

Jernbane

NR. 4 - 2008

magasinet



Vil spare 40 minutter daglig

NSB legger opp til at pendlere mellom Tønsberg og Oslo skal få redusert reisetiden med 40 minutter daglig når de vedtatte dobbeltsporene er fullført i 2012. Med det vil hver pendler spare samfunnet for 91 kroner dagen.

SIDE 4-15



Jernbaneverket

Kapasitet i jernbanetilbudet

Jeg har skrevet om kapasitet flere ganger tidligere i denne spalten. For kapasitet til å avvikle jernbanetrafikk det er egentlig produktet vårt - det vi kan tilby kundene. For å tilfredsstille alle dem som nå ønsker å bruke toget, må Jernbaneverket øke kapasiteten, ikke bare i sporet, men også på stasjoner og terminaler. Kapasitet og kvalitet på det samlede infrastrukturtilbudet er det som er viktig.



Kapasiteten er i dag fullt utnyttet på deler av jernbanenettet, og vi har også måttet erklære flere strekninger for overbelastet. Flere av tiltakene som er foreslått i Nasjonal transportplan (NTP), kan bedre denne situasjonen, og gjennom det arbeidet som nå starter opp med handlingsprogrammet til NTP, er det viktig at vi finner fram til de kapasitetsøkende tiltakene som best mulig kan dekke etterspørselsbehovet.

Godstrafikkens kapasitetsutfordringer har vært mye omtalt, og i Jernbaneverkets godsstrategi legger vi opp til å kunne doble denne kapasiteten innen 2020 og tredoble den innen 2040. Hvis veksttaket fortsetter som nå, er kanskje heller ikke det tilstrekkelig. Uansett vil det være en prioritert oppgave å legge til rette for mer gods på jernbanen i årene framover.

I denne utgaven av Jernbanemagasinet rettes imidlertid oppmerksomheten mot persontrafikken, og NSB presenterer sine tanker om hvordan togtrafikken bør avvikles etter 2012 når dobbeltsporutbyggingen i vestkorridoren er fullført. NSB er i ferd med å anskaffe flere nye togsett, og de legger opp til en vesentlig produksjonsøkning på Østlandet. Ikke minst ønsker NSB å kjøre flere tog gjennom Oslo og fange opp de nye markedene i Lysaker-området. Flytoget har kommet med tilsvarende ønsker.

Dette vil bli utfordrende, og for øyeblikket ser det ut som kapasitetsønskene overstiger det vi vil være i stand til å tilby. Derfor er det viktig at vi nå setter oss sammen med togselskapene og skaper et realistisk bilde av situasjonen i 2012. Ett av forholdene som må vurderes, er hvordan vi kan dekke behovet for å vende flere tog vest for Lysaker.

Flere tog krever mer plass, både vendespor og hensettingsspor. Flere folk krever mer stasjonskapasitet. Etterspørselen etter arealer som egner seg, vil øke. I Jernbaneverket er vi opptatt av å sikre oss at vi har nødvendige arealer tilgjengelige for jernbanedriften. Vi ønsker også et større herredømme over stasjoner og terminaler nettopp for å sikre kapasitet. Disse områdene bør etter vår oppfatning utvikles på basis av samfunnsøkonomiske og ikke rent bedriftsøkonomiske kriterier.

Da er jeg igjen inne på temaet eierskap til stasjoner og terminaler - en annen gjenganger i denne spalten. Samferdselsdepartementet har nå varslet en snarlig avgjørelse i dette spørsmålet. Jeg vil tro at en rødgrønn regjering ser det motsetningsfylte i at et aksjeselskap som Rom Eiendom AS skal eie så viktige deler av jernbanesystemets infrastruktur mens staten er den som nødvendigvis må bære de investeringene i milliardklassen vi står foran i utviklingen av stasjoner og terminaler.

Steinar Killi
STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



24
God følelse

Elisabeth Enger fikk en god følelse da hun ble presentert som jernbanedirektør - etter at hun hadde tvilt seg fram til et ja.



30
Maktkamp

Han er professor i sikkerhetsledelse og mener han er vitne til en maktkamp mellom Statens Jernbanetilsyn og Jernbaneverket.



