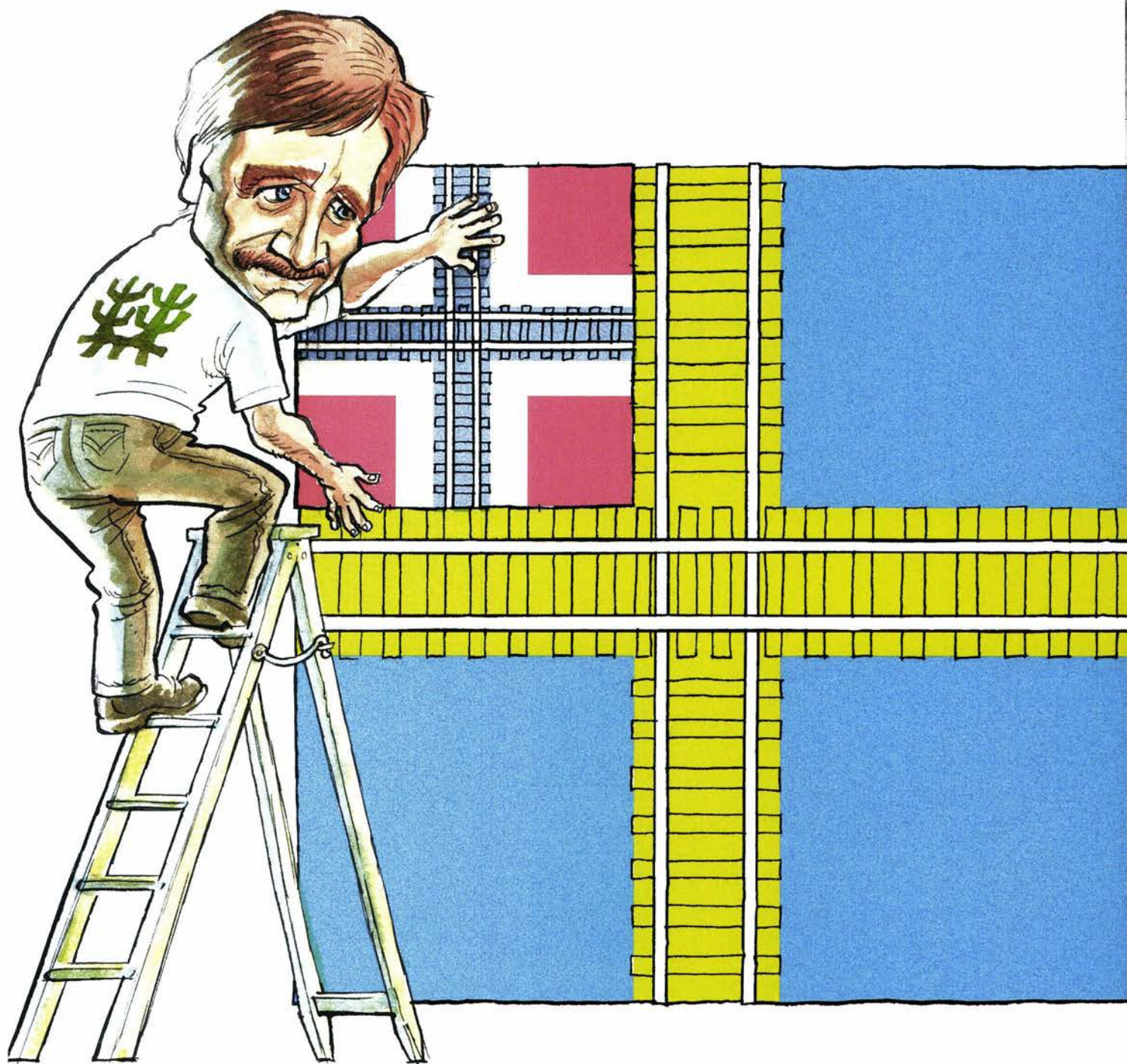
Toget kommer

MITT JERNBANE BILDE

NAVN: Lars Stigen
TITTEL: Lokfører, Cargonet
KAMERA: Canon Ixus 500
BOR: Gulskogen, Drammen







UNION: - Hvis vi hadde vært i union med svenskene, så hadde vi skjont at reisetidsreduksjoner er viktig, mener månedens gjesteskribent, Tore Killingland.

