

Jernbane

NR. 3 - 2008

magasinet



Flytoget vil ta av

Flytoget AS har en enestående posisjon ute i verden og er kåret til «Norges beste arbeidsplass». På sikt ønsker Flytoget å kjøre både intercity- og lyntog.

SIDE 4-25



Jernbaneverket

Suksess og kaos

Jernbanen har fått mye omtale i årets første måneder. Dessverre har det vært flest av de negative nyhetene. Problemer i Oslostunnelen, kabelbrann på Skøyen og flere signalfeil i og rundt Oslo S har vært en stor belastning for den store og voksende mengden med jernbanekunder i et område hvor antall tog i dag langt overskrider kapasiteten på banen. «Togkaos» er blitt det nye favorittordet i media. Selv om kaosbegrepet neppe kan forsvares på alle hendelsene vi har hatt, er det ingen tvil om at det går på tålmodigheten løs både hos togbrukere og myndigheter. Dette er selvsagt også en stor belastning for alle i Jernbaneverket.



Jeg vet at mange dyktige medarbeidere i Jernbaneverket daglig gjør en stor innsats for at slike hendelser ikke skal skje, men vi må alle forholde oss til noen uomtvistelige fakta: Det norske jernbanenettet er gammelt. I forhold til en antatt levetid på 50-60 år er etterslepet på fornyelser beregnet til 5,4 milliarder kroner. Jo nærmere Oslo-området du kommer, jo mer sårbart er det.

I de siste årene har vi satset kraftig på sikkerhetstiltak. Sikkerheten må alltid ha første prioritet, uavhengig av om det går seks eller hundre daglige tog på strekningene. Etter flere år med stor oppmerksomhet på og omprioritering til fordel for sikkerhetsrelaterte tiltak har vi de to siste årene rettet blikket mot Oslo-området der jernbanens omdømme daglig blir målt. Vi har opprettet et eget banesjefområde for selve navet i Jernbane-Norge og organisert stasjons- og eiendomsvirksomheten i en egen enhet slik at banesjefen kan rette all sin oppmerksomhet mot spor og jernbanetekniske anlegg. Fornylingsmidlene til dette området er økt så mye som mulig blant annet ved at vi har omprioritert fra andre banestrekninger.

Likevel er det behov for mer. Jeg er derfor glad for at samferdselsministeren nå har tatt tak i saken og vil forsere fornyelsene av anleggene i Oslo. Togselskapene har sagt seg villig til på sin måte å bidra til at dette kan skje så raskt om mulig. For oss i Jernbaneverket er det ingen tvil om at dette blir «jobb nummer én» i tiden framover.

Overskriften til denne lederen peker også på et annet faktum, nemlig at vi aldri før har opplevd en slik tilstrømning til toget som transportmiddel. Godskundene står i kø og etterspør mer kapasitet, og persontogselskapene setter stadig nye passasjerrekorder. I denne utgaven av Jernbanemagasinet står det mye om suksessbedriften Flytoget som scorer høyt på tilfredshet både hos kunder og ansatte. Tar vi med den gode sikkerhetsstatistikken vi kan vise til de siste årene, er ikke ordet krise det mest nærliggende å bruke om jernbanen.

Økt vekt på vedlikehold og fornyelse er nødvendig, men suksessen med vekst i togtrafikken vil stoppe opp om vi ikke retter blikket framover og er opptatt av og gjennomfører nødvendige investeringer i økt kapasitet på spor, terminaler og stasjoner. Videre er det nødvendig at vår eier klargjør Jernbaneverkets framtidige rolle og ansvar for utviklingen av norsk jernbanetransport og gjennomfører de nødvendige endringer dette eventuelt vil medføre for Jernbaneverkets organisasjon. En av dem som har vært opptatt av organiseringen av statlig virksomhet er Tormod Hermansen. Han gir uttrykk for svært interessante tanker i et intervju inne i bladet. Jeg deler fullt ut de synspunktene Hermansen målbærer her, og skulle ønske det ble tatt politiske initiativ for å gjennomføre dette.

Steinar Killi
STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



8 Nytt regime

Statsfornyeren framfor noen, Tormod Hermansen, foreslår et nytt jernbaneregime der Jernbaneverket blir forretningsforetak.



20 Veiviser

Hun stortrives som veiviser i datajungelen for rundt 300 signalmonterere - de fleste menn.



12 Svarteper

«Vi undertrykker det egentlige bildet, og Jernbaneverket blir sittende med svarteper.»



34 Ga status

«Tagging ga status i gjengen. Særlig gutter måtte tagge, ellers var du håpløs»



22 «Vakrest»

«Den vakreste banen ut av Oslo» har punktlig tog, jevn vekst og fornøyde kunder som kan surfe på internett.

En strålende arbeidsplass	4
Vil kjøre intercity-trafikk	6
- JBV må ut av tvangstrøya	8
- Milliarder å spare ved å øke tempoet	12
Oslo-fornyelse med fullt trøkk	15
Smånytt innenriks	18
Min arbeidsdag	20
Topp punktligheit på gammel bane	22
Den moderne stasjonen	24

Smånytt innenriks	26
Månedens gjest: Hallgeir Langeland	28
Møte med: Monika Løland Eknes	30
På skakke	33
«Man tagger hva man haver»	34
Mitt jernbanebilde: «Midt i jordas indre»	40
Smånytt utenriks	42
På skrått bakfra	44

Jernbane

NR. 3 - 2008 *magasinet*

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland

REDAKTØR

Tore Holtet

FOTAJOURNALIST:

Øystein Grue

JOURNALIST:

Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

Egil Nyhus

Arne Danielsen

Sindre Anonsen

FORSIDE: Enzo Finger Design

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbv.no

Redaksjonen avsluttet 27. mars 2008.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.100

Layout: Cox, Oslo

Trykk: Stens trykkeri

Distribusjon: Grafisk Mailing



STOLTE: Lokfører Frode Hagen flytogvert og Trine Rode er stolte over å jobbe i Flytoget AS, som hover inn den ene prisen etter den andre.

En strålende arbeidsplass

Flytogvert Trine Rode og lokfører Frode Hagen stråler når de er på jobb. Kanskje ikke så merkelig når jobben er Norges beste arbeidsplass?

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Det er «Great Place to Work» som rangerer de beste bedriftene – i Norge som i Hellas, Sverige eller Tyskland. Flytoget stiller i klassen for store bedrifter, de med mer enn 250 ansatte. Der gikk Flytoget i år helt til topps med Tandberg på andre og Statkraft på tredje plass.

... og strålende kunder

Det er ikke bare som arbeidsplass at Flytoget hanker inn utmerkelse. I fjor havnet selskapet for tredje gang på rad på pallen da de best likte bedriftene i Norge ble kåret.

Det overrasker ikke prosjektleder Pål Rasmus Silseth ved Handelshøyskolen BI. Han har vært prosjektleder for Norsk kundebarometer siden 2000:

– Fornøyde medarbeidere skaper fornøyde kunder. Jeg pleier å si at kundene er strålende fornøyd med den jobben Flytoget gjør. Det kan jeg se selv også når jeg reiser med Flytoget. De ansatte er opptatt av å yte service, de er «på ballen» hele tida.

Hvem blir gode?

«Great Place to Work» har følgen-

de definisjon på en god arbeidsplass: Det er et sted der du har tillit til de mennesker du arbeider for, er stolt av det arbeidet du utfører, og føler fellesskap med dine kolleger».

Målingen er en spørreundersøkelse blant medarbeiderne og en spesiell undersøkelse av ledelsen i selskapet. Gjennom undersøkelsene måles forholdet mellom medarbeiderne innbyrdes, mellom medarbeideren og hans/hennes arbeid og mellom medarbeideren og ledelsen.

– Hos oss vil jeg si at ledelsen absolutt er til stede. Servicesjefen er min nærmeste leder. Han kan jeg ringe til når som helst, forklarer Trine Rode, og blusser av stolthet over arbeidsplassen og kollegaene sine.

«Jeg har vært på mange arbeidsplasser og kan si at Flytoget er unikt»

FRODE HAGEN, lokfører Flytoget



Vil kjøre intercity- trafikk

«Det er ved avvik kundene trenger deg mest»

THOMAS HAVNEGJERDE,
administrerende direktør Flytoget AS



- Flytoget kan ikke til evig tid bare kjøre mellom Drammen og Gardermoen. Hvis vi får slippe til på andre linjer, vil det kunne gi et løft for jernbanen i Norge, mener flytogesjef Thomas Havnegjerde.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Hvis Flytoget en gang skal gjøre noe annet enn å kjøre mellom Drammen og Gardermoen og mellom Oslo S og Gardermoen, er det mest aktuelt å kjøre tog i intercity-trianglet Tønsberg-Lillehammer-Halden. Det ligger nærmest de kvalitetene Flytoget dyrker, tror administrerende direktør Thomas Havnegjerde:

- Det er intercity-trafikk som likner mest på det vi i dag holder på med, og det er denne type trafikk som organisasjonen har best forutsetninger for å avvikle på sikt. Vi vil imidlertid aldri kunne starte kjøring på en sånn «hometitten-hometatten»-linje. Det ville vært ødeleggende. Men der man har en

god infrastruktur, som vi forhåpentligvis etter hvert får innenfor IC-trianglet, kan Flytoget være med på å gi jernbanen et løft.

Mer dynamikk

Også som indremedisin mener Havnegjerde det vil være fornuftig å utvide Flytogets ansvarsområde. Å kjøre bare Drammen-Gardermoen vil være en utfordring på sikt:

- Det er ekstra utfordrende å få personalet til å blomstre over tid hvis de bare skal kjøre fram og tilbake. Dessuten vil det være fornuftig av Norge å benytte seg av at vi har to flotte persontrafikkselskap her i landet. Å benytte begge vil gi mer dynamikk og en bedre

jernbane, sier Havnegjerde, som også tror at de på bestemte vilkår kan kjøre IC-tog uten statlig kjøp av tjenesten:

- Hvis infrastrukturen er på plass innenfor hele trianglet; hvis det kan kjøres med et fornuftig stoppmønster og hvis det viser seg at et slikt tilbud vil utløse en høyere etterspørsel, er dette en spennende tanke, innrømmer flytogesjefen.

Det neste skrittet kan bli å kjøre høyhastighetstog. Flytoget har jo helt siden starten vært et høyhastighetstog.

Folket ønsker jernbane

I en artikkel i Aftenposten nylig var det gjengitt en undersøkelse som viser at flertallet av de spurte på Østlandet heller vil at det skal bygges jernbane enn vei.

- Dette tror jeg kommer med forsterket kraft framover. Da gjelder det å komme over på offen-

siven. Jeg savner litt mer helhetlig tenkning og at man klarer å løfte seg litt over de dagligdagse utfordringene og så sette seg noen mål om å utvikle jernbanens konkurransekraft, sier Havnegjerde, som i første omgang vil rette skytset mot der potensialet er størst:

- Der er jeg helt enig med Steinar Killi. Han har vært tydelig på at IC-strekningene vil utgjøre en viktig del av høyhastighetsstrekningene. Det er vanskelig å bomme med å satse der, sier flytogesjefen, og begrunner:

- Jeg tror den eneste samferdselspolitikken som harmonerer med norsk miljø- og klimapolitikk, innebærer en massiv satsing på tog - også før vi kan komme så langt at vi kan bygge høyhastighetsbaner mellom norske byer.

En suksess i verden

Internasjonalt har Flytoget en enestående posisjon. Ingen andre

flytog i verden er i nærheten av den markedsandelen som Flytoget leverer. De nærmeste er Moskva og Hong Kong, som ligger 10-12 prosentpoeng lavere.

I Norge har Flytoget dessuten vært på pallen tre år på rad som et av de selskapene som er best likt av kundene.

Én årsak til suksessen kan tilskrives avvikshåndteringen. Thomas Havnegjerde er både imponert og stolt når han forteller:

- I fjor, da vi hadde rekordmange innstillinger som følge av tull med infrastrukturen, så får vi den høyeste skåren vi noen gang har opplevd på kundetilfredshet.

Så er han da også invitert som foredragsholder når BI skal offentliggjøre de siste målingene i mai.

Denne posisjonen er både enkel og vanskelig. Det enkle sitter i hodet. Kanskje er det så lett som å ta

utgangspunkt i denne erkjennelsen fra Flytogets ledelse:

Det er ved avvik kundene trenger deg mest!

Flytogets suksesskriterier

- Moderne infrastruktur
- Helhetlig tankegang bak prosjektet
- Det var ikke etablert noe reise-mønster før Flytoget startet opp
- Hyppige og punktlige avganger som gjør det enkelt for kunden
- Kontinuerlig oppgradering og modernisering
- Fokus på detaljer i driften/være proaktiv
- Førsteklasses vedlikehold av togene
- Sterkt og økende fokus på service
- Motiverte medarbeidere
- Skape opplevelse hver gang gjennom at det er enkelt, komfortabelt, moderne og gir en «oase» av stillhet og ro under reisen

- JBV må ut av tvang strøya

Tormod Hermansen ledet arbeidet med å omdanne monopolbedriften Televerket til suksessbedriften Telenor. Nå mener han tiden er moden til å fornye Jernbaneverket til et statsforetak som kan modernisere det norske jernbaneliknet i raskt tempo.

Tekst: TORE HOLTET **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet møter en engasjert 67-åring som har helt andre tanker i hodet enn å pensjonere seg. Fra sitt kontor i sjuende etasje nær Oslo Rådhus og Aker Brygge driver han sin egen konsulentvirksomhet, og fremdeles trekker han i trådene når bedrifter tar strategiske veivalg. Ett for jernbanen nærliggende eksempel: Som styreleder i Breidbåndalliansen AS sørget han i fjor for å få kjøpt 50 prosent av aksjene i Jernbaneverkets tidligere datterselskap, Bane Tele.