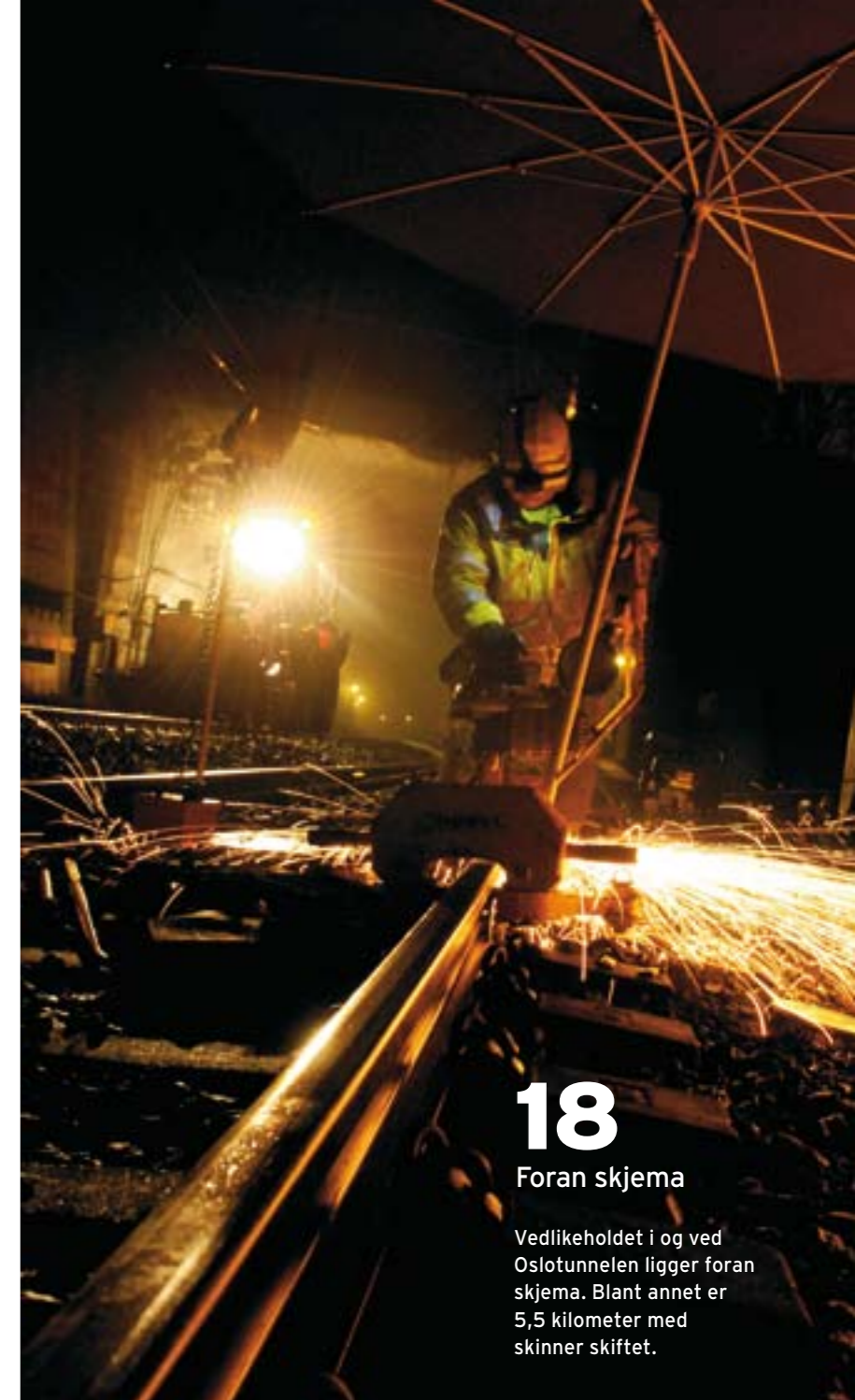
34
Stolt

Hun har ansvar for den lengste jernbanestrekningen i Norge og er stolt av det hennes stab får til med lite penger.



40
- Får skylda

- Det ække bare, bare å være eneggede tvillinger. Jeg får skylda for så mye jeg ikke har gjort, gliser Arild (eller er det Knut?). Bli med på dobbelt 60-årslag.



18
Foran skjema

Vedlikeholdet i og ved Oslotunnelen ligger foran skjema. Blant annet er 5,5 kilometer med skinner skiftet.

| | |
|-------------------------------------|----|
| Slik vil NSB høste fruktene | 4 |
| Ny verden i vest - stillstand i øst | 6 |
| Pendler-dronningen | 10 |
| Fem aktuelle for NSB | 14 |
| Smånytt innenriks | 16 |
| Rundvask i Oslotunnelen | 18 |
| Min arbeidsdag: | |
| Nattejakt i nåløyet | 22 |
| Sagt om jernbanen | 23 |
| - Åpenhet er min arbeidsstil | 24 |
| Cand. Lager og logistikk | 29 |

| | |
|--|----|
| - Mer papir gir ikke en sikrere jernbane | 30 |
| Smånytt innenriks | 32 |
| Møte med: | |
| Ydmyk og stolt banesjef | 34 |
| Den nye persontogsjefen | 36 |
| Månedens gjest: | |
| Avsporing i klimaregnskapet | 38 |
| «Mamma, mamma - to Knut'er» | 40 |
| Mitt jernbanebilde | 44 |
| Smånytt utenriks | 46 |
| Oslotunnelen | 48 |

Jernbane

NR. 4 - 2008

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR
Svein Horrisland

REDAKTØR
Tore Holtet

FOTOJOURNALIST:
Øystein Grue

JOURNALIST:
Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim
Reidar Skaug Høymark
Egil Nyhus
Arne Danielsen