TEGNING: EGIL NYHUS

Ja til union med Sverige!

Til tross for jernbanens muligheter og de store miljøutfordringene er baneinvesteringene beskjedne. Stortinget vedtok i 2004 en transportplan der det skal investeres 26,4 milliarder kroner i perioden 2006-2015. Svenskernes framtidsplan legger opp til å satse omtrent tre ganger så mye, til tross for at banenettet der allerede er langt bedre enn her hjemme.

Hvis vi hadde vært i union med svenskene, så hadde vi skjønnet at reisetidsreduksjoner er viktig ikke bare for høyhastighetstog mellom landsdelene. Også lokal- og intercity-trafikken er avhengig av kortere kjøretider for at toget skal bli konkurransedyktig i forhold til bil, som gjerne brukes fra dør til dør og dermed i utgangspunktet har store fordeler.

Kortere reisetid

Ett eksempel er nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski, som er første etappe på en høyhastighetsbane til Göteborg. Nytt dobbeltspor vil gi reisetidsreduksjoner for alle som bruker toget mellom Oslo og stedene fra Ski og sørover.

I tillegg kommer effektene for godstrafikken. Lokaltog på dagens bane mellom Oslo og Ski kan i praksis kjøres så ofte som ønskelig, antakelig hvert kvarter, og enda hyppigere i rush. All togtrafikk øst for Oslofjorden vil oppleve forbedringer.

Få opp farten

Hele 95 prosent av banenettet i Norge er fortsatt enkeltspor med møteplasser. Flere tog gir mer venting på motgående tog, noe som gir økte kostnader for næringslivet og tapte markedsandeler for jernbanen.

Mindre enn en tredel av banenettet i Norge tåler hastigheter på 100 km/t eller mer. Potensialet for jernbanen er stort, bare toget får opp farten. Vi trenger en moderne jernbane rundt de store byene og mellom de store byene – som alternativ til bil, trailer og fly.

Feil medisin

Det hjelper ikke at Stortinget vedtar transportplaner når jernbane-loftene ikke følges opp. Forutsetter vi at transportplanen skal innfris med jevne, årlige bevilgninger, er kun 61 prosent av jernbaneinvesteringsbeløpet innfridd i 2006-budsjettet. Til gjengjeld er 94 prosent av riksveiinvesteringsbeløpet oppfylt. I til-

legg blir det bygd mye veier gjennom bompengefinansiering.

Transportplanen legger opp til betydelig veibygging i sentrale strøk. Dette er feil medisin. Her må kollektivtransporten få første-prioritet! Veimidlene bør heller brukes på bedre vedlikehold, trafikksikkerhetstiltak og mindre utbygginger. Det gir økt sikkerhet og nytte for samfunnet.

Skal toget bli et reelt alternativ for flere, må de store baneinvesteringene gi maksimal reisetidsreduksjon. Jernbanen må bygges ut sammenhengende og rasjonelt over lengre strekninger, ikke stykkevis og delt, slik at toget kan utnytte sine fortrinn best mulig. For å få til dette kreves det forutsigbare og økte bevilgninger.

Vurder planer

Behovet for betydelige reisetidsreduksjoner tilsier at enkelte jernbaneplaner må vurderes på nytt. Inntil det er gjort, er det mange store og viktige prosjekt som trenger penger. Nye dobbeltspor vest for Oslo og på strekningen Sandnes–Stavanger må ferdigstilles.

Arbeidet med fire spor på Ski stasjon må komme i gang snarest. Det samme gjelder ombygging av Alnabru godsstasjon, som i dag er en flaskehals for å få mer gods fra vei til bane. Andre tiltak for gods på bane, som fjernstyring og flere/lengre kryssingsspor, trenger også penger.

Vinn-vinn

Norges Naturvernforbund deltar i diskusjonen om ny vei og jernbane i transportkorridoren fra Gardermoen og nordover. Jernbanen fra Eidsvoll og nordover følger i dag i all hovedsak den opprinnelige traseen fra 1880-tallet. Den har fortsatt bare ett spor med møteplasser, til tross for tett trafikk av persontog for pendlere og næringslivets godstog mellom landsdelene.

Likevel blir veiutbygging prioritert langt høyere enn jernbanen.