Sosialøkonomen og fabrikkarbeidersønnen fra Holmestrand har satt seg i respekt etter at han i 1991 tok over som sjef i Televerket og i 2002 etterlot seg et verdensomspennende teleselskap. Telenor er i dag rangert som den syvende største mobiloperatøren i verden med virksomheter i tolv land.

Statsfornyer

Noen vil hevde at Tormod Hermansen i flere tiår har vært Norges fremste fornyer av statlig virksomhet: Først omorganiserte han Kommunaldepartementet og Finansdepartementet. I sistnevnte var han i fem år departementsråd (finansråd). Mens han bekledd denne toppjobben i Norges mektigste departement, ledet han et utvalg, det såkalte Hermansen-utvalget, som la fram NOU-utredningen «En bedre organisert stat». Utvalget ga en resept for hvordan staten kunne drive mer



«Ta opp lån i utlandet og bygg ut i et helt annet tempo»

rasjonelt, på område etter område.

– Da vi laget den utredningen i 1989, var det litt uklart hva som ville skje i EU med hensyn til telesektoren. Det virket som om Televerket fortsatt kunne være en forvaltningsbedrift, men kort tid etter forsto vi at ny teleteknologi

vill skape forutsetninger for et marked. Holdningen i EU var at telesektoren skulle bli markedsstyrt. Og det betydde at Televerket måtte bli en markedsrettet organisasjon, minnes Hermansen, som i alle år er oppfattet som en annerledes og utradisjonell leder.

Bestemt og mektig, men med dype røtter i arbeiderbevegelsen. – Min far var fagforeningsformann, og for meg har det alltid vært viktig å ha et godt forhold til fagbevegelsen. Og da må en lede med folk og ikke mot folk, innskyter han.

Stor kraft

Kort tid etter at utredningen om en bedre organisert stat ble presentert, ble utvalgets leder spurt om å ta over jobben som administrerende direktør i Televerket etter Kjell Holler.

– For meg sto det klart at jeg

Ny Jernbanedirektør

Rett før Jernbanemagasinet gikk i trykken, ble det kjent at Elisabeth Enger (49) er tilsatt som ny jernbanedirektør. Hun har bred ledererfaring innenfor kommunal sektor, de siste åtte år som rådmann i Bærum kommune.

– Jernbanen er et viktig samfunnsstiltbud som må utvikles videre, sa Enger da hun ble presentert av samferdselsminister Liv Signe Navarsete fredag 28. april. Enger framhevet at hun gleder seg til å være med på det laget som skal utvikle jernbanen – sammen med «mange dyktige medarbeidere i Jernbaneverket». Enger regner med å jobbe som rådmann i Bærum fram til sommeren, og i skrivende stund er det ikke avgjort når hun kan tiltre.

For nærmere informasjon se www.jernbaneverket.no og Banenettet.



FOTO: MARIUS M. JENSEN

ikke ønsket å være finansråd fram til pensjonsalderen. Selv om henvendelsen kom litt tidlig, syntes jeg oppgaven var så fristende at jeg sa ja. Jeg grep fatt i oppgaven med stor kraft og med blikket rettet mot det framtida krevde både i forhold til teknologi og utviklingen i EU, beretter han og utdyper: – Løpet ble lagt for å gå fra en forvaltningsbedrift med statlig monopol til å bli et konkurranseutsatt selskap. Dermed var det ingen vei utenom betydelige kostnadsreduksjoner.

– Noe av det første vi gjorde, var å iverksette sterke prisreduksjoner. For Televerket hadde altfor god økonomi. Vi omorganiserte en forvaltningspyramide til en forretningsorganisasjon, noe som krevde en sterk nedbemanning innenfor direktoratet samt i de tradisjonelle telefagene og en oppbemanning på kommersiell og teknologisk side. Og ikke minst: Vi gikk over til et høyt investeringsnivå. Vi visste dessuten at vi ville få konkurranse fra utenlandske teleselskap, så det sto også klart for meg at vi måtte internasjonalisere oss.

Hermansen berømmer daværende samferdselsminister Kjell Opseth.

– En god og nær medspiller. Vi var ikke alltid enige, men begge var opptatt av framtida. Jeg gikk kanskje litt fort fram noen ganger og måtte finne meg i å få kjeft. Slikt hører med hvis man skal oppnå resultater. Og det gjorde vi jo. ►



TENK FORRETNING: Tormod Hermansen mener Jernbaneverket må omdannes til et forretningsforetak som får sine inntekter fra trafikkelskapene.

► **Akilleshælen**

– Ser du noen likhetstrekk mellom Televerket og Jernbaneverket?

– Ja, i begge tilfeller handler det om å tilpasse seg en utvikling, og det betyr nødvendigvis å gå bort fra tradisjonell forvaltning til forretning. Også på jernbaneområdet har EU sørget for at det utvikler seg et marked.

– Da det tidligere NSB ble skilt i Jernbaneverket og NSB, jobbet jeg mye med den saken i Finansdepartementet. Der var vi først og fremst opptatt av å forbedre trafikktilbudet. Ved å skille mellom trafikkelskap og infrastruktur ønsket vi å oppnå et bedre tilbud av jernbanetjenester gjennom konkurranse på sporet. Etter en litt tung start ble NSB et konkurransedyktig trafikkavviklingsselskap, og i den forbindelse har jeg lyst til å framheve Einar Enger, som på en fortreffelig måte har formet NSB inn i en ny tid. Etter hvert har det også dukket opp konkurrenter, fortrinnsvis på godssiden.

– Akilleshælen i dag er den norske jernbanen – infrastrukturen, konstaterer Hermansen. – På nittitallet valgte vi å beholde Jernbaneverket som en forvaltningsenhet. Vi sa at dette må være et monopol fordi vi ikke har mange konkurrerende spor. Nå er jeg ikke i tvil om at vi må tenke helt nytt for å komme videre. Jeg vet at Steinar Killi tenker i de samme baner.

Nytt regime

– Hva krever framtida av Jernbaneverket, slik du ser det?

– Når jeg sier at Jernbaneverket må bli en forretningsorganisasjon, betyr det at staten må omorganisere etaten fra en statlig forvalt-

ningsenhet til et statsforetak som på vegne av staten eier og driver det norske jernbanesystemet.

– Jernbane er en kapitalintensiv virksomhet. Derfor må kapitalbasen styrkes slik at nettet kan bygges ut i et helt annet tempo enn det som skjer i dag. Jeg er klar over at det er krevende å bygge nye sportraseer. Men det er ingen vei forbi. De fleste traseene er jo 100 år gamle.

– Så til tusenkronerspørsmålet: Hvordan skaffe nok kapital?

– Vi må få et helt nytt regime på plass. Mitt svar er at Jernbaneverket må bli kapitalisert som et for-

retningsdrivende foretak som kan opptre i lånemarkedet for å finansiere sine investeringer. Konkret vil det bety å ta opp utenlandske obligasjonslån med statsgaranti. I den grad staten vil forsere utbyggingen, og det er det gode samfunnsøkonomiske grunner til, må staten gå inn og ta en del av utbyggingsregninga.

– Hvorfor ta opp lån?

– Det viktige er at Jernbaneverket skal drive salg av netjtjenester og kunne respondere på etterspørselen etter disse tjenestene.

Den rimeligste finansieringen for Norge som nasjon er at staten selv

«Jeg kan ikke skjønne annet enn at det må bygges en helt ny tunneltrasé rundt Oslo»

finansierer, men det er ikke nødvendigvis det mest fornuftige. Jernbanen må innrette seg slik at budsjettmessige prioriteringer erstattes med forretningsmessige prioriteringer. De selskapene som driver jernbanetrafikk, er avhengig av å drive forretningsmessig. Nettopp derfor må Jernbaneverket kunne forholde seg til disse på forretningsmessig grunnlag.

- Helt galt

Hermansen mener at trafikkelskapene må betale det som det koster å kjøre på sporet.

– Hvis volumene ikke er tilstrekkelige til at selskapene kan betale den nødvendige prisen, må staten også subsidiere trafikkavviklingen. Ønsker man å sette ned prisen på kollektivreiser, må staten ta en ytterligere del av den regninga.

– I dag sitter Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet og finteller hvor mye penger som kan brukes på ulike områder i en infrastruktur som må forholde seg til en transportnæring i rask endring...?

... og det er helt galt. Hensikten med det regimet jeg her foreslår, er å få jernbanen ut av den tvangstrøya den i dag sitter i. Infrastrukturen bør være 100 prosent eid av staten, men dette eierskapet må kanaliseres ut i en mer effektiv organisasjon.

– Hvorfor statsforetak og ikke aksjeselskap?

– Forskjellen er ikke så stor, men statsforetak har en tettere tilknytning til staten og vil nok være riktigere i dette tilfellet.

Nærtrafikk og gods

Tormod Hermansen er ikke i tvil

om at jernbanen i Norge har en framtid: – Det vil være framtidigrettet å utvikle nærtrafikksystemer, først og fremst rundt Oslo og i østlandsregionen, men også rundt Bergen, Trondheim og Stavanger.

– Den andre viktige forretningsmuligheten er godstrafikken. Den kommer til å utvikle seg voldsomt. Langtransporten vil kreve høyere hastigheter og bedre kapasitet på jernbanenettet. Hvorvidt det skal satses på høyhastighetstog for langdistanse persontrafikk, er jeg mer usikker på.

– Hva tenker du når du leser om tekniske feil og hendelser som har ført til lengre stans i togtrafikken gjennom Oslo?

– Dette forteller meg først og fremst at dagens infrastruktur er gammel, dårlig vedlikeholdt og meget sårbar. En tunnel gjennom Oslo kan heller ikke lenger være tilstrekkelig. Jeg kan ikke skjønne annet enn at det må bygges en helt ny tunneltrasé rundt Oslo, eksempelvis langs den ytre ringveien. På den måten kan all godstrafikk gå rundt byen, og dagens tunnel kan reserveres til persontrafikk.

- Tenk stort

– Hvor raskt mener du at jernbanenettet må bygges ut?

– Jeg ser at en bygger ut nesten halyparten av ny E6 mellom Gardermoen og Kolomoen i Stange på under to år. Å bygge jernbane er noe mer krevende, men det bør være mulig å få en vesentlig raske framdrift enn det vi i dag er vant med. Det trengs konsentrerte bevilgninger, og Jernbaneverket må ha en større stab til prosjektering.

– Hva slags råd har du for øvrig til den nye jernbanedirektøren?

– Grip fatt i framtidens muligheter. Frem de forslag som gjør at Norge kommer på linje med utviklingen i Europa. Jernbanedirektøren må forstå helheten; hva forretningsiden krever og hvordan norsk politikk fungerer. På den annen side må de politiske myndigheter akseptere at den som overtar, kan se for seg en helt annen framtid med andre rammebetingelser. En viss internasjonal tyngde er også viktig. Vi må tenke litt stort.

Politisk goodwill

– Brukes du som statens rådgiver i dag?

– Nei, jeg anses vel for å være gammel og utdatert ... Mitt inntrykk er at folk i Norge ikke spør så mye om råd. Svenskene, derimot, er mye mer systematiske. Og de setter seg høye mål. De bruker lang tid på beslutningsprosesser, men gjør det de bestemmer seg for. I dag har vi også mye å lære av Danmark, som har et helt annet tempo i sin fornyelse av statsforvaltningen.

– Men, legger Tormod Hermansen til: – Først og fremst er ikke dette så forferdelig komplisert. Det viktigste er å ta noen grunnleggende hovedgrep. Vi må komme bort fra det marginale. Små justeringer her og der gir ikke noe jernbaneløft. Det blir for smått. Sannheten er at vi i flere tiår er blitt hengende etter både når det gjelder investeringer og vedlikehold. Så den samferdselsministeren som tar tak i utviklingen av et framtidig jernbanesystem, vil høste mye politisk goodwill i ettertid, konkluderer Tormod Hermansen.

- Milliarder å spare ved å øke tempoet

Hvis folk flest skulle bygge hus uten å ta opp lån, ville det tatt 20 år å få det ferdig. Den dagen huset sto klart til innflytting, ville barna flyttet ut ... - Det er langt på vei slik vi bygger ut jernbanen, sier regiondirektør Johnny Brevik i Jernbaneverket.

Tekst: TORE HOLTET **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Den nye sjefen i Region Øst skulle gjerne sett at en større del av Oslo-området hadde vært ferdig utbygd. Det ville ikke bare voldt ham mindre hodebry. Det ville også betydd sparte penger for AS Norge. Ifølge Jernbaneverkets egne beregninger ville for eksempel staten ha spart 350-560 millioner kroner på å bygge ut strekningen Lysaker-Asker på fem år i stedet for ti år. Og ikke minst: En raskere utbygging ville ha økt nytteverdien med over én milliard kroner.

Viser ikke behovet

Johnny Brevik er både ingeniør og økonom. Som ingeniør har han sett verdien av å bygge raskt og effektivt, og som økonom har han tro på regnskaper som viser om verdiene stiger eller forvitrer. – I dag får vi tilført det aller meste av pengene gjennom de årlige statsbudsjettene, for i likhet med Statens vegvesen og Kystverket drives Jernbaneverket etter det såkalte kontantprinsippet. Dette er en utmerket måte å bevilge penger på dersom en skal bygge opp et land etter en krig, når det er store behov på alle områder og når man raskt ønsker å skifte retning. Systemet sikrer dessuten at man ikke binder opp midler.

– Problemet med en slik finansieringsform er at den – når anleggene er ferdig – ikke viser kapitalslitet, hva det totale behovet er. Vi undertrykker det

egentlige bildet, og Jernbaneverket blir sittende med svarteper, framholder Brevik.