FORSIDE: Janenie E. Strand/NIN

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 30. april 2008.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.100

Layout: Cox, Oslo

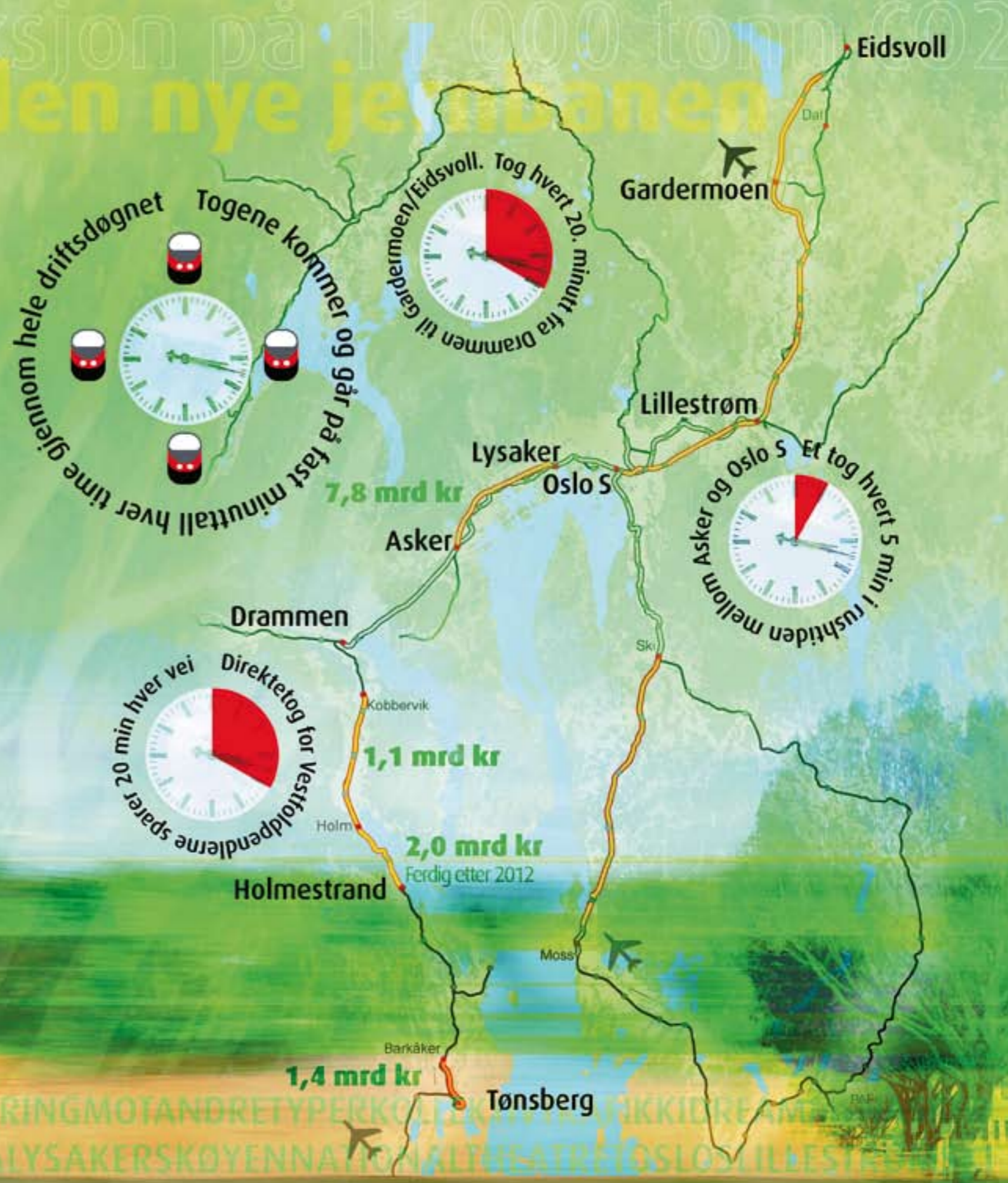
Trykk: Stens trykkeri

Distribusjon: Grafisk Mailing

reduksjon på 17.000 tonn CO₂
den nye jernbanen

Slik vil NSB høste fruktene

I løpet av 2011 skal Jernbaneverket ha bygd nye dobbeltspor og rustet opp stasjoner for 11 milliarder kroner vestover fra Oslo og i Vestfold. Da skal gevinsten hentes ut gjennom en aldri så liten tog-revolusjon på Østlandet i regi av NSB. Pengene som er lagt ned i sporet, vil kaste av seg en langt bedre hverdag for den som bruker tog. I korridoren Drammen-Eidsvoll regner NSB en kraftig vekst somr som følge av hyppigere togavganger, avganger på faste minuttall gjennom hele driftsdøgnet og kortere reisetid.