Ifølge transportplanen skal det bygges ut 64 km ny firefeltsvei, delvis nær Mjøsas strandsone. Den samme planen legger opp til å bygge ut bare ca. 20 km ny bane i samme korridor.

Norges Naturvernforbund krever at det utredes et alternativ som gir jernbanen et kraftig løft i denne transportkorridoren. Mye tyder på at et traséalternativ lenger øst, vekk fra strandsonen, kan gi en vinn-vinn-situasjon der Mjøsas strandsone skånes, og jernbanen kan bygges ut for høyere hastigheter.

Ord til handling

Samferdselsministeren har uttalt at hun ønsker å satse på en moderne jernbane, bl.a. at målet må være å få til dobbeltspor og høyhastighetstog på strekningene mellom hovedstaden og Vestfold, Østfold og Hamar-regionen. Vi forventer at samferdselsministeren omsetter ord til handling.

Hun må tilføre Jernbaneverket økte ressurser til planlegging, slik at det kan utarbeides flere gode planer for jernbanen i Norge. Og så må hun følge opp planene med økte og forutsigbare bevilgninger slik at vi kan få en konkurransedyktig jernbane i Norge, som kan bidra positivt i landets miljøregnskap.

Så sitter vi her da, uten union, men med en veitrafikk som stadig legger mer areal under asfalt, og som slipper ut mer og mer klimagasser. Flere byer har så dårlig luft at de bryter forurensningsforskriften. Tungtrafikken på vei er en stor belastning for miljø, trivsel og sikkerhet. Og flytrafikken – et alvorlig og undervurdert miljøproblem – er særdeles stor per innbygger og vokser kraftig.

«Potensialet for jernbanen er stort, bare toget får opp farten»

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Tore Killingland
TITTEL: Generalsekretær i Norges Naturvernforbund





I MINSTE LAGET: Bevilgningene til planlegging er i minste laget i forhold til utbygging av Lysaker stasjon og dobbeltspor Lysaker-Sandvika.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

- Budsjett i underkant

- De ekstra midlene til planlegging som regjeringen foreslår i revidert nasjonalbudsjett, er i underkant av behovet Jernbaneverket i 2006 har for prosjekter som er i gang, sier plandirektør Anita Skauge i Jernbaneverket.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

- Det gjelder først og fremst planleggingsmidler til dobbeltsporet

Lysaker-Sandvika, men også midler til en rasjonell framdrift på Lysaker stasjon, understreker hun.

Forsiktig oppstart

- Dersom investeringene til jernbanen i statsbudsjettet for 2007 når opp til rammen i Nasjonal transportplan på om lag 2,4 milliarder kroner, bør det likevel være mulig for Jernbaneverket å ha en fornuftig framdrift på de prosjektene vi har i gang.

- Samtidig vil det også bli mulig å planlegge nye prosjekter og få en forsiktig byggestart på for eksempel Vestfoldbanen, mener Anita Skauge.

Provokasjon

- Forslaget til revidert nasjonalbudsjett er en provokasjon overfor samferdselsminister Liv Signe Navarsete, hevder lederen av Stor-

tingets transport- og kommunikasjonskomité, Per Sandberg til Dagsavisen.

Det er flere som føler seg provosert. Ikke minst som følge av at regjeringen ikke fjerner elavgiften for gods på jernbane, slik den flere ganger har lovet.

Mer gods på vei

Resultatet blir mer gods på landeveien og mindre på bane, mener transportbransjen og får full støtte i denne saken både av Norges Naturvernforbund og Trygg Trafikk.

- Bedriftene våre vil nå vurdere om de skal ha gods på jernbane. Med de økte kostnadene som følge av elavgiften vil det lønne seg for oss å få godset over på veien, sier direktør Ole Hagen i Transportbrukernes fellesorganisasjon til NRK «Her og nå».

svein.erik.bakken@jbv.no

Fakta

- Regjeringen foreslår i revidert nasjonalbudsjett å øke bevilgningene til Jernbaneverket (JBV) med 128,5 millioner kroner.
- 117 millioner kroner er penger som JBV skal betale videre til NSB for kostnader med opprydding av kreosot ved et nedlagt impregneringsverk på Lillestrøm.
- 11,5 millioner kroner foreslås brukt til planlegging og kjøp av grunn. Pengene skal brukes til nytt dobbeltspor Lysaker - Sandvika og Bergen - Fløyen og ombygging av Alnabru godsterminal.
- Dermed får JBV til sammen 131,5 millioner kroner til planlegging i år. Det er til sammen 83,5 millioner kroner mer enn det regjeringen Bondevik foreslo.