Ta vare på verdiene

– Målet for enhver virksomhet er å ha lavest mulig totalkostnad over tid, fortsetter han: – Det er trolig bare energiforsyningen som har et lengre perspektiv på sin infrastruktur enn jernbanen. Vannkraften er nærmest evigvarende, og jernbanen bygges ut for å vare 100-200 år fram i tid. I ettertid skal det mye til å flytte på et jernbanespor. Men når investeringene er så langsiktige, er vi avhengig av et system som viser hvordan vi best tar vare på verdiene.

Som fersk regiondirektør er han de siste månedene blitt konfrontert med gjentatte stans i en nedslitt infrastruktur i den mest sårbare og mest trafikkerte delen av Jernbane-Norge. Han illustrerer situasjonen med et for mange kjent eksempel: – Når en bil har rustet ned, blir den skiftet ut. I jernbanen har vi på grunn av finansieringssystemet tradisjon for å bygge den opp igjen. Brevik gleder seg derfor over at Samferdselsdepartementet ønsker å forsere full fornyelse av Oslotunnelen – et prosjekt som Region Øst hadde planlagt fullført innen 2011.

– Når vi nå tar et krafttak og forserer fornyelsen av Oslotunnelen, vil vi slippe unna med ordnært vedlikehold i flere tiår fram-

«Vi undertrykker det egentlige bildet, og Jernbaneverket blir sittende med svarteper»



LYS I TUNNELEN: – Vi vet at totalkostnadene går ned når vi nå tar et krafttak og forserer fornyelsen av Oslotunnelen, sier regiondirektør Johnny Brevik.

► over. Allerede nå vet vi at vi med dette vil få ned total kostnadene.

Raskere og rimeligere

Regiondirektøren ser også behovet for å gå enda grundigere til verks – raskt. Han framhever at Jernbaneverket i sitt forslag til Nasjonal transportplan for 2010-2019 argumenterer for en ordning med prosjektfinansiering: – Hensikten er å få en raskere og mer kostnadseffektiv utbygging. Vi ser for oss at det kan være aktuelt for prosjekter som ikke – eller kun delvis – inngår i planrammen, men som likevel har høy nytteverdi. Slike prosjekter kan være dobbeltspor Oslo-Ski og Eidsvoll-Hamar, men også viktige parseller på Østfoldbanen og Vestfoldbanen samt Ringeriksbanen. Felles for disse prosjektene er at de også kan inngå som en første del av en eventuell satsing på høyhastighetsbaner.

Retningsstabil

– Tormod Hermansen tar i dette nummeret av Jernbanemagasinet til orde for at Jernbaneverket må bli et statsforetak som kan ta opp lån for å få til en raskere utbygging ...?

– Ja, som statsforetak vil Jernbaneverket kunne legge en mye mer langsiktig strategi og bli mer uavhengig av skiftningene i det

politiske liv. Det vil også sikre jernbanen en langt mer retningsstabil hverdag. Uansett hvor mye penger som bevilges, vet vi i alle fall hva vi har å forholde oss til.

25 inn - 120 ut

Johnny Brevik har flere år bak seg som direktør i Bane Energi, som har fungert som et eget forretningsområde i Jernbaneverket. Gang på gang har han erfart at det kan lønne seg å bruke penger for å få ned kostnadene: – Dersom vi for eksempel bruker rundt 25 millioner kroner på ny felles teknisk plattform for elkraftsentralene, vil dette gi oss en positiv nåverdi (besparelse) på hele 120 millioner kroner.

Brevik viser til at energisektoren og jernbanesektoren på mange måter kan sammenliknes.

– Etter mitt skjønn er det ikke så stor forskjell på Statnett, som i dag er statsforetak, og Jernbaneverket. Statnett SF har sine linjer i lufta, jernbanen har sine på bakken. Men de tekniske styringssystemene, med unntak av over- og underbygning, er analoge. Derfor bør noe av det samme rammeverket som i dag brukes på Statnett SF, kunne benyttes rundt Jernbaneverket, mener regiondirektør Johnny Brevik.



Oslo-fornyelse med fullt trøkk

Tall viser forfallet

Jernbaneverket fører nå regnskap som viser at den eksisterende infrastrukturen slites ned stadig mer for hvert eneste år.

I likhet med ti andre statlige virksomheter fører Jernbaneverket både balanse- og resultatregnskap, slik private bedrifter gjør. Dette gjøres som ledd i et pilotprosjekt som skal evalueres i 2009.

– I løpet av inneværende år vil

all infrastruktur være lagt inn i våre regnskaper. Da vil vi langt bedre vite hva det koster å drive jernbanenettet i Norge. Allerede nå vet vi at det koster mer enn det som framgår av de årlige bevilgningene, opplyser økonomidirektør Gunnar Markussen. – I fjor hadde vi avskrivningskostnader på om lag 620 millioner kroner. Reinvesteringene lå omtrent på samme nivå, mens de på grunn av prisstigningen anslagsvis burde ha

ligget på det dobbelte for å kunne ta vare på de anlegg vi har.

Tradisjonelt har Jernbaneverket, som mange andre etater, utgiftsført alle beløp som er betalt ut – enten det har dreid seg om investeringer eller drift/vedlikehold.

Det nevnte pilotprosjektet følges opp av Statens senter for økonomistyring (SSØ), og det vil være SSØ som foretar evalueringen og foreslår for Finansdepartementet hva som skal skje videre.

Jernbanen gjennom Oslo skal fornyes med fullt trøkk. Arbeidet med å bedre stabiliteten i anleggene er godt i gang, og enkelte tiltak slutføres i disse dager. Samtidig planlegges en total fornyelse mellom Oslo S og Skøyen-området.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM

Henning Bråtebæk er utnevnt som prosjektsjef for Prosjekt Oslo.

– Det er med en skrekkblandet fryd jeg har sagt ja til denne jobben, sier Bråtebæk. Om morgenen mandag 10. mars sa han ja til jobben. Ett døgn senere skulle den foreløpige lista over tiltak og framdrift presenteres i Samferdselsdepartementet.

– Jeg har allerede fått en følelse

av at dette er et prosjekt med fullt trøkk, smiler Bråtebæk.

Jobb nummer én

– Jeg føler at jeg har god støtte helt til topps i organisasjonen og er avhengig av at alle spiller på lag i dette komplekse prosjektet, sier den nyutnevnte prosjektsjefen. – Skal jernbanen lykkes, så må vi lykkes med dette prosjektet. Vi er

nødt til å sikre stabil drift på våre anlegg i Oslo dersom jernbanen skal fungere.

Også togselskapene er trukket med fra starten av.

– Alle er enige om at dette prosjektet nå må være jobb nummer én for jernbanen i Norge, sier regiondirektør Johnny Brevik. – Det er nå avklart at prosjektet omfatter hele strekningen fra

I GANG:

Jernbaneverket er i gang med å skifte skinner på Oslo S-området.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

- Brynsbakken til Bestum, legger han til.
I Region Øst har det vært jobbet raskt med å samle planene og sette dem i sammenheng til et stort fornyelsesprosjekt.

28 års støv

Oslo-tunnelen ble åpnet i 1980, og gjennom 28 år har det bare vært utført normalt vedlikehold. Anleggene er slitte, og det er enorme mengder støv i tunnelen som aldri har blitt vasket. Bråtebæk gir et eksempel: – Gjennom alle disse årene har togene bremsed ned for å stoppe ved Nationaltheatret. Bremsing avgir bremsesøv, og dette virvles rundt og legger seg over alt i hele tunnelen. Inne i en tunnel uten nedbør blir støvet aldri borte, og dermed oppstår det krepstrømmer.

– Har dere nok folk og andre ressurser å sette inn for å få gjort jobben?

– Ja, jobben er allerede i gang. Folk fra JBV Drift Øst jobber på strekningen, og entreprenøren Norsk jernbanedrift er i gang med arbeidet inne i tunnelen. Hva alt dette vil koste, vet vi ikke ennå, men samferdselsministeren har signalisert at det kan være aktuelt med ekstra bevilgninger til jernbanens Prosjekt Oslo. Jernbaneverket jobber med å skaffe en kostnadsoversikt for både kortsiktige og langsiktige tiltak.

Tid til å jobbe

Den foreløpige lista over kortsiktige tiltak som skal gjennomføres i år, omfatter 17 punkter. I tillegg pågår kartlegging av tilstanden på anleggene på hele strekningen, noe som igjen vil føre til nye delprosjekter i fornyelsen.

– Det er nå avgjørende viktig at vi får på plass avtaler for spordisponeringen slik at vi får nok tid til å gjøre jobbene, sier Bråtebæk.



Dette er noe togselskapene allerede har sagt seg villige til å bidra til.

Ferdig i 2011

De langsiktige tiltakene vil bli gjennomført i perioden 2009 – 2011. For disse tiltakene lages det nå en egen hovedplan. Målet er at banestrekningen skal få samme standard som en ny bane, og at den skal kunne driftes med normalt vedlikehold i 25 – 30 år før man igjen må inn med store vedlikeholds- eller fornyelsesprosjekter.

– Kort sagt skal vi bygge en ny bane med alt tilbehør i den samme traseen som vi har i dag, sier Bråtebæk.

– Men før vi kommer dit, må vi gjøre alt vi kan for å sikre en stabil trafikkavvikling også i denne perioden. Trafikken skal gå som planlagt, men vi må legge inn i planene at strekningen skal oppgraderes. Når vi må stenge ett spor for anleggsarbeid, skal dette framgå av rutetabellen slik at vi da ikke har planlagt å kjøre

BYGGER NYTT: Henning Bråtebæk skal lede arbeidet med å fornye jernbaneforbindelsen gjennom Oslo – fra Brynsbakken i nord til Bestum i vest.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

flere tog enn det er plass til på ett av sporene, sier Bråtebæk.

– Utbygging er flinke til å lage faseplaner og å planlegge driftsavvik. Trafikk er gode til å lage robuste ruteplaner for slike tilfeller, så dette tror jeg vil gå bra, legger han til.

Henning Bråtebæk vil fortsatt

følge med i sin egentlige stilling som stasjons- og eiendomssjef i Osloområdet, men vil naturlig nok trenge avlastning fra denne jobben mens han er prosjektsjef for fornyelsen av jernbanen i Oslo.

Dette skal gjøres i år

Den foreløpige lista over kortsiktige tiltak som skal gjennomføres i år, omfatter 17 punkter. Her er noen av dem:

- Montere langsgående jordleder for å få kontroll på og hindre strømmer på avveie som gir belegg (rødt lys). (Ferdig 01.04.08)
- Rehabiliterer sporveksler ved påleggssveising. Gjøres for å hindre feil og avvik. (Pågår, forseres.)
- Renholde kontaktledningsanlegg. Hver eneste strømisolator skal vaskes for hånd for å hindre overslag og avbrenning av kontaktledningen. (Pågår, ferdig 01.06.08.)
- Bytte all isolasjon mellom skinner og svulle i hele tunnelen for å hindre feilaktige sporfeltbelegg som igjen gir rødt lys. (Pågår, ferdig 01.04.08)
- Bytte skinner på særlig utsatte partier for å redusere muligheten for feil og avvik. (Pågår, ferdig 01.04.08)
- Bytte skillebrytere, seksjonsisolatorer og bærelinen for kontaktledningen. Dette er komponenter som det kan oppstå feil i med påfølgende trafikkstans. (Planlagt pågår.)
- Skifte ut forurenset pukk. 20-25 centimeter av topplaget i ballasten suges opp og skiftes med ny for å hindre strømmer på avveie. (Planlagt pågår)
- Oppgradere og gjøre rent tekniske rom på Nationaltheatret og hele plattformen på Elisenberg. (Planlagt ferdig 01.06.08)
- Sette inn nye apparatskap i Oslo-tunnelen. Alle skap som kan være utsatt for forurensning, skal byttes. (Planlagt pågår)

Stor trafikk til Torp

Den første måneden med togstopp på Råstad stasjon har 5 000 passasjerer benyttet tilbudet med tog og buss til Sandefjord lufthavn Torp. Tellingene er foretatt av busselskapet som kjører skyttelbuss mellom Råstad stasjon og terminalbygget på Torp. Ifølge NSB er deres mål å nå 100 000 reisende innen utgangen av året.

Monsterbiler

Fra 1. juni vil det bli tillatt med trailere på 25,25 meter (mot dagens maks lengde på 19,5 m) på noen norske veier. Samferdselsdepartementet har gått inn for en prøveordning på maksimalt tre år der slike trailere får lov til å krysse riksgrensa fra Sverige og Finland og kjøre inn til utvalgte terminaler. Blant annet gjelder det via E6 og E18 inn til Alnabu. Trailerne kan ha en bruttovekt på 60 tonn.

Svarta Bjørn

«Svarta Bjørn» var klengenavnet på ei av kokkene som sørget for mat og kanskje litt atspredelse til anleggsarbeiderne som knoget på og bygde Ofofbanen for drøye hundre år siden. Hun som fikk kallenavnet «Svarta Bjørn», fikk det ikke minst på grunn av sitt mot og sin styrke. Siden 1959 har det hvert år blitt kåret en ny «Svarta Bjørn» i Narvik. I år falt valget på 23-årige Maria Adolfsen. Hun er nok også av det tøffe slaget – som soldat på førstegangstjeneste i bombekastertroppen på Skjold.

NSB øker overskuddet

NSBs årsresultat i 2007 endte på 545 millioner kroner. Det er 34 millioner kroner opp fra året før. Samlet er driftsresultatet for konsernet 731 millioner kroner som gir en avkastning på egenkapitalen på 8,1 prosent. Dermed er selskapet for første gang over statens krav på 7,2 prosent. Hele NSB-konsernet omsatte i fjor for 10 milliarder kroner. Totalt reiste 50,4 mill. passasjerer med NSBs persontog i 2007 mot 47,9 millioner året før. Et spesielt trekk er at stadig flere velger toget når de skal reise langt.