Ny verden i vest - stillstand i øst

En kraftig økning i togtrafikken vestfra og nordfra, men tilnærmet stillstand sørøstover langs Østfoldbanen. Slik ser NSB for seg situasjonen i og rundt Oslo fram til 2015 - hvis Østfoldbanen ikke bygges videre ut.

Tekst: ARVID BÅRDSTU Foto: ØYSTEIN GRUE

Med nytt dobbeltspor på plass mellom Lysaker og Asker og nye dobbeltsporsparceller i Vestfold vil NSB ved ruteendringen i desember 2011 kunne ta ut en solid effekt av de pengene som er investert i infrastrukturen.

Full blomst

Fra 2012 vil aksene Asker-Eidsvoll bestå av moderne infrastruktur. De store investeringene som samfunnet har lagt ned her, vil ved ruteendringen slå ut i full blomst. Det som heretter begrenser antall tog vestfra til Oslo S, er flaskehalsen Oslotunnelen, der det fortsatt bare går to spor.

Rutemodellen legger opp til en forbedring på alle strekningene som forgrener seg fra Oslo S. For eksempel vil det gå dobbelt så mange tog som i dag på Hovedbanen gjennom Groruddalen og opp til Jessheim og Dal.

Østover mot Kolbotn og Ski vil togene få en bedre fordeling gjennom timen, men her tillater ikke kapasiteten i sporet noen økning i antall tog i rush før det er bygd nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski.

Men for dem som kan reise utenom rushtid, vil tilbudet utvilsomt oppleves som mye bedre enn i dag også på Østfoldbanen.

Tog hver femte minutt

De som bor vest for Oslo vil kunne glede seg over:

- Flere avganger på Vestfoldbanen
- Flere avganger fra Drammen
- Avgang ca. hvert 5. minutt fra Asker i rush
- Tog hvert 20. minutt fra Drammen til Eidsvoll via Gardermoen hele dagen
- Ekspresstog som ikke stopper i Drammen og Asker, for pendlerne fra Vestfold i rushtid
- 20 minutter kortere reisetid med eksprespendlertoget
- 10 minutter kortere reisetid til og fra Tønsberg med ordinære tog

Verre i øst

NSB har ved hjelp av ulike transportmodeller beregnet økningen i antall togreisende etter den nye grunnrutemodellen. Selskapet varslers en trafikkøkning som monner. Ved å ta utgangspunkt i trafikk tallene for 2005 har NSB



kommet fram til at trafikken vil øke med over 30 prosent fram til 2015 på flere strekninger. Utslaget er størst i vest, men nesten like stort

nordover der infrastrukturen allerede er bygd ut.

Den manglende kapasiteten i sporet på Østfoldbanen gjør det

vanskelig å komme fram med flere tog enn i dag når det etterspørres mest - morgen og ettermiddag. Derimot vil et bedre tilbud gjennom

de øvrige av døgnet timer også der slå positivt ut.

TRAFIKK-ØKNINGEN

Slik har NSB beregnet trafikkøkningen fra 2005 til 2015 - i og utenom rushtid.

- Drammen-Oslo i rush **+33%**
- Drammen-Oslo dagtid **+23%**
- Lysaker-Oslo i rush **+32%**
- Lysaker-Oslo dagtid **+35%**
- Lillestrøm-Oslo i rush **+24%**
- Lillestrøm-Oslo dagtid **+30%**
- Ski-Oslo i rush **Ingen økning**
- Ski-Oslo dagtid **+17%**

NY OG GAMMEL TID: Nye, moderne spor gir større kapasitet og bedre punktlighet - som her på kommunegrensa mellom Asker og Bærum. Den nye Askerbanen i forgrunnen, den gamle Drammenbanen i bakgrunnen.

Pendlere på 1. klasse

Reisetid og ventetid er det som til sammen avgjør hvor lang tid det tar med toget til og fra jobb. Høyere frekvens og raske tog mellom knutepunktene skal møte dette kundekravet.

I tillegg gjør NSB et unntak i prinsippene sine for vestfoldpendlerne. De vil få et eget ekspresstog som vil suse forbi knutepunktene Drammen og Asker

på vei inn mot Oslo om morgenen, og de skal slippe å måtte stå til Asker og Drammen på tur hjem.

- Med disse ekspresstogene vil vi også avlive det negative som forbindes med begrepet «innsatstog», der vi ofte har brukt gammelt og slitt materiell. Kundene i disse togene er våre mest trofaste. De bruker toget til og fra jobb

hver eneste dag og fortjener det beste vi har, lover plandirektør Tom Ingulstad i NSB.

Ekspresstogene vil spare inn 20 minutter i forhold til dagens rute inn til Oslo om morgenen og det samme på vei hjem igjen. I løpet av et arbeidsår betyr det at en dagpendler fra Tønsberg får 135 timer mer å rutte med!