ALENE: Sjs nyrenoverte flaggskip X 2000 får fortsatt råde grunnen alene på fjernstrekningene i Sverige.

FOTO: SJ

Fortsatt SJ-monopol

STOCKHOLM: SJ beholder sitt monopol på lønnsom persontrafikk på jernbanen i Sverige; Banverket får nye oppgaver, og det innføres kilometeravgifter på lastebiler.

Tekst: GÖRAN FÄLT OG SVEIN ERIK BAKKEN

Dette går fram av den svenske regjeringens nye transportpolitiske proposisjon «Moderna transporter». Regjeringen har på forhånd sikret flertall for proposisjonen i Riksdagen fra Miljøpartiet og Vänsterpartiet.

Følger Banverkets råd

Järnvägsutredningens forslag om å avskaffe SJs monopol på lønnsom persontrafikk på jernbanen gjennomføres dermed ikke, skriver «Rallaren».

I stedet følger regjeringen Banverkets tidligere toppsjef, Bo Bylund, sitt råd om at Sverige ikke skal gå raskere fram enn resten av EU med å åpne persontrafikken på langdistansstrekningene for fri

konkurransen.

Videre foreslår regjeringen en skrittvis åpning for konkurranse om chartertog og nattog, samt forsøk med konkurranse om den lønnsomme trafikken på deler av strekningene i Norrland.

Nye oppgaver

Både Rikstrafiken og Banverket får nye oppgaver. Rikstrafiken skal heretter samordne persontrafikken på hele jernbanenettet. Dermed kan også regiontrafikk og trafikk over fylkesgrensene få statsstøtte.

Banverket skal på sin side også få ansvaret for å analysere markedet for togmateriell for eventuelt nye selskaper som skal inn på det svenske jernbanenettet.

Videre skal Banverket og Vägverket i fellesskap lage et nasjonalt handlingsprogram for kollektiv-

trafikkens langsiktige utvikling. De skal etablere et samordnet system for informasjon, booking og billetter, og det skal gjennomføres et krafttak for å gjøre kollektivtrafikken bedre tilgjengelig for funksjonshemmede.

Kilometeravgift

På godssiden vil regjeringen under visse forutsetninger innføre kilometeravgift på tunge svenske og utenlandske lastebiler.

Banverket skal videre utrede behovet for terminaler for kombitrafikk mellom lastebil og tog i et nytt strategisk nett.

Dessuten får Banverket økt ansvar for investeringer, drift og vedlikehold av sporene til godsterminalene og for kapasitetsfordelingen på terminalene.

svein.erik.bakken@jbv.no

A photograph of a modern high-speed train, likely a Finnish InterCity train, stopped at a station platform. The train is white with a red stripe and has several windows. The platform is dark, and the sky is a deep blue, suggesting dusk or dawn. There are overhead power lines and a clock on the platform in the background.

FINNENE VISER

HELSINGFORS/ROVANIEMI:

Nok en gang går finnene sine egne veier:

Det finske togselskapet VR slår tre fluer i ett smekk med sine nye InterCity-tog, nye sovevogner og nye bilvogner - alle finskbygde over én og samme dobbeltdekkerlest.



28508

VEI I NATTEN

«Halvparten er villig til å betale for litt mer komfort»

Tekst og foto: SVEIN ERIK BAKKEN

På plattform åtte på sentralstasjonen i den finske hovedstaden møtes to generasjoner sovetilbud i ett og samme tog – P 61 som skal ta oss med de rundt 100 milene til Rovaniemi nord for polarsirkelen i finsk Lappland.

Soveplass til mann og bil

Den forreste delen i mitt nattog består av VRs gamle sovevogner fra 1970- og 1980-tallet. På midten ruver de to nye sovevognene, og aller bakerst gir den nye dobbeltdekkede bilvognen toget en kraftfull avslutning.