NY FRISK: Unionsexpressen skal kjøre mellom Oslo og Stockholm med oppussede 60-tallsvogner.

Nygammelet svensketog

Unionsexpressen mellom Oslo og Stockholm vil kombinere gammel komfort med ny drakt. Spisevogna med hvit duk er tilbake samtidig som kundene kan surfe på internett.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** UNIONSEXPRESEN

Fra 15. juni tilbys en morgenavgang og en ettermiddagavgang i hver retning mellom grannelandenes hovedsteder.

Det er Unionsexpressen Scandinavian Railways som eier dette toget. For å få det kjørt har de inngått avtale med Ofofbanen AS som har lisens på å kjøre passasjertog både i Norge og Sverige.

Optimisme

Innleid gammelt materiell, som er grundig oppusset, skal berge selskapet fra samme skjebne som Linx ved at de har billigere materiell. Selskapet starter i alle fall med en solid porsjon optimisme:

– Jeg blir ikke forundret om vi om noen år runder 500 000 passasjerer, sier administrerende direktør Johnny Jensen. Han er ikke det minste redd for konkurransen fra SJ eller fly.

– En flyreise fremstår i dag som et svært anstrengende og ukomfortabelt tidsspille. På

Unionsexpressen kan man benytte tiden blant annet til arbeid i komfortable omgivelser. Alle passasjerer får fri tilgang til internett og strøm, reklamerer Jensen.

Klassereise

Unionsexpressen tilbyr tre ulike billettyper. En reise fra Oslo til Stockholm på første klasse skal koste 1100 kroner og inkluderer et varmt måltid. Økonomiklasse Pluss-billetten skal koste 750 kroner mens kunden må bla opp 450 kroner for en tur på økonomiklasse. Billettene blir å få kjøpt på www.unionsexpressen.com.

Så snart Statens Jernbanetilsyn har godkjent materiellet, starter Unionsexpressen med en daglig avgang i hver retning som en prøvedrift. Toget vil bruke i underkant av fem og en halv time og stoppe på Lillestrøm, Kongsvinger, Karlstad, Hallsberg og Södertelje før Stockholm.

Damer med drag

Anita Brown og Sonja Olsen måtte bli trafikkstyrere før de ble «oppdaget» som fotomodeller. Nå lokker de søkere i hopetall til det nye opptaket som trafikkaspiranter.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** LILLIAN JONASSEN

Verken Sonja Olsen eller Anita Brown har vært fotomodeller på ordentlig før. Men det kan ingen se på dem.

Sonja Olsen (40) er i dag stasjonert i Halden. Der har hun tenkt å bli så lenge hun får lov!

– Jeg trives veldig godt, sier Olsen, som ikke har noe imot å jobbe i turnus eller for den saks skyld ta oppdrag andre steder for en periode.

– Utenom Halden og Østre linje har jeg vært et par korte turer på en måneds tid på Nordlandsbanen. Det var helt greit, forteller hun.

Sonja Olsen var ferdig utdannet togekspeditor i 2002. Før det gjorde hun litt forskjellig. Nå har hun funnet drømmejobben.

– Kjempemoro

Anita Brown (41) har vært tpx i ett år. Hun hadde aspiranttida si i Drammen, og der er hun fortsatt stasjonert. Hun har hatt noen mannekengoppdrag som turner en gang i tida, men dagen på Grefsen var den første på jobb som fotomodell også for henne.

– Det var en dag utenom det vanlige, men kjempemoro, sier Anita. Ikke har hun noen problemer med å se seg selv i aviser og på plakater heller.

– Jeg skulle hente mannen min på Hokksund en dag. Da var det første jeg så meg selv på store plakater. Nå er mannen min redd jeg kommer til å bli en smule selvsentrert, sier Anita, og ler – med det smilet som skal få horder av aspiranter til å søke seg en framtid som tpx.



SPORTY TRAFIKKSTYRERE: Anita Brown (t.v.) og Sonja Olsen syntes det bare var en hyggelig erfaring å være fotomodeller for å skaffe søkere til det nye kullet med trafikkaspiranter. Fotoopptakene ble gjort på Grefsen stasjon.



Nyslått pensjonist

Gruppeleder for trafikkstyrerne på strekningen Bolna-Bjerka på Nordlandsbanen, Johannes Horsfjord, er blitt pensjonist etter 43 1/2 års tjeneste. Horsfjord har tidligere tjenestegjort både som aspirant, telegrafist, jernbaneekspressør og jernbanefullmektig III, II og I. Han var også en periode ansatt som konsulent i NSB Gods og som avdelingsleder i «gamle» NSB. Siden delingen i 1996 har han vært ansatt som gruppeleder i Mo i Rana med arbeidslederansvar for opptil 18 trafikkstyrere. Under sammenkomsten da han ble takket av, overrakte områdesjef Leif Nygård (t.v. på bildet) gaver og takk for innsatsen fra ledelsen i Trafikkdivisjonen.

Service

Jernbaneverket har siden 2002 hatt en serviceerklæring som setter standarden for hva de reisende kan forvente av renhold, rydding, strøing etc. på stasjoner og holdeplasser. I fjor var hele 71 % innenfor lokaltogssegmentet fornøyd eller svært fornøyd mot 83 % for øvrige reisende. Når det gjelder informasjonen på stasjonen, er 59 % innenfor lokaltogssegmentet fornøyd eller svært fornøyd mot 75 % for øvrige reisende. Jernbaneverket har stadig en betydelig utfordring knyttet til informasjon ved avvik i toggangen. For slik informasjon er kun 31 % innenfor lokaltogssegmentet fornøyd eller svært fornøyd mot 43 % for øvrige reisende.

Populær veiviser

SKI: Hun er for tida veiviser i datajungelen for rundt 300 signalmontører. - Jeg blir inspirert av å møte fagpersoner som jobber direkte med jernbanen til daglig, sier Ingeborg Gihle. Hun stortrives i det mannsdominerte miljøet.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Gjøvikenseren er i løpet av rekordtid blitt mektig populær blant signalmontørene over det ganske land. Etter at «gutta i pukken» fikk anledning til å bruke pc i jobbsammenheng, har aha-opplevelsene stått i kø.

Bibliotekar Ingeborg Gihle er gjennom sin tittel uløselig knyttet til bokreoler, men hun bruker fire ganger så mye tid på databasert informasjon som på kilder i Jernbaneverkets bokhyller på Stortorvet. Banenettet og internett er stadig viktigere kilder når bibliotekaren på oppdrag jakter på «metadata» på Banenettet eller søker etter dokumenter og svar på spørsmål i spaceworld på internett.

- Utrolig moro

- Jeg ante ikke at BaneNettet inneholdt så mye og så mye forskjellig informasjon, utbryter signalmontør Magne Høyendahl etter at Ingeborg Gihle har holdt en kort-



I SITT ESS: Ingeborg Gihle er i sitt ess når hun bistår jernbanekolleger med å oppdage en ny verden – på nett. Her er det Jim P. Jacobsen som instrueres.

fattet introduksjon om hva som finnes på Jernbaneverkets intranett. Med hver sin bærbare datamaskin jobber ti karer konsentrert med tastatur og museklikk.

- Utrolig moro å møte så interesserte, ivrige og mottagelige kursdeltagere! Og spennende for en bibliotekar som ellers må tenke seg til hva som kan fenge i et voksent og mannsdominert miljø, kommenterer Ingeborg til Jernbanemagasinet.

I løpet av noen hektiske uker bistår hun signalmontører og sporvekselkontrollører som er inne til årlig kontrollprøve for å beholde godkjenning som kontrollører av signalanlegg. Seks av de 300 er kvinner.

Mye tid å spare

Dagens kurs holdes på Thon Hotell i Ski, et steinkast unna Ski stasjon på Østfoldbanen. Kursleder Jan Erik Walaker har nettopp for-

sikret seg om at alle mann er trådløst i kontakt med Jernbaneverkets intranett.

Både Walaker og Torbjørn Eskedal er instruktører for kontrollvirksomhet innen signal. For første gang har de lagt inn to timer med intranett-opplæring i et fra før tettepakket kontrollprøvekurs.

- Dette er jo kjempebra, supplerer Jim P. Jacobsen, som akkurat har fått hjelp og noen gode råd av Ingeborg om hvordan man setter opp et spesifisert søk.

- Hvorfor har vi ikke fått vite om dette tidligere? Tenk så mye tid vi kan spare ved å bruke pc'en i stedet for å ringe rundt og være avhengig av nærmeste leder.

- Det er jo nettopp ut fra den filosofien Banenettet er bygget opp, svarer Ingeborg. Hun opplever at lynkursene hun holder i forbindelse med kontrollprøver eller andre samlinger, blir svært godt mottatt og bidrar til å gjøre

«Flere kolleger blir langt mer produktive og tilfredse i jobben»

flere kolleger langt mer produktive og tilfredse i jobben.

I løpet av en halv time finner karene - der flere ikke er bortskjemt med egen pc på jobben - frem faktaopplysninger og dokumenter i Jernbaneverkets styringsystem på egen hånd ved hjelp av noen enkle søk som Ingeborg lærer dem.

Problemløseren

- Jeg får mange meget gode spørsmål når jeg holder slike kurs, forteller Ingeborg. - Vi som jobber på Biblioteket, er vant til å lete fram svar på det meste. Når jeg blir satt fast og må notere spørsmålet,

lover jeg alltid å formidle spørsmål og svar mellom spørsmålsstiller og den som kan svare, forteller Ingeborg.

- Jeg er opptatt av at Jernbaneverket på en eller annen måte får «koblet på» de mer enn 1000 medarbeiderne, både signalmontører, sporvekselkontrollører, sikkerhetskontrollører og ikke minst mange banearbeidere som fortsatt ikke har digital tilgang til informasjon, fortsetter hun.

- Men nå skjer det vel sakte, men sikkert en bedring her. Og det er på tide, avslutter Ingeborg til spontan verbal applaus fra kursdeltagerne.

SAGT OM JERNBANEN



«Spørsmålet er om Oslo-suget vert så sterkt at alle pengane forsvinn ned i det store svarte holet på Austlandet»

JOHN LINDEBOTTEN, Journalist Bergens Tidende

«Det vi frykter, er at distriktsbanene skal bli skadelidende nok en gang, ved at knappe midler blir omprioritert til det sentrale Østlandet»

OVE AMUNDSEN, Banepersonalets forening Trondheim

«Jeg vil at medlemmene i Transport- og kommunikasjonskomiteen skal vite at Sørlandet er mer enn et ferieparadis. Vest-Agder var i fjor det største eksportfylket når oljen ikke er medregnet, og det krever både gode veier, jernbane og havn»

THORE WESTERMOEN, Fylkesordfører (KrF), Vest-Agder

«Drangsdalen er fra karbidlyktenes tid. Om ny tunnel ikke kommer med i NTP fram til 2019, er det et uttrykk for at vi ikke har noen nasjonal jernbaneplan»

OLAV HAFSTAD, Ordfører (Ap), Lund kommune

«Dovrebanen ble slutten på nesten femti år med pessimisme og nedgang i folketallet. På de hundre årene som har gått siden vedtaket om å bygge Dovrebanen, har Oppdal opplevd vekst i tiår etter tiår»

LARS GISNÅS, Journalist i Adreeseavisen og lokalhistoriker

«Jeg har lyst til å ta flytoget til Stavanger! Allerede i dag har Stavanger flest passasjerer på flytoget.»

HALLGEIR LANGELAND, Stortingsrepresentant (Jernbaneforum 2008)

«Jeg har lyst til at politikerne setter seg mål og spør oss om hvilke tiltak som må til for å innfri de samme målene.»

STEINAR KILLI, jernbanedirektør (Jernbaneforum 2008)

«Jernbaneverket vil ikke bruke ei eneste krone på å ruste opp (den 55 kilometer lange) Namsosbanen (mellom Grong og Namsos).»

ANNE SKOLMLI, Regiondirektør i Jernbaneverket

«Overhalla SV går inn for opprustning av Namsosbanen nå!»

ANN GREGERSEN, Leder Overhalla SV



Topp punktlighet på gammel bane

NSB Gjøvikbanen AS nådde målene i sitt første hele driftsår. Jevn vekst i trafikken, i tet på punktlighet og meget stor kundetilfredshet. Det er statusen etter at trafikken på den gamle banestrekningen ble lagt ut på anbud.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM **FOTO:** RUNE FOSSUM

– Vi jobber stadig aktivt med utvikling av tilbudet vårt, både på stasjonene og i togene, sier direktør Margareth Nordby Kringli i NSB Gjøvikbanen AS.

Gjøvikbanen er Norges første og eneste strekning der persontrafikken er lagt ut på anbud. Anbudskonkurransen i 2006 ble vunnet av NSB-selskapet NSB Gjøvikbanen, AS. Det nye datterselskapet

av NSB tok over trafikken fra juni 2006.

I avtalen med staten ligger det inne en økning i antall avganger, noe som også førte til betydelig vekst i trafikken i andre halvår 2006.

Nå kan Gjøvikbanen AS se tilbake på sitt første hele driftsår som eget selskap, og tallene forteller altså om jevn framgang for selskapet.

Fornøyde kunder

– 2007 ble et veldig bra år for oss totalt sett, sier direktør Margareth Nordby Kringli. – Vi nådde de økonomiske målene og oppnådde en kundetilfredshet på 73, noe som er et meget bra tall. I avtalen med staten er det satt mål om trafikkvekst ved tellepunktene på Kjelsås og Jaren stasjoner. Når vi sammenlikner andre halvår i 2007 med andre halvår i 2006, hadde

vi en trafikkvekst på opp mot fem prosent med noen månedlige variasjoner.

– Punktligheten i togtrafikken er et av de viktigste elementene i produktet vårt, og den varierte fra litt under 90 prosent til 96 prosent.