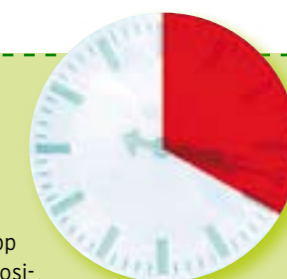
Betaler tilbake

I samfunnsøkonomiske nytte-kostnadsanalyser blir spart reisetid omgjort i kroner. En dagpendler mellom Tønsberg og Oslo vil i samfunnsøkonomisk forstand spare samfunnet for 91 kroner daglig når reisetiden kuttes med 40 minutter.

I løpet av ett år vil dette utgjøre en verdi på 21 000 kroner (91 kroner x

230 arbeidsdager). Sist det ble satt opp ekspresstog for pendlere fra Tønsberg, var interessen enorm. Et forsiktig anslag på 1 000 daglige togpendlere bare fra Tønsberg vil med kortere reisetid spare samfunnet for 21 millioner kroner årlig i alle år det går tog. Dette er betalingen tilbake til samfunnet for investeringene i nye

spor. Dessuten vil redusert biltrafikk, mindre CO₂-utslipp og færre ulykker også slå positivt ut på det endelige regnskapet. Det samme med alle de andre som pendler fra andre stasjoner og som sparer tid med nye spor.



«Vi har med innspillet vårt vist hva som er mulig hvis alle brikker faller på plass»

- NSB har lagt fram forslag til en ny grunnrutemodell for Østlandet fra 2012 der selskapet vil utnytte den kapasiteten som er bygd ut de siste årene. Det skal gi en bedre toghverdag for folk flest og samtidig demme opp for veksten i biltrafikken.

– Vi har med innspillet vårt vist hva som er mulig hvis alle brikker faller på plass. En forutsetning for oss er at det nye dobbeltsporet i vestkorridoren blir ferdig høsten 2011, testet og klart til bruk i god tid før ruteendringen. Det samme gjelder de to parsellene i Vestfold. Vi trenger også noen nye snuplasser, og vi trenger plass til å stalle togene, sier plandirektør Tom Ingulstad i NSB.

For NSB betyr forslaget en økning i produksjonen på 30 prosent. Da trenger de både flere togsett og en mengde nye konduktører og lokførere – alt sammen klar til innsats når ruteendringen trer i kraft.

– Vi har jo visse erfaringer med at det kan være lurt ikke å gå altfor høyt ut. Derfor inneholder planen muligheter til å slå på bryterne i rekkefølge. Det er ikke absolutt nødvendig å gjøre alt på én gang, forsikrer Ingulstad.

Grundig vurdering

Ingulstad sier at de med dette forslaget har foretatt en grundig vurdering av de mulighetene som finnes for å imøtekomme ønsket om et bedre togtilbud.

– Vi har nå en mulighet til å legge en fornuftig plan der ulike tog til sammen gir det beste tilbudet overfor markedet. Stikkord er høy frekvens, at toget kommer og går på samme minuttall gjennom hele driftsdøgnet, og at enkelte tog betjener knutepunkter mens andre tar seg av stoppene underveis. Dette er kjente prinsipper for god planlegging. I 2012

har vi en god mulighet til å gjøre disse til virkelighet, forklarer Tom Ingulstad.

Kamp om kapasitet

Samtidig som NSB vil øke antall tog, skal det også være plass til flytog, godstog og fjern tog gjennom den verste flaskehalsen på strekningen, Oslostunnelen.

– Vi innser og aksepterer at vi bare er én av flere aktører, og at andre har like legitime krav på å få kjøre tog som oss. Det er et krav ved endring av en grunnrutemodell at den skal presenteres minst fire år før den skal gjennomføres. Det har vi nå gjort slik at andre interessenter kan komme med sine kommentarer og ønsker, sier Tom Ingulstad og forsikrer at NSB har tatt hensyn til at det også skal være plass til de andre togene.

– Men det som ikke tåles, er at infrastrukturen skranter. Vi må være helt trygge på at skinnegang, signaler og strøm er til å stole på om vi skal få til dette, understreker Ingulstad.

Politikk

Kapasiteten på infrastrukturen setter grenser for hvor mange tog som kan gå. Men det gjør også politikken. Det er fordi noen må betale.

– Det vil naturligvis koste noe mer enn i dag å forbedre togtilbudet på Østlandet. Men kostnadene per personkilometer med den foreslåtte modellen vil bli lavere enn i dag. Vi vil med andre ord kunne produsere mer effektivt. Uansett er det opp til politikerne å bestemme omfanget av togtilbudet gjennom avtalen om offentlig kjøp, forklarer Ingulstad.

I realiteten strekker den politiske innflytelsen seg helt ned til stoppmønsteret på hver enkelt strekning. – Ruteplanen er en lang

TOM INGULSTAD, plandirektør NSB AS

rekke kompromisser mellom reisetid, frekvens og stoppmønster. Vi har brukt vårt skjønn og forsøkt å finne en mest mulig optimal balanse, forsikrer plandirektøren og foraner:

– Det viktigste nå er at alle parter vurderer dette ordentlig og tar inn over seg de utfordringer det medfører. Vi kan ikke drive denne prosessen alene i NSB. Det eneste som er helt sikkert, er at hvis alle venter på hverandre, blir det mange kunder som står skuffet igjen på perrongen i 2012.