For det er ikke bare når det gjelder investeringer i nye sovevogner at finnene skiller

«Det er blitt mer og mer populært å ta bilen på toget»

seg ut fra resten av Jernbane-Norden. Finnene er også de eneste i jernbanefamilien som tilbyr soveplass både til mann og bil. Og ikke minst: VR regner med å tjene penger på disse togtilbudene.



IKKE DANSEPLASS: Finnenes nye sovekupéer i luksusklassen har verken TV, kjøleskap eller danseplass, men byr likevel på høy komfort.

Skillevei

– Vi var ved en skillevei og hadde to valg: enten legge ned sovevogntilbudet eller satse og investere, sier direktør Antti Jaatinen i VR Passasjer Service til Jernbanemagasinet.

– Vi valgte å satse for å kunne gi våre kunder et enda bedre tilbud, og i neste omgang få flere til å ta nattog med eller uten bil.

Og satse på nattogtilbudet har VR gjort til gagns – til sammen hele 64,4 millioner euro eller 550 millioner norske kroner i nye hypermoderne dobbeltdekkede sove- og bilvogner.

Tjener penger

Det er først og fremst på strekningen Helsingfors – Rovaniemi – med forlengelsen til Kemijarvi og Kolari i finsk Lappland – at VR satser. Det er kun her de skal sette inn sin nye flåte av dobbeltdekkede sovevogner.

Nettopp på strekningen Helsingfors – Rovaniemi tjener VR penger på nattogene sine – blant annet fordi den finske staten bidrar

nettopp til nattilbudet på denne strekningen. Og kun den.

Legge ned

VR har derfor ingen planer om å kjøpe inn ytterligere moderne sovevogner for å sette dem inn på noen av de andre fire nattogstrekningene. Her vil VR vurdere å renovere noen av de gamle sovevognene, men her er ingen avgjørelse tatt.

Sentrale, finske jernbanekilder regner med at VR på litt lengre sikt kommer til å trappe ned og trolig legge ned sovevogntilbudet på de fire andre strekningene.

Forventningsspent

Spent og forventningsfull åpner jeg døren på det nye sovevognsvidunderet med vinduer i tre høyder. Jeg kan bare skli inn i en bred og romslig gang. For sjølsagt er gulvet i samme høyde som plattformen.

Straks innenfor ligger en funksjonstilpasset kupé, pluss ti kupéer til på nedre og mellomste plan. Disse har alle felles wc og dusj, og en del av dem kan gjøres om fra to til fire personers familiekupéer via en dør mellom kupéene.

Vi er så heldige å få plass i en av de åtte kupéene på øvre dekk med egen wc og dusj.

Vil ha TV

– Planlegging og utvikling av de nye sovevognene er gjort i tett samarbeid med våre kunder, opplyser Jaatinen. – De reisende har derfor aktivt kunnet påvirke resultatet. Vi fulgte opp om lag 50 av 70 forslag som vi fikk fra de reisende.

– Halvparten av de reisende ville først og fremst ha billigst mulig sovetilbud. Den andre halvparten ville ha dusj, wc, kjøleskap, TV og god plass. De var villige til å betale for litt mer komfort.

– Vi kunne ikke innfri alle

BILEN ER MED: Noen minutter etter at du går av nattoget, kjører du videre i medbrakt bil.



SMÅLEKKERT: «Do og baderomsavdelingen» i VRs nye toppetasjes kupéer er både funksjonell og lekker.

ønskene om vi skal klare å få driften av sovevognene til å være lønnsom. Derfor ble det verken «danseplass», TV eller kjøleskap i de nye «luksuskupéene».

Helt topp

Så til det store og avgjørende spørsmålet: Sov jeg godt?

Ja, det gjorde jeg virkelig. Og i den grad jeg våknet, skyldtes det verken dårlige skinner eller støv, vibrasjoner eller brå start og stopp, men litt bråkete passasjerer som kom på og gikk av underveis.

Sove-, kvelds- og morgenkomforten var helt topp i dobbelt forstand. Du opplever virkelig en helt ny generasjon sovevognstilbud om bord på VRs nye «nattflaggskip».

Mens kafeteriaen, vegg-i-vegg med de nye sovevognene, bød kun på norsk Narvesen-standard og -priser, selv om sittekomforten i

del av vognen nok var hakket bedre enn hos NSB.