– Punktlighetsmålene for persontog i Norge er 90 prosent, men vi på Gjøvikbanen har satt oss et eget mål om at total punktlighet skal ligge på 96 prosent, sier Nordby Kringli. – Hver gang det skjer noe som rammer kundene våre, enten det er strømbrydd, signalproblemer eller feil på et togsett, kjenner jeg det helt inn i hjerteroten, sier gjøvikbanedirektøren. – Derfor er Jernbaneverket og Mantena, som vedlikeholder togsettene, våre aller viktigste samarbeidspartnere, legger hun til.

På nett

NSB Gjøvikbanen AS tester nå ut

internettdekningen i sine ni togsett av typen 69G. Etter at tilbudet om internett på toget ble lansert i januar, har det allerede kommet på plass tre nye basestasjoner som betyr at dekningen nå er stabil langs hele den 120 kilometer lange banen.

– Jeg testet ut dette senest for et par dager siden og kunne jobbe på nettet hele veien, sier Nordby Kringli. – Det er utrolig mye man kan få gjort i løpet av en to timers togtur!

– Nå vurderer vi om vi kan utvide kontoravdelingene i togene våre uten at det går ut over de øvrige sitteplassene, forteller hun. Etterspørselen etter kontorplasser ventes å øke i takt med at stadig flere blir kjent med internettdekningen på toget.

Skysstasjon

Når det gjelder selve banen, håper

vi at Nydalen holdeplass blir modernisert, og at et planlagt nytt kryssingsspor ved Jensrud kommer på plass i løpet 2008–2009. På stasjonene er det flere nye tiltak på gang. Det største prosjektet er ombygging av Gjøvik stasjon til en moderne skysstasjon.

– Her gjenstår noen avklaringer, men vi håper at alt snart er på plass slik at vi vet når prosjektet kommer i gang. For øvrig blir det i år gjort en god del forbedringer på parkeringsplasser, venterom og belysning i tillegg til informasjons-tiltak på stasjonene.

Turistbane?

– Gjøvikbanen er den vakreste banen ut fra Oslo, mener Margareth Nordby Kringli. Selv om hun muligens ikke er helt uholdt i dette synspunktet, har Gjøvikbanen tradisjonelt vært en bane med stor turisttrafikk, spesielt i

helgene. Ved omleggingen til eget selskap og ensartede togsett ble det slutt på de tradisjonelle sykkel-togene ut i Nordmarka.

– Vi har regnet nøye på dette og ser at det er et stort underskudds-prosjekt å skulle operere med egne sykkeltoget i helgene, sier direktøren. – Ingen har vært villige til å bidra med penger her, så vi har konkludert med at de tolv sykkelplassene i hvert togsett blir vårt tilbud til denne brukergruppen. I helgetrafikken må folk bestille plass for sykkel. Om vinteren stopper toget ved Stryken stasjon i helgene, og dette har blitt et veldig populært tilbud på fine dager.

NSB Gjøvikbanen AS samarbeider med flere turistaktører langs banen både i Oslo, på Hadeland og i Gjøviktraktene.

«VAKREST»:
Gjøvikbanen er «den vakreste banen ut av Oslo», mener sjefen i Gjøvikbanen AS, som samarbeider med flere turistaktører langs banen.

Fakta om Gjøvikbanen

- Lengde: 123 kilometer
- Åpnet: 1902
- Elektrisk drift: 1963
- Dobbelspor: 4km (km 2,97 – km 6,82)
- Antall stasjoner med persontrafikk: 23
- Antall regiontogavganger på hverdager: 22 (Oslo – Gjøvik, til sammen for begge retninger)
- Antall lokalavganger på hverdager: 36 (Oslo–Hakadal/Jaren, til sammen for begge retninger)

«Hver gang det skjer noe som rammer kundene våre, kjenner jeg det helt inn i hjerteroten»

MARGARETH NORDBY KRINGLI, direktør NSB Gjøvikbanen AS





Den moderne stasjonen

FUNKSJONELL: Skøyen stasjon er på mange måter funksjonell. For eksempel kan passasjerene stå under tak når de venter på toget.

- Vi må ha levende stasjoner som er tilgjengelige, trygge og bekvemme for alle brukergrupper, konkluderer Erik Hajum i Jernbaneverkets Markedsavdeling, konkluderer seksjonssjef Erik Hajum i Jernbaneverket.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM **Foto:** ØYSTEIN GRUE

- Stasjonene er det første man møter på en togreise og også det siste inntrykket man får av jernbanen etter togturen. Dette er inntrykk som er helt avgjørende for hvordan jernbanen oppfattes, slår

Erik Hajum fast. Hajum leder enheten Marked Stasjoner i Jernbaneverket.

Nye krav

Det er 357 stasjoner og holdeplas-

ser med persontrafikk på det norske jernbanenettet. Disse spenner over alt fra store stasjoner og knutepunkter til små og enkle holdeplasser på landsbygda.

- I jernbanens barndoms- og ungdomsepoke ble det lagt vekt på arkitektonisk utforming og stil på stasjonsbygningene. I dag står krav om universell utforming og tilgjengelighet for alle høyt på dagsordenen.

- I fortiden var det utenkelig at stasjonen ikke skulle ha bemanning til stede som også kunne yte

service overfor passasjerene. I dag er melodien nedbemanning og automatisering, og jernbanen må tilpasse stasjonene til nye krav og nye forventninger.

En god stasjon

- En god stasjon er en stasjon der passasjerene føler seg trygge og bekvemme, der det er lett å ta seg til og fra toget for alle brukergrupper, der man finner oppdatert informasjon om togtrafikken, der det rent og ryddig og der det er enkelt å få tilgang til billett kjøp,

«Vi har en stor jobb å gjøre, men vi har også eksempler på gode stasjoner og løsninger»

ERIK HAJUM, seksjonssjef JBV



sier Hajum. Han har den krevende rollen å skulle legge premisser for stasjonenes utvikling uten selv å sitte på budsjetter og ressurser til å gjennomføre dem.

- Jeg er helt avhengig av samarbeid og gjennomføringsevne og vilje rundt om, både innenfor og utenfor organisasjonen, sier han.

Flere som Lillestrøm

-Vi har flere gode eksempler på stasjoner som er blitt oppgradert de siste årene, sier Hajum og nevner Strømmen, Fjellhamar, Haugenstua og Heimdal.

Av de større knutepunktstasjonene trekker han fram Lillestrøm som en funksjonell, stor stasjon. Der er det gode parkeringsforhold for biler og sykler, med god og enkel overgang mellom forskjellige tog og mellom tog og busser eller taxi. I tillegg har stasjonen billettsalg, ventareal og nyttige servicetilbud.

- Jeg ønsker flere stasjoner med slike kvaliteter, sier han. - Det er altfor mange steder der stasjonen ikke er tilgjengelig for alle brukere, og det er også en del steder der vi ikke er på høyden med vedlikehold og informasjon.

Høyere prioritet

Jernbaneverket har definerte standarder for hva som skal finnes av servicetilbud på stasjoner og holdeplasser. Det er også laget en strategiplan for gjennomføring av universell utforming og tilgjengelighet for alle stasjonene.

-Selv om det er langt fram, er planene konkretisert og innarbeidet i forslaget til neste Nasjonal transportplan. Jeg forventer at dette arbeidet vil få høyere prioritet i årene som kommer, sier

Hajum. Han mener jernbanen gjør klokt i å legge ambisjonsnivået for stasjonene høyere enn det som er et minimumskrav fra myndighetene.

Til tjeneste

I Norge er det om lag 50 stasjoner som betegnes som knutepunktstasjoner. Dette er steder med stor trafikk og overgang mellom forskjellige tog eller mellom tog og andre transportmidler.

-På disse stasjonene bør Jernbaneverket tilby tjenester med stedlig servicepersonale, mener Hajum. Han forteller at det kan ventes krav om ledsagertjenester hjemlet i EU-direktiver og at vi må ta høyde for dette.

I dag kan det være vanskelig å finne hjelp eller informasjon, selv på relativt store stasjoner.

- Slik kan vi ikke ha det, sier Hajum. - Trafikantene vil ha god nytte av å finne servicemedarbeidere som kan rettlede og informere. Vi trenger ikke dra lenger enn til Tyskland for å se at dette er satt i system.

Enklere og rimeligere

- I bestrebelsene på å oppnå ideelle forhold kan man av og til få inntrykk av at vi gjør det beste til det godes fiende. «Skreddersøm» kan gi et godt førsteinntrykk, men senere blir det ofte dyrt å vedlikeholde. Det blir vanskelig med reservedeler, og resultatet blir forfall og dårlig inntrykk. Dersom vi i større grad satser på standardiserte og utprøvde løsninger som finnes og fungerer andre steder, vil våre stasjoner kunne få raske, enklere og rimeligere løsninger på utstyrssiden, mener Hajum.

Friske folk

Sjkefråværet i Jernbaneverket går ned år for år. I 2005 var sjkefråværet på 6,6 prosent, i 2006 på 5,3 prosent og i fjor 4,9 prosent. Det er særleg langtidsfråværet som blir mindre. Årsaka til denne reduksjonen ligger i god oppfølging frå leiar. Jernbaneverket har teke ansvaret som IA-verksemnd seriøst, og prøvd å utvikle robuste og effektive rutinar samstundes som leiarar, verneombod med fleire har fått betre kompetanse. Eit prøveprosjekt knytt til eigenmeldingar kan òg ha virka positivt inn på både det korte og lengre sjukefråværet.

Pop å bli lokfører

Lokføreryrket har vind i segla som aldri før. Til opptaket til det første kullet i haust, der det er plass til 22 aspirantar, har det meldt seg ikkje mindre enn mellom 550 og 600 søkjarar. Norsk jernbaneskule har i dag kapasitet til å utdanne fem kull i året, men vonar å kunne auke dette til seks. Med så mange interesserte allereie vil sannsynlegvis alle klassane i haust kunne bli fylte opp. Togselskapa er i slik beitt for førarar at dei gjer seg lekke for aspirantane med å tilby løn under utdanninga og andre gode for å sikre at dei nyutsprungne startar hos dei.

Betre tilgjenge

Då planleggjarane i JBV møttest til plansamling på Lillehammer i mars, sto universell utforming på dagsordenen. Universell utforming tyder i jernbanesamanheng at alle utan omsyn til lyte eller handikapp skal kunne nytte toget utan å trenge hjelp. Seksti planleggjarar fekk høyre frå FFO (fellesorganisasjonen for dei funksjonshemma) at det ikkje er nok å snakke om universell utforming utan at alle er samde om kva det i praksis tyder. No kjem det standardar som vil bli felte ned i lovane. Då blir alt mykje enklare - særleg om òg toga blir slik utforma at det berre er å kome seg rett frå plattformen og inn på toget.



Kabelarbeid i snøen

I den nye banedivisjonen er ikkje snø noko hinder for å drive med kabelarbeid på Nordlandsbanen. Men kjem det ekstra mykje snø, slepp dei alt og trør til med snørydding på banen.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** ÅGE SJØMARK

På Oteråga stasjon, som ligg dryge to mil sør for Bodø, er frå fem til sju mann i gang med eit stortilt kabelarbeid midt i djupsnøen. Likevel går arbeidet greitt sjølv om ein må grave seg ned til kabelkanalane, fortel prosjektleder Åge Sjømark:

- Vi valde å starte på Oteråga fordi det er minst snø trass alt der. No har me halde på så lenge med slikt arbeid at karane har fått eit godt tak på det. Men om det skulle kome

eit stort snøfall, har me avtale med Utbygging om at me kan sleppe alt for å drive snørydding på banen. Dette går veldig fint, seier Sjømark, som kan fortelje at dei starta opp allereie den første veka i februar.

Natt og helg

Ettersom strekninga mellom Fauske og Bodø er sterkt trafikkert med tog, må arbeidet gå føre seg om natta og i helgene. Då er tur-

KABELTREKKARAR: Frå venstre *Andreas Andersen, Langevann Maskin og Utemiljø, Gunnar Stenwik, banearbeidar frå Svenningdal, Bjørnar Stene, fagarbeidar frå Trofors og Harald Stene, banearbeidar frå Snåsa.*

nusen sju døgn på, sju døgn fri. Dei som arbeider der, kjem frå ymse stader langs Nordlandsbanen heilt sør frå Grong.

Banedivisjon Nord har fått i oppgåve å ferdigstille to av dei tre parsellane med CTC på Nordlandsbanen i løpet av året.

- Det betyr at me skal setje ned eit stort fundament, leggje fleire kilometer med kabelkanalar og strekkje titusenvi av meter med kabel. Derfor var det så viktig at me kunne starte arbeidet sjølv om det er vinter og snø på marka, seier Åge Sjømark.

Trivelig og hektisk

JBV Drift i Trondheim har i vinter fått bryne seg på godt, gammeldags jernbanearbeid.

Tekst og foto: DAG SVINSÅS

- Vi har fått deltatt og jobbet med det vi er utdannet til og kan. Slikt blir det trivsel av, sier anleggsleder Ørnulf Øien.

Vinteren i Trøndelag er ikke som før. Det har vært tydelig på Brattøra, området der både Trondheim stasjon og godsterminalen ligger - i vinter. Drift har lagt over 1000 meter spor inn mot og inne på Trondheim stasjon; bygget og lagt inn elleve sporveksler og revet opp og fjernet 1000 meter av de gamle skinnene. Her skal det videre settes opp 30 KL-master, strekkes 1 500 meter kontaktledning og legges fem kilometer med kabler. Det skal videre foretas liming av 85 forsterkede isolasjonsskjøter i spor og sporveksler.

- Det har vært et puslespill til tider, innrømmer anleggsleder Ørnulf Øien. - Samtidig med at vi har vært involvert i disse prosjektene, så har vi jo vært nødt til å skjytte vanlige driftsoppgaver som snørydding og strøing også.