Utfordringer

Det er Jernbanelaget som til slutt bestemmer ruteplanen for alle togselskapene.

– Denne prosessen kjører vi i nært samarbeid med togselskapene, forsikrer etatsdirektør Svein Horrisland i JBV. – Vår oppgave nå er blant annet å høre hva de andre togselskapene har for planer, og hva de synes om NSBs forslag.

Mens mange lokaltog øst- og nordfra i dag snur på Skøyen, vil NSB kjøre disse til Lysaker. Det vil si at de må kunne snus vest for Lysaker. Der er ingenting tilrettelagt for det i dag. Også Flytoget vurderer å flytte «endestasjonen» sin vestover fra Oslo S.

Hensettingskapasiteten er aktuell fordi NSB planlegger å kjøpe mange flere tog. Hvis et tog er 150 meter og du har 50 tog som skal parkeres for natta, trengs minst 7,5 km med spor bare til det. Og hvor må disse sporene være?

– Vi skal gå nøye gjennom dette sammen med togselskapene for sammen å bli enige om hva som er et realistisk bilde i 2012. Så får vi agere etter det, lover Svein Horrisland.



IKKE FOR HØYT: – Vi har jo visse erfaringer med at det kan være lurt ikke å gå altfor høyt ut, sier Tom Ingulstad.



FÅR MAKT:

– Du får makt hvis du fremmer en sak på en skikkelig måte, sier Marit Haukom, som samlet inn 6000 underskrifter for utbygging av Vestfoldbanen.

Pendler- dronningen

En grå novemberdag sto pendlertoget til Tønsberg bom fast. Mens Marit Haukom betraktet forvirrede passasjerer, bestemte hun seg: Hun ville aksjonere for en bedre jernbane. Fem måneder senere vant hun første slag - sammen med hele Vestfold fylke.

Tekst: TORE HOLTET
Foto: ØYSTEIN GRUE

Denne historien dreier seg om en tidligere lokalavisredaktør som plutselig bestemte seg for å starte en underskriftskampanje for bedre togforbindelse mellom Oslo og Tønsberg, men også en kampanje som munnet ut i et regjeringsutspill om å starte byggingen av den 7,7 kilometer lange dobbeltsporpar-sellen Barkåker-Tønsberg.

«Dette holder bare ikke»

Marit Haukom bygger sitt tanke-gods på én eneste setning: Å bidra til at alle får en scene der de blir lyttet til.

Dette har vært hennes rettesnor som redaktør i avisene Tønsberg

Blad, Østlandets Blad og Gjengangeren og som styreleder i Norsk Redaktørforening.

Da hun stilte seg i spissen for togpendlerne på Vestfoldbanen, bygget hun sin virksomhet på det samme idégrunnlaget – uten at hun lenger tilhører noen redaksjon.

– Jeg begynte å pendle mellom Tønsberg og Oslo for ett og et halvt år siden og trives på mange måter med det. Jeg har fått verdi-full tid for meg selv og er sikker på at jeg aldri ville lest så mye bøker uten togreisene. I alt tilbringer jeg hver dag tre timer på toget – hvis det er i rute. Dessverre hender det altfor ofte at toget er forsinket, og det kommer på toppen av et fra før dårlig togtilbud. I øyeblikket blir folk forbannet, men det skjer ikke noe mer.

– Jeg har aldri lest så mye bøker, og jeg er ikke sikker på at jeg ville prioritert bøker så høyt uten toget.

– Hva var det som skjedde den nevnte novemberdagen som gjorde at du ble aksjonist?

– Jeg hadde gått på toget på Nationalteatret. Toget var fullt, og jeg måtte stå til Drammen.

Da vi kom til Holmestand, stoppet toget. Av ulike årsaker kunne det ikke kjøre videre, men vi fikk ikke noe tilbud om annen transport.

Jeg var privilegert og kunne ringe mannen min. Mens jeg sto og så på alle de forvirrede mennes-

kene, slo det meg: «Dette holder bare ikke!».

Livskvalitet

– Og du bestemte deg for å starte en underskriftskampanje?

– Ja, jeg tenkte: «Nå er du fri fra rollen som formidler: Hvorfor ikke gjøre noe samfunnsnyttig viktig?» Dette handler faktisk om livskvaliteten til alle som bruker toget, og det er utrolig mange mennesker som daglig reiser på Vestfoldba-nen. Videre handler dette om tilliten til statsforvaltningen. Summen av inntrykk er at du ikke kan stole på at toget går, og at miljøet på toget er for dårlig for pendlerne. Vi står som stua sild, og lufta er dårlig. Og vi blir sinte fordi dette ikke er noe unntak.