Helhetlig tilbud

– Er det først og fremst forretningsfolk som tar bilen på toget og benytter seg av sovevognstilbudet?

– Nei, de fleste er vanlige folk, familier og turister. Ikke minst utgjør skituristene en stor andel. I skisesongen kjører nattoget til Kemijarvi i finsk Lappland.

– Den siste delen tjener vi ikke penger på. Tvert om går denne meget sesongmessige trafikken med underskudd. Med den gode økonomien som VR samlet sett har, ønsker vi å gi våre reisende et helhetlig tilbud, sier Jaatinen.

Kraftig bilvekst

Han opplyser videre at VR har gitt opp samarbeidet med det russiske jernbaneselskapet om nattog med

Finske nattog

- I løpet av året vil finnene ha 20 nye todekk sovevogner til en samlet pris på om lag en halv milliard kroner - 58 millioner euro.
- Sovevognene er levert av den finske togprodusenten Talgo Oy og har en toppfart på 160 km/t. Samme produsent har også levert de nye dobbeltdekkede InterCitytogene og bilvognene.
- Fra før har VR 106 gamle sovevogner fra 1970- og 1980-tallet. 33 av de eldste vil i løpet av perioden 2006-2008 bli tatt ut av drift.
- VR skal også bygge ut sin nye «flåte» med 15 dobbeltdekkede bilvogner til en samlet pris på omlag 50 millioner kroner - 6,4 millioner euro.
- VR tilbyr nattog for folk og biler på fem strekninger: Helsingfors - Uleåborg; Helsingfors - Rovaniemi og Kolari; Tammerfors - Rovaniemi og Åbo - Rovaniemi og Kolari.
- Soveplass for bil og person koster fra 181 euro - om lag 1.500 kroner til 238 euro - om lag to tusen kroner.
- Prisen for soveplasser varierer mellom 11 euro - om lag 90 kroner for tresengs i gamle sovevogner til 73 euro - om lag 600 kroner i høysesongen med egen do og dusj på øvre plan i de nye sovevognene.

bilvogner til Moskva. Altfor lang behandlingstid i tollen førte til at det tok flere dager på å få bilene att og fram. Samtidig opplever VR en kraftig vekst i antall biler på nattogene.

– Det er blitt mer og mer populært å ta bilen på toget og sove seg frisk og utvilt fra by til by. I fjor var økningen på hele 11,9 prosent, opplyser Antti Jaatinen, som gir god markedsføring og høye bensinpriser sin del av æren for veksten.

«Vi hadde to valg: enten legge ned sovevognstilbudet eller satse og investere»



ANTI JAATINEN, DIREKTØR I VR

svein.erik.bakken@jbv.no

Kombitog testes i Sverige

Väg- og TrafikInstitutet i Sverige har bedt Tågkompaniet prøvekjøre Tram-Train («TrikkeTog») i fem uker for å teste ut den tekniske løsningen og demonstrere denne muligheten til å kjøre ett og samme tog på både jernbane- og trikkeskinner. Testkjøringen vil skje på jernbanelinjene i Østre Gøtaland og omkring Gøteborg og på trikkelinjer i Norrkøping og Gøteborg. Toget som er bygd av Alstom, kan gå både på strøm og diesel med en toppfart på 100 km/t.

Norrbotniabanen i rute

I Banverkets planer skal det være oppstart på Norrbotniabanen i 2010. Det ser ut til å holde. Forstudien for banen, som fortsetter der Botniabanen slutter i Umeå, er nå ferdig og det gjenstår noen detaljerte trasévalg. Når oppstarten likevel kan skje i 2010, er det fordi den første strekningen som skal bygges, mellom Skellefteå og Piteå, er klar. Hele Norrbotniabanen vil bli 40 mil lang og er kostnadsberegnet til 16-19 milliarder SEK. Botniabanen, fra Ångermanelven til Umeå, er til sammenlikning 19 mil, og vil koste 13 milliarder kroner. Men der skal krengetog kunne kjøre i 250 km/t.