MYE ARBEID: *Fagarbeider Stein Martinsen i aksjon på Brattøra.*

Betre med dobbeltspor

Når dobbeltsporet på Jærbanen er ferdig, har NSB og Rogaland fylkeskommune vorte samde om at NSB skal køyre lokaltog der kvart kvarter. Med 15 minutt mellom kvar avgang vil Jærbanen stå fram som ein av jernbanestrekningane med best tilbod i heile landet. Etter planen skal tilbodet starte opp i samband med ruteendringa i desember neste år. Ikkje berre blir det fleire avgangar, toga skal òg stoppe på nye haldeplassar: Paradis, Jåttåvågen og Gausel.

Oppetid

På jernbanen betyr «oppetid» at infrastrukturen er tilgjengeleg for togselskapa slik at dei kan køyre tog i høve til ruteplanen. Oppetida blir utrekna i prosent og var i fjor på 98,8, svakt opp frå året før. Jernbaneverket har erkjent at målet som er sett om å nå ei oppetid på 99,4 prosent i 2009, er for ambisiøst. Årsaka er at fornyingane av infrastrukturen går for sakte. Om nivået på fornying i Jernbaneverket sitt framlegg til Nasjonal transportplan blir følgd, kan målet bli nådd mot slutten av neste planperiode.

Ny driftsleiar



FOTO: DAG SVINSÅS

Terje Fiksdal (59) er tilsett som ny driftsleiar i Trondheim. Fiksdal er utdanna ingeniør med tilleggsutdanning i prosjektleiing og administrasjon frå NTNU. Til Jernbaneverket kjem han etter å ha vore 33 år i Statens vegvesen. Der har han dei siste åra i hovudsak kjøpt tenester av eksterne entreprenørar medan han i Jernbaneverket blir leiar for 67 medarbeidarar. Fiksdal får kontor på Marienborg.

Svenskene gjør det ...

Om to år suser togene i 250 km i timen gjennom nordsvenske skoger og fjellandskap. Og til byggekostnader under halv pris! Norge har noe å lære av Sverige.

Foto: REIDAR RYSSDAL

Botniabanan nærmer seg fullføring – et gedigent prosjekt nord i Bottenvika. Her bygges 20 mil med ny jernbane fra Ångermannelven nord for Kramfors via Örnsköldsvik til Umeå. Botniabanan bør tjene som inspirasjon for alle oss som vil løfte jernbanen fram som framtidens samferdselsløsning i Norge og Norden.

Vår regjering har fått til en god start gjennom å øke jernbaneinvesteringene med 50 prosent. I tida framover må Norge øke ambisjonene. Vi bør la oss inspirere av Spania, Tyskland, Japan, Sveits, Frankrike, Argentina, Vietnam og andre siviliserte land som satser på jernbane med høy hastighet.

Jernbane foran vei

I Sverige tok den forrige sosialdemokratiske regjeringen – med sterkt pådriv fra Vänsterpartiet og Miljøpartiet – fatt i toget. Det hadde da lenge rustet på gamle spor. Som i Norge.

Svenskene besluttet å prioritere

togsatsing foran veibygging. For hver krone bevilget til stamveier ble det bevilget to kroner til jernbanen. Dette gjorde de både for å få til effektive transportløsninger for gods og personer og for å ta hensyn til klima og miljø.

Klimapolitikk

Svenskene satte toget inn i klimapolitikken. Sverige har over lang tid har lyktes i å redusere klimautslippene, mens de har fortsatt å øke i Norge. Her i landet har vi spesielt ett parti i asfalttåka som vil satse på store motorveier og økt biltrafikk.

Hvem er på riktig spor? I Sverige mener Banverket at en storsatsing på tog med høy fart kan bidra til å redusere innenlandske klimautslipp fra fly med en halv til en million tonn CO₂, og kutte lastebiltrafikk tilsvarende en million tonn CO₂. Færre vogntog vil jo også øke trykningen på veiene. Det var også en viktig del av begrunnelsen for at svenskene vil investere 107 milliarder kroner i en 12-årsplan for modernisering av jernbanen. I tillegg satte de i gang Nordens største jernbaneprosjekt på 50 år.

Høyere standard

Botniabanan er et viktig regionalt og grensekryssende prosjekt. Derfor er den også planlagt forlenget nordover til Luleå (Nord-Botnia-



banan). Også banene mot Narvik og Finland/Russland skal rustes opp.

Svenskene bygger dessuten for høyere fart enn vi gjør i Norge. Mens vi har 160 – 200 km/t som standard for nye strekninger, bygger svenskene for 250 km/t – og mer.

Jeg mener det er grunn til å spørre seg:

Hvordan klarer den svenske stat gjennom Botniabanan AB å bygge for 70 millioner svenske kroner kilometeren mens nye norske strekninger med samme fartsstandard koster 200–250 millioner per kilometer? Hvordan klarer svenskene å få tre ganger så mye bane for pengene?

Noe av prisforskjellen kan sik-

«Å hoppe etter svenskene har vi ikke gjort siden Bokløy, men vi bør gjøre det på jernbaneområdet.»

kert forklares med en noe lavere andel tunneler og noe lavere byggepriser i Sverige. Men Botniabanan byr også på utfordringer med 140 bruer og 22 km med tunneler (det vil si mer enn ti prosent av strekningen). Prosjektet har også strevd med dårlig fjell, og nye miljøkrav har økt regninga med én milliard. Likevel får de det til.

Langsiktig finansiering

Når vi spør den svenske prosjektledelsen om hvordan de kan bygge til så lave kostnader, så er svaret

langsiktig finansiering, god planlegging og profesjonell organisering.

Botniabanan koster 13,2 milliarder svenske kroner og er finansiert gjennom låneopptak i den svenske stats Riksgjeldskontor. Dermed vet prosjektledelsen hele tiden hva de har å rutte med framover. De kan inngå kontrakter med lengre horisont og behøver ikke frykte for å bli saldert vekk i neste budsjett. En slik horisont gir høyere kvalitet, lavere kostnader og bedre fram-

drift – tre ting på én gang ifølge svenskene.

Vi som er opptatt av å få til en storsatsing på toget, har mye å lære av Botniabanan. Ikke minst gjelder det evne til å tenke kreativt, organisere profesjonelt og finansiere langsiktig – og forstå at jernbane er viktig i klimapolitikken.

Å hoppe etter svenskene har vi ikke gjort siden Bokløy, men vi bør gjøre det på jernbaneområdet.

HOPP PÅ TOGET:

Örnsköldsviks nye Centralstation er bygd over sletta til byens 100-meters hoppbakke. For å få det til måtte Botniabanan grave bakken inn i terrenget. Her kan de hoppe på toget!

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Hallgeir Langeland
TITTEL: Stortingsrepresentant og transportpolitisk talsperson for SV



– Vi skal ha verdens sikreste jernbane

Åtte år etter Åsta-ulykken ligger Norge blant landene med best ulykkesstatistikk i Europa. Som nylig påtroppet sikkerhetsdirektør har Monika Løland Eknes likevel satt seg fore at vi skal ha verdens beste styring av sikkerheten på norsk jernbane.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Noe gjenstår før vi er der, men målsettingen er absolutt innen rekkevidde, slår nordhordlendingen fast i en oppmuntrende tone. Monika er ikke redd for å ha tatt munnen for full da hun ved utnevnelsen i oktober i fjor bramfritt erklærte sin høye ambisjon.

Nummer to i Europa

600-700 årsverk har gått med til systematisk sikkerhets- og kvalitetsarbeid etter den fatale januar-dagen på Rørosbanen.

– Denne innsatsen har gitt en andreplass på den europeiske rankinglisten i jernbanesikkerhet. Bare Irland hadde i 2004 og 2005 bedre sikkerhetsresultater enn oss. Det er et godt utgangspunkt, konstaterer sivilingeniør Monika Løland Eknes, som har spesialkompetanse innen sikkerhet. Hun avsluttet studiet ved Norges tek-

nisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) i Trondheim i 1992 og tok fem år senere doktorgrad med en avhandling om eskalering (dominoeffekt) av gassekspløsjoner på offshoreinstallasjoner. Utgangspunkt for hennes studie var den største katastrofen på en oljeinstallasjon noensinne: ulykken på den britiske plattformen «Piper Alpha» i 1988, da alt som kunne gå galt, gikk galt. Så mange som 167 omkom.

Fantastisk tid

Jernbanemagasinet møter henne på kontoret i 6. etasje på Stortorvet med utsikt til vårlig bugnende blomsterboder foran Oslo domkirke.

Monika Løland Eknes er tilbake i Asker og Norge etter ett og trekvart år som husfrue i Finland. Mens sivilingeniør nummer to i

husstanden, Arnstein, fullfører engasjementet som landssjef for Det norske Veritas' maritime virksomhet i Finland og Baltikum, er hun godt i gang med sitt nye oppdrag.

– Vi som familie hadde en fantastisk tid i Finland, forteller mor til Einund (10) og Ingebjørn (12). – Mens guttene gikk på skole, fikk mamma, ved siden av 25 prosent stillinger i Jernbaneverket, realisert noen prosjekter som har ligget på vent. Blant annet videreutdanningen hun seg i kommunikologi: læren om struktur og dynamikk i

kommunikasjon og forandring.

– Kommunikologi er resultatet av flere tiårs fagutvikling og forskning innen og mellom ulike fag- og arbeidsfelter som pedagogikk, veiledning, helse, terapi, forhandling, samarbeid og ledelse, forklarer Monika.

– Jeg skulle ønske jeg hadde oppdagat noen av de metodene jeg lærte i kommunikologi før NTNU-studiet. Det hadde spart meg for masse tid og krefter!

Hun opplever det som godt å være tilbake for fullt i utfordringene Jernbaneverket står overfor.

Mot samme mål

– Er Jernbaneverket langt unna å være best i verden på sikkerhets- og kvalitetsstyring?

– Ikke langt unna. Arbeidet så langt har imidlertid vært preget av «brannslukking» der saker som haster har blitt prioritert foran saker som er viktige og ikke haster. Resultatet av dette er at vi ikke har fått full uttelling av alle årsverkene vi har brukt på arbeidet. Koordinering og prioritering av innsatsen innen sikkerhets- og kvalitetsarbeid har et forbedringspotensial, mener Monika Løland

og poengterer at dette ikke skal oppfattes som kritikk av innsatsen som er lagt ned. – Forenklet kan vi si at vi har produsert for mye: et sted mellom 1000 og 2000 risikoanalyser – og vært for lite målrettet! Jeg mener at vi vil oppnå mer om hele Jernbaneverket jobber mot samme mål og lærer på tvers av organisasjonen ...

– Avdelingen min samarbeider nå med tilsvarende fagmiljøer i divisjonene med å få på plass de samme hovedmål og delmål for sikkerhetsarbeidet i hele Jernbaneverket og felles utviklingsprosjekt-

BEDRE: – Vi har brukt mye tid på en ny sikkerhets-håndbok, uhellsoppfølging og etablering av en felles uhellskommisjon for transport. Tiden er nå inne for at vi gjør oppgavene bedre, sier Monika Løland Eknes.

«Den største utfordringen er faktisk så banal og alvorlig som at altfor mange med ulike forklaringer går «tur» i sporet»

- ▶ er, slik at virksomhetsplanene våre for 2009 skal være koordinerte.
 - Vi har brukt mye tid på utvikling av styringssystem etter Åstaulykken. Omfanget av ressurser brukt på systemutvikling i forhold til på kompetanseutvikling har vært ute av balanse – og dette må vi snu! Tiden er inne til at vi skal få bedre samsvar mellom det vi sier og det vi gjør. Derfor lærer

staben min nå å bli effektive forandringsarbeidere.

Best i verden

– *Hva er kjernen i sikkerhet på jernbanen?*

– At alle menneskene som jobber med jernbanenettet og ute på sporet hver dag, er bevisste på egen og andres sikkerhet! Jeg kommer til å ha økende fokus

på kompetansebygging i hele organisasjonen vår. Dette er viktig og nødvendig for at vi skal bli best i verden på sikkerhet.

Dernest er det viktig at samtlige kritiske situasjoner blir meldt inn i «Synergi», slik at vi kan fortsette å lære av det som skjer, og fjerne årsaker til uønskede hendelser.

– Antall potensielle risikopunkter på jernbanen er fortsatt høyt. Vi har for eksempel nesten 4000 planoverganger. Men den største utfordringen i dag er faktisk så banal og alvorlig som at altfor mange med ulike forklaringer går «tur» i sporet, og at vi har mange skader blant egne og entreprenørers ansatte.

Når det gjelder planoverganger, som historisk har vært den største risikobidragsteren, gleder Monika Løland Eknes seg over ny etterkrigsrekord: Ingen drept på planoverganger siden 2005. Kryss i taket!

«Beste praksis»

– *Hvilke tanker har du gjort deg om hvordan bruk av og kunnskap om et godt styringssystem kan styrkes i hele organisasjonen?*

– Styringssystemets funksjon og nytteverdi er todelt: For det første skal styringssystemet hjelpe JBV til å styre slik at vi når målene vi har satt oss, og dernest, ved å vise «beste praksis», hjelpe den enkelte slik at vi slipper å finne opp hjulet på nytt når vi skal utføre en oppgave. Dersom et flertall av våre medarbeidere ikke kan finne frem i styringssystemet, mangler opplæring eller sågar mangler tilgang til systemet, har vi et problem. Internopplæring er nøkkelen til å få samsvar mellom system og praksis, og her har vi altså et forbedringspotensial!



På skakke

Banesjef Olaf Nordbø konstaterer at kontaktledningsanlegget mellom Egersund og Stavanger har sett sine beste dager. Mastene ble satt opp i 50-åra, og de siste årene har vi opplevd feil som ikke kan tilskrives annet enn slitasje og foreldede anlegg, sier han.