– Vi snakker om jernbanespor som er fra 1893, og det er bare ikke godt nok. Derfor må det skaffes penger til utbygging av Vestfoldbanen, og derfor laget jeg et skjema med en tekst der jeg begrunnet hvorfor den først plan-lagte parsellen Barkåker-Tønsberg måtte komme med på statsbudsjett for 2009.

– Jeg synes det er helt forrykt at folk fristes til å bruke bil når de skal pendle til Oslo. Da Norge var en fattig nasjon, løftet de fram prosjekter som tilsvarte hele stats-budsjett. I dag er vi forpliktet til å redusere bilbruken, og da må vi også greie å løfte fram jernbane-

«Det morsomste var den positive reaksjonen fra ungdommen. Jeg kan ikke huske én ungdom som ikke skrev under»

MARIT HAUKOM, aksjonist for Vestfoldbanen

- prosjekter i et langt større omfang enn det vi hittil har vært vitne til.

«Nå må dere skrive under!»

Den garvede eks-lokalavisredaktøren turnerte media, og hennes initiativ fikk store oppslag i Vestfold-avisene og i NRK.

STATSRÅDER LEKKET:

Finansminister Kristin Halvorsen, samferdselsminister Liv Signe Navarsete og nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen lekket fra statsbudsjettet for 2009.

– Den første morgenen jeg gikk rundt på toget, satt folk og ventet på meg. De var kjempefornøyde. Det oppsto en begeistring. Plutselig var det noe positivt som skjedde.

– Ble du overrasket over responsen?

– Ja, nordmenn er som regel litt reserverte. Når du kommer med en underskriftsliste, er de som regel dobbelt reserverte. Men her opplevde jeg det helt annerledes.

Før jeg hadde fått sagt et ord, ropte folk: «Nå må dere skrive under!».

– Jeg gikk fram og tilbake på toget og rakk 200–300 underskrifter hver gang. Det var kun én prosent av passasjerene som ikke ville skrive under. «Dette hjelper ikke,» sa en. «Dette er bortkastet blekk,» sa en annen. «Stå på!» sa de fleste. Mange takket meg på det varmeste for at noen endelig kunne gjøre noe annet enn å klage. Til sammen samlet jeg inn nesten 6000 underskrifter. Jeg er sikker på at jeg kunne samlet inn 50.000!

Positiv ungdom

De siste månedene har Marit Haukom jobbet sammen med

Bellonas styreleder Olaf Brastad, som har erfaring med å aksjonere for å oppnå noe. Som da han fikk stat og fylkeskommune til å overta øygruppen Bolærne ytterst i Oslofjorden.

– Olaf hadde sine kontakter og jeg hadde mine. Vi jobbet tett mot det politiske miljøet på hver vår kant. Skrev kommentarer og deltok på en haug med debatter. Vi sto én eneste gang på stand, og folk skrev så blekket sprutet.

– Det morsomste var den positive reaksjonen fra ungdommen. Jeg kan ikke huske én ungdom som ikke skrev under.

Marit Haukom påpeker at oppmerksomheten lenge var rettet mot NSB og Jernbaneverket.

– Det var aldri min plan.

Faktum er at skiftende regjeringer har forsømt jernbanen gjennom en årrekke.

Tre statsråder

Mandag 31. mars inviterte tre statsråder til pressekonferanse på Oslo S, samtidig som rødgrønne politikere sto på stand på Tønsberg stasjon. Deres budskap var at det i statsbudsjettet for 2009 blir satt av penger til byggestart Barkåker-Tønsberg, og de lovet å følge opp med bevilgninger for å sikre rasjonell framdrift.

– No er ventetida over for Vestfold, og eg ser fram til å setje spaden i jorda for dette viktige prosjektet i 2009, sa samferdselsminister Liv Signe Navarsete da hun sammen med nærings- og handelsminister Dag Terje Andersen og finansminister Kristin Halvorsen la fram planene for videre utbygging på Vestfoldbanen.

Marit Haukom kunne innkassere en seier. Men hun ble ikke himmelfallende overrasket.

– Jeg hadde trodd det ville ta noe lengre tid. Men for at det skulle ha noen effekt måtte de gjøre det nå. Neste år er det jo stortingsvalg, og framfor alt SV gikk jo på valg på å gjennomføre jernbaneløsninger.

Maktfaktor etter hvert

– Hvor stor betydning tror du din underskriftskampanje hadde?

– Etter at nyheten ble kjent, fikk jeg tekstmeldinger fra to ulike stortingsrepresentanter med likegyldende innhold: «Uten underskriftslistene hadde ikke dette gått.»

Før statsrådene sto fram, hadde det også foregått et massivt press fra hele Vestfold: kommuner, fylkeskommunen, LO og NHO. De to organisasjonene arrangerte også egen togtur til Stortinget.

– Vi oppnådde at Vestfold for

en gang skyld sto samlet.

Hvor viktig var din redaktørbakgrunn?