Dyrt med ERTMS

EU, som sitter i førersetet for å innføre togstyringssystemet ERTMS, har skjønnet at det vil ta tid å få alle lokomotivene i Europa utrustet slik at signalene flyttes inn på dashbordet til lokføreren. Årsaken til det er kostnadene som påføres togselskapene. Å kjøpe inn og installere ERTMS-utstyr i et lok vil koste fra 120 000 til 350 000 Euro (1,0-2,8 mill NOK) per lok, avhengig av om det er et nybygd eller gammelt lok. I EU diskuteres de nå hvordan de kan bidra med offentlige midler, og i tillegg hvor mye de skal bidra med, for å lette byrdene for togselskapene.

HISTORISK FØRSTE-HJELP: Det første førstehjelpstellet for jernbanearbeidere ved Floria East Coast Railway Co. i 1906.

FOTO: FLORIDA STATE LIBRARY



Skadefri rekord i USA

2005 ble et historisk år for USAs jernbaneselskaper. Aldri før i historien har det blitt registrert så få skader blant jernbaneansatte.

Dette kunne leder for the Association of American Railroads, Edward R. Hamberger, fornøyd fortelle på den årlige utdelingen av priser til de beste selskapene på sikkerhetsarbeid for ansatte.

Når skadefrekvensen har stupt med 70 prosent (!) i løpet av 15 år, betyr det både at det er gjort en god jobb, men kanskje også at det har vært vel mye cowboyvirksomhet i jernbanemiljøene tidligere.

Likevel hadde nok Hamberger et poeng da han satte dette i perspektiv:

Det ble satt fraktrekord i godstrafikken i fjor, og det ble ansatt flere tusen nye arbeidere. Når skadeomfanget likevel går kraftig ned, er det en hyllest både til arbeidsgivernes treningsprogram og til de 225 000 jernbaneansatte i selskapene.

Seriøst sikkerhetsarbeid

Jernbaneindustrien i USA har ett av de mest komplette og grundige opplæringsprogrammene sammenlignet med hvilken som helst annen bransje. Mange av disse programmene er utviklet i samarbeid med lokale college'er der teoretisk og praktisk opplæring går hånd i hånd.

Mange av selskapene har også sine egne avanserte opplæringscentre med simulatorer og sporanlegg de kan trene på.

Den årlige kåringen av de selskapene som best tar vare på sine ansatte, har tradisjoner helt tilbake til 1913 i USA. På den tiden var jernbanen en av de farligste arbeidsplassene. Nå er det omvendt. I dag er skadeomfanget på jernbaneansatte på linje med dagligvarehandelen - og lavere enn for alle andre transportformer. ■

Trøblete toglinje

Da det første toget på 55 år gikk mellom Sør- og Nord-Korea, var det som resultat av ikke mindre enn 12 forhandlingsrunder. Mens Sør-Korea lenge har ivret for en gjenopptagelse av jernbanetrafikk mellom de to statene, har Nord-Korea holdt igjen. Det som sannsynligvis åpnet grensen, var at Sør-Korea har lovt bistand til nødvendig utstyr til bygging av jernbane hos den innesluttede naboen i nord.

Simulator

Den føderale jernbaneadministrasjonen (FRA) i USA, et organ underlagt samferdselsdepartementet, har skaffet til veie en treningsimulator som kan rotere et tog i vanlig størrelse 180 grader. Poenget er å trene redningsaksjoner på togvogner som har sporet av og bikket. I tillegg gjør simulatoren det mulig å teste ut nye strategier for redningsaksjoner, samt teste sikkerhetsutstyr som nødlys og åpning av dører og vinduer.



KLARSIGNAL: Den nye Citybanan vil stå ferdig innen 2016. Pris: 13,5 milliarder svenske kroner.

ILLUSTRASJON: BANVERKET

I gang på Citybanan

Endelig er byggingen av den nye Citybanan i Stockholm i gang, etter at den avgjørende avtalen ble undertegnet først i mai.

Dermed tok det Banverket, Stockholms län og Stockholm kommune om lag 14 måneder å bli enige om å gjennomføre prosjektet etter at en intensjonsavtale ble undertegnet i mars i fjor.

Hovedårsaken var en kraftig kostnadsøkning.

- De omfattende forhandlingene har tatt tid, noe som også vil påvirke tidskjemaet. Samtidig er prosjektet nå

grundig gjennomarbeidet og forankret hos partene, sier Sven Bårdström i Banverket.