Tekst og foto: SINDRE ÅNONSEN

Nå håper banesjefen på Sørlandsbanen at Jernbaneløst snart kommer i gang med å fornye kontaktledningsanlegget på en av de mest trafikkerte enkeltsporede strekningene i landet.

– Etter planen skulle vi ha startet ved årsskiftet, men arbeidene er blitt utsatt i påvente av penger, sier Nordbø.

Mellom Sandnes og Stavanger bygges det nytt dobbeltspor, så kl-prosjektet strekker seg bare frem til Sandnes. Likevel er det snakk om et prosjekt i størrelsesordenen 150-180 millioner kroner når 55 kilometer med nytt kontaktledningsanlegg skal på plass.

Tøffe forhold

Jærbanen går gjennom et landskap som er helt unikt i Norge. Åkre og hav skaper en helt spesiell atmosfære, men samtidig er området værhardt. Vinden kan være nådeløs, og fra tid til annen blir det gamle anlegget satt på tøffe prøver.

– Når vi opplever vindhastighet på 22 meter i sekundet, må vi redusere kjørehastigheten ned til 60 og 40 kilometer i timen for å unngå at tog drar med seg kontaktledningen, opplyser Nordbø.



Nye anlegg – null feil

Mellom Nordagutu-Neslandsvatn og Kristiansand-Moi er gammel kontaktledning erstattet med ny. Det har gitt resultater.

– Vi har ikke hatt feil i de nye anleggene siden de første kom opp for sju-åtte år siden, forteller Nordbø, som mener dette tjener som en illustrasjon på hvor viktig det er å gjennomføre en fornyelse av gamle anlegg.

Han gir det gamle anlegget på Jærbanen tre år til, før han mener at antall feil vil skape en uholdbar situasjon.

– I løpet av denne perioden må det nye anlegget på plass, slår han fast.

Norbø er derfor glad for at det

i Nasjonal transportplan legges opp til en bred satsing på fornyelse og vedlikehold de neste årene.

Nytt matesystem

Det er ikke bare nye master og ledninger som skal opp etter hvert. På Sørlandsbanen skal det også tas i bruk et nytt system for mating av strøm til togene (autotransformator), noe som vil gjøre det mulig å kjøre tyngre godstog (opp fra dagens 900 til 1200 tonn). Sammen med den nyåpnede godsterminalen på Ganddal og forlengede kryssingsspor er dette et viktig kapasitetsøkende tiltak. Så Nordbø er alt i alt optimistisk med tanke på Sørlandsbanens framtid.

KROKRYGGET: De gamle kontaktledningsmastene har en vinkel som vitner om at alt har sin levetid. Banesjef Olaf Nordbø ser fram til den dagen da et nytt anlegg er på plass.



GRISETE VELKOMST: Servicetekniker Ingar Heia shiner opp forsteintrykket av Bryn stasjon.

«Man tagger hva man haver»

I fjor ble jernbanestasjonene i Oslo-området nullstilt, og alle spor etter tagging og annet hærverk fjernet. Men vandalene ser aldri ut til å gi seg. Derfor er det nå på'n igjen. Vi har vært med Stasjons-service på taggebefaring.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Bryn stasjon, Oslo. Det er en av disse nye, grå vinterdagene i hovedstaden, et par plussgrader, lavt skydekke og nesten umerkelig regn. Vi er med stasjons- og eiendomssjef Henning Bråtebæk for å inspisere reviret, som blant mye annet omfatter 35 mål med ventrom over hele Oslo-området. Med jevne mellomrom er de ute for med egne øyne å kunne beskue rikets tilstand.

I dag står taggeproblemet på agendaen, og det er ikke fritt for en viss «utsmykning» også på denne stasjonen, som ble anlagt så tidlig som i 1854, og som således er en av landets eldste. En gulmalt bygning langs skinnegangen har

flere «throwups» i gilde farger, og ståltrappa fra midtperrongen opp til Ytre Ringvei er også iført diverse navnetrekk. De får stå i fred denne dagen.

– Det er ikke så mye vi får gjort på vinterstid, unnskylder Bråtebæk. – Vi kan ikke bruke så mye vann, for det kan fryse til og føre til skader. Og for å rense husfasadene må vi slå av kjørestrommen på det nærmeste sporet.

Servicetekniker Ingar Heia går i stedet løs på noen mindre tusjskriblerier på Jernbaneverkets egne informasjonsplakater, særlig på et skilt som ønsker velkommen til stasjonen, og noen plakater som argumenterer for å ta toget for å



unngå luftforurensning. Heia bruker en sprayboks med det talende navnet «Vandalex» og gnir forsiktig vekk griseriet med papir. Han er en av tre «vaktmestere» med ansvar for hver sin banestrekning og er innom alle sine stasjoner hver eneste uke. I tillegg er ni mann fra drift involvert i å tømme søppel.

Tagging som ungdomskultur. Doveggskriblerier har eksistert siden tidenes morgen, for eksempel lærte man mye om Romerriket gjennom å studere graffitien på husveggene i gamle Pompeii, som

ble begravd under et lag med aske fra vulkanen Vesuv i år 79. Klåfingrede barn hadde, som i dag, rablet ned stygge ord, nidviser og sladder som «Quintus er forelsket i Drusilla».

De spesielle signaturene vi i dag kaller tagging, er imidlertid av langt nyere opprinnelse. Fenomenet stammer opprinnelig fra New York og startet på slutten av 1960-tallet. Den første og mest berømte signaturen var «TAKI 183», en unggutt av gresk herkomst fra Nedre Manhattan.

Taggingen gikk i stor grad ut over t-banen. I utgangspunktet var

den en alternativ form for revirpissing til voldelige gategjenger. Verktøyet var brede tusjer og spraybokser. En viss kunstnerisk kvalitet fantes også. Et «høydepunkt» i så måte var kanskje dekoreringen av et tivogns t-banetog julen 1977 med reinsdyr og julenisser og teksten «Merry Christmas to New York».

Året etter slo rappen gjennom, og graffiti ble en del av en større ungdomskultur sammen med blant annet hiphopmusikk og breakdance, med markant anti-rasistisk og antivoldelig budskap. Kulturen var fortsatt ganske

fredelig inntil «gangsterrappen» slo gjennom på Vestkysten på begynnelsen av nittitallet. Etter den tid kan det virke som graffiti mistet både kunstnerisk og politisk attityde og i stor grad degenererte til stygge skriblerier, vold og pøbelvirksomhet.

Som andre motestørrelser spredte disse trendene og undertrendene seg med tiden til storbyer over hele den vestlige verden, også til Oslo.

Strømmen stasjon, Skedsmo. Tidlig på attenhundretallet ble det fraktet mer gods langs Strøms-

SPLITTER NYTT! Heller ikke Lysaker får være i fred.



► **FRISKERE:** «Med flere som deg ville lufta rundt oss være friskere!» forteller plakaten passasjerene. Men det driter taggerne i.

veien enn på noen annen vei i Skandinavia. Opptil 2000 hester var i sving med å kjøre trelast fra området rundt Øyern og inn til Kristiania. Hovedbanen sørget for at Blakken fikk fri. Et flistog fra Moss passerer for virkelig å understreke det historiske poenget.

Det meste er på stell på Strømmen. Stasjonen er shipshape, eneste smertensbarnet er en fotgjenger-undergang med lange, fristende, malte flater. Supporterkrigen mel-

lom Klan og Kanari har satt sine spor i dette footballens grenseland. Enkelte av skribleriene er knapt nok tørre.

– Vi gjennomførte en storsatsing på stasjonsvedlikeholdet det siste året. I fjor ble tre millioner bevilget, og i løpet av høsten var alle stasjonene i Oslo-området «nullstilt», blant annet med tanke på tagging og hærverk, forteller Håvard Svendsen, som leder enheten for stasjonsservice.



YESS! – Skribleriene går vekk, men heldigvis sitter lakken igjen, stråler servicetekniker Ingar Heia.

– Nedgrisede stasjoner gjør at mange – særlig eldre – ikke tør komme til stasjonen. Da hjelper det lite hvor flotte togene er. Det eksisterer en symbiose her, understreker Bråtebæk.

Hvem er egentlig disse taggerne? Jernbanemagasinet har snakket med signaturen «Keer», som var en av få aktive jenter i taggermiljøet på nittitallet. Hun er i dag i slutten av tjuetåra og småbarnsmor.

FORARGELIG: De lange flatene i fotgjengerundergangen på Strømmen blir for fristende for mange.

– Jeg forsøkte meg for første gang som tolvåring, tagget med tussj på en garasje og etter hvert med boks sammen med ei venninne. Det var på den tiden tagging begynte å bli stort i Norge, men det tok først av for meg da jeg begynte i åttende klasse. Vi stjal spraybokser på en bensinstasjon og tagget overalt, på t-banetog, trikker, busser, tog, stasjoner, tunneler og vegger. Vi ripet også i vindusrutene med småstein.

– *Hvorfor var dere så opptatt av å tagge på kollektivtrafikk?*

– Der ble det vi gjorde, sett av flest mulig. Det var liksom en del av pakka å bli kjent. Jeg ble nok ganske kjent også. Dessuten så vanka vi nærmest på kollektive transportmidler, hadde ikke så mange andre steder å være. Man tagger hva man haver.

– *Men hva var så stas med å dra rundt og kludre?*

– Det var tøft, ga status i gjengen. Særlig gutter måtte tagge, ellers var du håpløs. De hadde valget mellom å være med ute på

gata eller sitte hjemme hos mamma.

– *Var du med i et crew – en gjeng med felles tagg?*

– De årene fra 92 til 94 da det hele tok av, var det ikke så mange crews. Men etter hvert ble vi flere og flere. Det gikk over stakk og stein. Mange tagga i fylla også. Samme prosedyre hver uke: tussj på hverdagene og bokser og større aksjoner i helgene. Til slutt lagde vi crewet OTW, det sto for Out To Write.

– *Det var visstnok også taggerne som oppfant «kebabnorsken»?*

– Jepp, det var oss, vi hadde det som et hemmelig språk som ingen andre skulle skjønne. Vi kunne si setninger som: «Når man ishbit og bavers shofer, må man avvor for ikke å få kaskot.»

– *Men så ble dere tatt?*

– Ja, et par stykker ble tatt i skinnegangen og tystet på oss alle. Da ringte den lokale politimannen hjem til mor, og vi måtte i konfliktrådet.

– *Hva synes du om tagging i dag?*

«Særlig gutter måtte tagge, ellers var du håpløs»

TIDLIGERE TAGGER

– Gubben og jeg satt en dag og fantaserte om å dra ut og gjøre noe gærent igjen, tagge bare fordi vi hadde lyst til å oppleve spennin-ga igjen, få adrenalinkick. Men det blir nok med tanken. Jeg synes fortsatt skikkelig graffiti er flott, det vil jeg alltid gjøre, men tagging har alltid vært og kommer alltid til å bli stygt, avslutter «Keer».

Lørenskog stasjon, Lørenskog.

Her fantes en god del skriblerier, symbolsk nok har det i stor grad gått ut over skiltet der Jernbane-verket garanterer at «stasjonen skal være ren og ryddig».

– Serviceerklæringen kom for to år siden, forteller Pål Solberg, som har ansvaret for å svare på alle klager på renhold til Stasjonsservice. – I seks punkter oppsummeres at kundene har krav på god informasjon og en ren og ryddig stasjon, og de inviteres til å melde tilbake om så ikke er tilfelle, på telefon, e-post eller SMS.

Stasjonen på Lørenskog er iden-tisk med den populære Sesam stasjon i serien som herjet barne-tv på nittitallet. Stasjonen ble til-bakeført til originalt utseende kun for to år siden. Undertegnede blir gående og lure på hvor mange av småpodene som digget Alfa og Max Mekker som nå er med på å kludre ned benker og vegger og plakater og stasjonsanvisere. Hva tror dere stasjonsmester O. Tide-mann ville sagt? For ikke å snakke om Bjarne Betjent?

Hva gjør man? I New York, der det hele startet, har de gått hardt til verks for å få bukt med ondet. Her saneres alle vogner på ende-



► **STREKER.** Håvard Svendsen og Pål Solberg fra Stasjonsservice diskuterer «guttetrekene» på Bryn.

stasjonen eller tas ut av trafikk. Og alle malte stasjonsflater saneres innen tre døgn. Politiet har også innført et belønningsprogram, der alle som tipser politiet om graffiti og der tipset fører til fellende dom, belønnes med inntil 500 dollar.

Byrådet i Oslo vedtok i år 2000 et tipunkts program mot tagging, der det ble innført såkalt nulltoleranse for tagging i alle former på kommunal virksomhet. Ruter As, som har ansvaret for all annen kollektivtrafikk i Oslo-området enn tog, har regnet ut at kostnaden ved hærverk og graffiti har

ligget rundt formidable 50 millioner kroner både i 2006 og 2007.

Som regel har hovedstrategien vært å fjerne griseriet raskt og uten oppstyr. Strategien har til tider møtt seg sjøl i døra. Ved å ha vært så dyktige til å dysse ned og rydde opp i problemene har selskapene gjort det vanskeligere for samfunnet å ta inn over seg hvor ille situasjonen er.

Også Jernbaneverket har brakt taggere inn for forliksrådet, og syndere blant annet fra Eidsvoll Verk har måttet vaske dasser i hovedstaden inntil de forhåpentligvis skjønnte alvoret i sine gjernin-



ger. Likevel ser jernbanen ut til å ha noe mer goodwill i det gjeldende ungdomsmiljøet. Da Sporveien dybdeintervjuet seks taggere for to år siden, lød ett av svarene:

«NSB uttaler seg ikke om generelle graffiti spørsmål i media. NSB refser aldri taggere. NSB fjerner all graffiti fra togene i stillhet. NSB ringer ikke avisene. Det gjør Sporveien.» Siden omfanget på jernbanestasjonene virker en god del mindre enn for eksempel på t-banen, kan man også spørre seg om Jernbaneverket også bør være mindre «høye og mørke» overfor taggerungdommen og fortsatt konsentrere seg om å fjerne gørra stille og rolig.