Byggingen av det om lag seks kilometer lange dobbeltsporet under Stockholm sentrum inklusive to nye stasjoner er nå kostnadsberegnet til 13,5 milliarder svenske kroner, mot opprinnelig 7,5 milliarder svenske kroner. Den nye Citybanan skal tas i bruk en gang i perioden 2013-2016.

Kraftig vekst

SJ kan melde om en passasjervekst i første kvartal på 12 prosent sammenliknet med i fjor. Ettersom den største økningen skjer i Mälardalen, er SJ bekymret for sporkapasiteten. Allerede i dag skal det lite til før det oppstår følgeforsinkelser på denne strekningen. Gjennom felles innsats med Banverket har de foreløpig klart å holde punktligheten bra oppe. Første kvartal endte punktligheten på 88 prosent.

Tog mot flyskrekk

Alle har hørt om «Den flygende hollender». En hollender som har flyskrekk og ikke flyr, er Arsenalspilleren Dennis Bergkamp. Alle rede før den siste semifinalekampen mot Villareal var spilt, hadde han bestilt billett på toget Eurostar fra London til Champions League-finale mot Barcelona i Paris. Når toget etter knappe tre timer ruller inn på Gare du Nord i Paris, er det bare en lokal-togstopp unna Stade de France. Praktisk!



Jernbanelogotipet

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

HARRYSPØRET

Minner, mismot og misunnelse

Det hender fra tid til annen at jeg tenker tilbake på barndommen. Mange gode minner passerer revy for mitt indre øye. Å vokse opp på Dokka var nemlig ikke så verst.

På ingen måte verdens navle, men stasjonsbyen hadde stort sett det som skulle til av butikker og servicetilbud.

Dokka hadde for eksempel fire herrefrisører hvor håpefulle smågutter ble skamklipt for en tikroning. Det eneste vi savnet, var lyskryss. For å oppleve slike innretninger på nært hold måtte vi ta turen til den hvite by ved Mjøsa. Og det gjorde vi stadig vekk.

Som regel tok vi toget. Med Nohab'en i front, brekkvogn og to B3-vogner på slep, bar det sørover til Eina hvor det alltid vanket vafler, kaffe, tjue minutters opphold og togbytte for reisende til Gjøvik. Eina var ellers det reneste eventyr. I hvert fall for en reiselysten krabat med langt fremskreden interesse for tog og skinner.

Rett spor

Jeg fattet ikke hvordan det var mulig å holde styr på alle sporene som gikk på kryss og tvers i alle retninger. Men drevne togekspeditører fikk oss alltid på rett spor, og før vi visste ordet av det, trillet vi inn på endestasjonen et steinkast fra strandkanten på Norges største innsjø. Derfra bar det rett opp i sentrum. Området rundt jernbaneparken og Gjøvik rutebilstasjon var



namlig ikke regnet som helt trygt. Jeg så aldri noen, men det krydde visstnok av narkomane der.

Uante høyder

Når rundturen i byen var unnagjort, tok vi ofte turen ned på kaia - på sommerstid for å kikke på Skibladner, på vinterstid for å studere råka etter ferga over til Mengshoel. I motsatt ende av den mørke stripa tronet Hedmark: dette veldige nabofylket som har fostret størrelser som Kjell Aukrust, Vidar Sandbeck og sist, men ikke minst Alf Prøysen. Mismotet nådde uante høyder den dagen jeg oppdaget at Ringsakers store sønn kom fra gjerne sida.

Håndfaste planer

I det siste har mismot og misunnelse

blomstret opp igjen. Det er nemlig i Hedmark det skjer, ikke minst innenfor samferdselssektoren. Jeg sikter naturligvis til håndfaste planer om firefelts E6 og nytt dobbeltspor mellom Eidsvoll og Hamar. Man kan bli grønn i trynet av mindre. For målt opp mot slike herligheter blir ikke Riksvei 4 og Gjøvikbanen mye å rope hurra for.

Turistattraksjon

Personlig kunne jeg tenkt meg i det minste et snev av en tilsvarende satsing i mitt gamle hjemfylke. I motsatt fall er det grunn til å frykte at Vestoppland ender opp som en av de større bakejevne i landet, og det ville ikke være rare turistattraksjonen å markedsføre for blaserne turister og andre tilreisende.

HARRY K