Antakelig var det byfolk på tur som malte «Fuck Agerbak-Jensen» på Jernbanebrua ved Øyer i Gudbrandsdalen. Byråd Agerbak-Jensen hadde tatt til orde for å mobilisere Oslos befolkning mot hærverket som terroriserte byen, og dette var takk for sist. Det

kostet Jernbaneverket ett hundre tusen kroner å fjerne slagordet. Gøy på landet?

Lysaker stasjon, på grensa mellom Oslo og Bærum. Det triste med forfallet her er at det er splitter nytt, for stasjonen i den beryktede kurven er jo ennå ikke ferdig. En eller annen morsom knott har hatt moro med å dra et gult kritt langs veggene i alle trappene. Uskyldig nok, det er muligens tilstrekkelig å gå etter med en svamp.

Men her finnes langt verre saker til tross for at stasjonen rengjøres daglig av personale fra ISS. Våre folk har også et par hjertesukk over diverse snedige, men ikke alltid like praktiske arkitektløsninger, som å plassere lysrør bak uhåndterlige og meget godt tilskrudde metallrister. Hvert lysrør som skal skiftes, blir dermed en utfordring.

– Alle må være klar over at et



REN OG RYDDIG? Å håndheve serviceerklæringen er ikke noe sesam sesam, selv ikke på Lørenskog.

kontinuerlig renhold og vedlikehold koster penger. Vi må være på hugget hele tiden, og da hjelper det ikke med kun et skippertak nå og da, avslutter stasjons- og eien-

domssjef Henning Bråtebæk før vi alle går hvert til vårt. Imens er taggerne på vei hjem fra skolen med sprittusjen i sekken ...

BLODFERSKT! Stasjons- og eiendomssjef Henning Bråtebæk er rett bak sprittusjvandalene på Strømmen.

«Vi må være på hugget hele tiden, og da hjelper det ikke med kun ett skippertak ...»

HENNING BRÅTEBÆK, stasjons- og eiendomssjef

«Midt i jordas indre»

Bildet er den nye Bærumstunnelen som nå drives fram mellom Lysaker og Sandvika.

Fotografen har gjort seg denne refleksjonen: «Boreriggen borer hull i fjellet og klargjør neste sprengning. Lyset den kaster på veggen foran, er eneste lyskilde i en ellers stupmørk tunnel. Det føles som om man står midt i jordas indre ...»



MITT JERNBANE BILDE

NAVN: Hilde Lillejord
TITTEL: Informasjonsmedarbeider/
nabokontakt, Jernbaneverket Utbygging
KAMERA: Canon 5D (24 mm fast objektiv)
BOR: Oslo



Flere penger til toginfo

Banedanmark har satt av 92 millioner kroner for å bedre trafikkinformasjon over høyttalere og skjermer på samtlige jernbanestasjoner i Danmark. Banedanmarks administrerende direktør Jesper Hansen vil tilby samme servicenivå over hele landet. Også de synshemmede vil merke forbedringene. Avgangs- og ankomstinformasjon i form av tale finnes i dag på seks stasjoner. Nå blir det utvidet til å gjelde på 18 stasjoner. Oppgraderingene skal gjennomføres i perioden 2008-2010.

Født på skinner

Ei lita jente fikk en tøff start på livet da hun kom til verden to måneder før tiden i en toalettskål på et tog et sted i India nylig. Toget var i fart, og den lille babyen ble sugd ned gjennom det åpne toalettet og rett ut på grusen ved skinnegangen, mens moren et kort øyeblikk var uten bevissthet. Heldigvis fikk moren raskt varslet togpersonalet og stoppet toget. Barnet kom utrolig nok fra dramatikken uten fysiske skader.

Flere finner tar toget

Togreiser er populært som aldri før i Finland. I 2007 ble det foretatt 66,7 millioner reiser med tog i Finland. Dette er en økning på 4,5 prosent fra året før. Også innenlands godstrafikk satte ny rekord, med en økning på 0,9 prosent siste år. Totalt ble det fraktet 40,3 millioner tonn gods i Finland i 2007.

Tiltaksplan mot støy

96 kilometer av de mest trafikkbelastede stekningene for skinnegående trafikk i Finland ble kartlagt for støy sommeren 2007. Målinger viste at ca. 40 300 innbyggere bor i områder der støy fra skinnegående trafikk overstiger 55 dB. På bakgrunn av EU-direktiv om støybekjemping skal Baneforvaltningssentralen i Finland utarbeide en tiltaksplan for å redusere støyplagene. Planen skal være klar til sommeren og leveres EU-kommisjonen senest ved utgangen av 2008.



AMTRAK: Amtrak kjører 300 tog i døgnet på 35 000 kilometer med spor. Passasjertallet ligger på i overkant av 24 millioner.

Bush for tog

Stadig flere amerikanerne velger tog. Intercity-trafikken er nesten doblet på ti år, og nå kan den enkelte delstat søke om statlige midler til investeringer for å forbedre togtilbudet.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** SCANPIX

Dermed har jernbane omsider fått samme vilkår for investeringer som flyplasser og motorveier, og det er historisk i USA.

I perioden 1996-2006 har økningen i passasjertallet på intercitytogene vært på 88 prosent, langt over det andre togtilbud har hatt.

Men alt er ikke på stell «over there». Alle- rede i 2002 hadde New York Times en lederartikkel, «Få toget tilbake på skinnene», der regimet for investeringer ble kritisert. Det var samme år som Bush-administrasjonen annonserte en rekke tiltak for å styrke utviklingen for IC-trafikken. Først nå, våren 2008, er dette på plass.

Amtrak for alle penga

I USA er det omtrent monopol på IC-trafikk. Den er det Amtrak som står for. Og det går «så der», som svenskene sier. Punktligheten på de beste linjene, de som Amtrak eier sjøl, kan nå opp mot 85 prosent.

Produktiv på tog

Forretnings- og jobbreiser med tog gjør oss mer effektive enn andre reisemåter, viser rapporten «The Railways Mean Business» som er utarbeidet av Transform Scotland, en medlemsorganisasjon av European Federation for Transport and Environment. Komfort, mindre stress og mulighet for bedre utnyttelse av arbeidsdagen underveis på toget overskygger klart betydningen av kortere reisetid med andre transportmidler, hevder forfatterne.

Der Amtrak kjører på spor eid av gods-selskapene, går det mye dårligere. Likevel er amerikanerne svært interessert i å få fart på toget, viser flere meningsmålinger.

Amtrak har virksomhet i 46 amerikanske stater. Det er disse delstatene som har hatt ansvaret for å bistå med investeringsmidler til nå.

Mer fart

Med pengene fra Bush i tillegg kan det bli mer fart i sakene. Men noen store beløp (300 mill. dollar) er det foreløpig ikke snakk om fra staten.

Pengene skal brukes sammen med delstatspenger på å forbedre spor, forlenge kryssingsspor, forbedre signalanlegg og liknende som vi ikke er så ukjent med her hjemme heller. Hastigheten på togene er heller ikke ulik. Toget mellom Los Angeles og San Diego bruker 2.5t på 20 mil. Det gir en snittfart på 80 km/t.

Ein annan togkultur

VIETNAM: Ein togtur frå Hanoi i Nord-Vietnam til Ho Chi Minh-byen (tidlegare Saigon) i Sør-Vietnam etterlat mange inntrykk frå ein helt annan togkultur ...

Foto: KJELL RUNE KARLSEN

Kjell-Rune Karlsen, som tok biletet av ein passasjer som fleire gonger flamberte blekksprut på turen, vil oppmode andre til å ta dette toget.

- Dette var ein fantastisk tur der vi møtte vietnamesarar som hadde toget som einaste framkomstmiddel mellom byane, fortel Karlsen om reisa på 179 mil. Med ein snittfart på 50 km/t tok heile turen 32 timar.

I tillegg til vietnamesarar var toget fylt opp av backpackkarar og andre turistar.

- Vi hadde kjøpt plass i ein togkupé med sengeplass til fire personar. Køyene var tstyrt med 10 cm tjukke madrassar og vart kalla for «soft bed». Det fanst også køyer i kategorien «hard bed». Desse kupeane hadde plass til seks personar.

For millionærar?

Turen som Kjell Rune Karlsen tok kosta ein million dong. Omrekna til norske prisar høyrest det meir rimeleg ut. For 333 kroner er ingen upris for ei så lang reise der heile seks måltid var inkluderte.



VIETNAM, NAM: Flambert blekksprut høyrest ut til å vere ei skikkeleg delikatesse. Her steller ein vietnamesar i stand eit måltid mat han hadde med seg i restaurantvogna.

- Maten kunne vi få bringa til kupeen eller vi kunne ete i restaurantvogna. Dei som ikkje hadde råd til å kjøpe måltid om bord, hadde med mat.

- Ettersom det gjekk så sakte, fekk me sjå mykje av landet, seier Karlsen.

Frankrike kjører på

Det franske jernbanelaget RFF går for første gang til eksterne med tilbud om å bygge 300 kilometer med høyhastighetsbane mellom Tours og Bordeaux. Deler av linjen fra Paris til Tours ble åpnet allerede i 1989 mens den siste biten kom på plass i 1993. Nå skal linjen bygges helt til Bordeaux - hvor det er enkelt å gå videre inn i Spania og sørover til Toulouse og Montpellier. Utbyggingen vil koste sju milliarder euro, eller om lag 55-60 milliarder kroner. Når den står ferdig mot slutten av 2015, vil den om lag 60 mil lange turen mellom Paris og Bordeaux ta 2.10 timer.

Miljøpris til SJ

SJ har fått en utmerkelse for sin måte å skrote gamle jernbanevogner på. Da SJ hogde opp 159 vogner fra 1960-tallet, klarte de å gjenvinne 99 prosent av alle materialene. Vindusglasset får nå et nytt liv som isolasjonsmateriale til hus; tekstilene i setene blir gjenvunnet som ryer, og kablene gjenoppstår som vassledninger. Gjenvinningsgraden kunne nås fordi vognene ble klipt opp og demontert manuelt. En undersøkelse SJ har foretatt blant kundene sine, viser at miljø er den viktigste grunnen til at de velger å reise med tog. Prisen bidrar nok til å underbygge at det er et fornuftig valg.



Jernbaneverket

Sentralt

Informasjonsdirektør
Anne Marie Storli
Telf: 22 45 52 50/917 33 650
e-post: stam@jbv.no

Info Utbygging

Informasjonssjef
Kjell Bakken
Telf: 22 45 59 40/916 57 573
e-post: kba@jbv.no

Info Øst

Informasjonssjef
Ellen Svendsvoll
Telf: 22 45 72 42/916 57 242
e-post: esv@jbv.no

Info Vest

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

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

Informasjonssjef
Henning Lode
Telf: 51569650/91669650
e-post: holde@jbv.no



A
RETURADRESSE:
Jernbaneverket Fellestjenester
v/ Ivar Marstein, Lønn/Personal
Postboks 4350
2308 Hamar

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Mens vi venter på ...

Ja, så venter vi igjen da. Rett nok er det ikke på Godot vi venter, heldigvis, for han kom jo som kjent aldri i Becketts surrealistiske drama. Men i store deler av norsk jernbanehistorie har man også ventet – på en eller annen økonomisk/politisk plan. Og nå er det Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019 som ligger i den politiske støpeskjeen etter at etatenes forslag ble presentert i januar. Historisk sett er det grunn til å stille seg spørsmålet: Er det noen grunn til å vente seg noe særlig?

Det begynte allerede i 1886. Etter at de første jernbaner ble bygd etter det vi kan kalle tiltaks- og initiativmetoden, kom parlamentarismens far, Johan Sverdrup, på banen og etterlyste planer ikke bare i jernbanepolitikken, men for norsk samferdsel som helhet. Siden har det i grunnen gått slag i slag med ymse planer, men

et særkjenne ved den politiske behandlingen av dem alle har vært at de har blitt til kompromisser og bare i liten grad har blitt fulgt opp med forpliktende vedtak og bevilgninger. I 1923 vedtok Stortinget f. eks. 15 nye baner uten å bevilge en eneste krone! Tanken faller lett på Nils Kjærs formulering i «Det lykkelige valg»: «Kompromisset mellom nesten noe og absolutt ingenting».

Fra min egen tid i jernbanen husker jeg best arbeidet med «Ny kurs for jernbanen». Det var NSBs innspill til jernbaneplan for perioden 1994–1997. Av en eller annen grunn la ikke samferdselsminister Kjell Opseth inn økonomiske rammer for jernbanens planinnspill. NSB fikk heller ikke noen begrensninger i mulighetene til å markedsføre jernbanens behov og muligheter. I sum gav

dette et heller fancy utgangspunkt for planlegging og påvirkning, og det visste NSB å benytte. Reaksjonen fra departementet lot ikke vente på seg. I Opseths framlegg for Stortinget var NSBs innspill omdøpt til et «ekstraordinært illustrativt satsingsprogram». Ja, slik kan det også sies, men det var moro så lenge det varte.

Men med en rød-grønn regjering er det vel grunn til å vente en satsing? Mon det? På Jernbaneforbundets landsmøte i 1984 provoserte daværende jernbandedirektør Tore Lindholt den Ap-trofaste forsamlingen kraftig ved å påvise at den sterkeste satsingen på jernbane hadde vi hatt under Senterpartiets Johan J. Jakobsen og Inger Koppernæs fra Høyre. Men det heter som kjent: Det er von i hangande snøre ...

Reidar S. H.