– Den kom meg nok til nytte, men til å begynne med oppfattet jeg meg ikke som en maktfaktor. Etter hvert gjorde jeg det. Du får makt hvis du fremmer en sak på en skikkelig måte, sier Marit Haukom.

Starter i januar

Resultatet av både hennes og resten av Vestfolds jernbanekamp lar ikke vente på seg.

– Vi håper å kunne starte med Barkåker-Tønsberg i januar og ha en forsert produksjon hele året, opplyser Jernbaneverkets utbyggingsjef Ole Kontorp til Jernbanemagasinet.

– Vi har anbudsdokumentene klare og til og med en kontorrigg på plass. Alt grunnverv er løst, og alle reguleringsplaner er vedtatt, forteller Kontorp som regner med å sende ut de første store entreprisene tre-fire måneder før utbyggingen starter. Jernbaneverket skal bygge opp en prosjektorganisasjon på 20-25 personer.

Prislappen for det 7,7 kilometer lange dobbeltsporet var opprinnelig på 750 millioner kroner, men den store prisøkningen i entreprenørmarkedet og nye krav til tunnelbygging gjør at kostnadsanslaget nå nesten er det dobbelte.

– Jeg er trygg på at vi skal holde rammene, sier Ole Kontorp. Han håper også å kunne starte byggingen av det sju kilometer lange dobbeltsporet Holm-Holmestrand så raskt som mulig. Også dette prosjektet ligger inne i Nasjonal transportplan, men her er ikke bevilgningene i boks.

Både Haukom og Brastad er fullstendig klar over at Barkåker-Tønsberg bare er første skritt.

– Vi kommer tilbake! forsikrer Marit Haukom.



Feiret med kake

Det tverrpolitiske og faglige samarbeidet gjennom Plattform Vestfold er forsterket gjennom en forpliktende avtale.

Representanter for Vestfold fylkeskommune, stasjonskommunene, Fylkesmannen, NHO, LO, Jernbaneverket og NSB feiret med ei helt spesiell «jernbanekake» da tre statsråder forsikret at Barkåker-Tønsberg får 1,37 milliarder kroner i neste års statsbudsjett.

Alle partnere forplikter seg til å bruke sine virkemidler til å fremme utviklingen av Vestfoldbanen, der de neste trinnene er parsellen Holm-Holmestrand og Eidangertunnelen mellom Larvik og Porsgrunn.

Kommunene skal tilrettelegge for stasjons- og knutepunktutvikling.

Fylkeskommunen vil særlig ha ansvar for kollektivtransport (buss) og påvirkning av arealbruk gjennom sin rolle som planmyndighet.

Jernbaneverket forplikter seg blant annet til forutsigbarhet i prioriteringer og anbefalinger.

Full mobilisering

Utbyggingen av Vestfoldbanen har stoppet opp etter at parsellen Holm-Sande sto ferdig i 2001. Siden er flere planer presentert, men pengene har uteblitt. Utbyggingen av ny E18 er imidlertid godt i gang, og i 2013 vil Vestfold få helt ny hovedvei.

Da dobbeltsporet mellom Barkåker og Tønsberg ikke var med i innværende års statsbudsjett, skapte det sterke reaksjoner og førte til full mobilisering. Blant annet ble det arrangert demonstrasjonstog til Oslo, og en hel Vestfold-delegasjon fikk møte Stortingets transport- og kommunikasjonskomité.

Nå vil Plattform Vestfold presse på for å få bygd ut resten av Vestfoldbanen raskest mulig.



Fem aktuelle for NSB

NSB skal kjøpe inn 40-60 nye motorvogner med opsjon på 100 sett. Forutsetningen er at de nye togene skal være basert på velprøvd teknologi, og at de skal kunne brukes - i ulike versjoner - både som lokaltog og regiontog.

NSB har som mål å skrive kontrakt med sin nye leverandør i løpet av 2008 i det som vil bli den største investeringen i nytt togmateriell i norsk jernbanes historie.

I den innledende runden for utvelgelse er det med fem produsenter. Disse kan allerede være redusert til et finalefelt på to innen dette kommer på trykk.

Jernbanemagasinet har tatt seg friheten til å spekulere i hvilke tog som er mest aktuelle for Norge fra hver av de fem aktuelle leverandørene.

NB! Hver av de aktuelle togtypene kan naturligvis få et annet design, annen innredning, andre hastigheter, tall på seteplasser, annen dørbredde etc. enn de som allerede går ett eller annet sted i trafikk nå. Her er de vi går ut fra er de utvalgte i den innledende runden:



ALSTOM TRANSPORT, FRANKRIKE

Mest aktuell: Coradia Nordic
Coradia (X60) LIREX går allerede i Stockholm Lokaltrafikk som 6-vognssett. Coradia Nordic er bestilt til ÖstgötaTrafiken for levering i andre halvdel av 2010. Nordic er tilpasset nordiske forhold, bl.a. med deksler på taket som skal sørge for at snø og is blåser bort.
Mest kjent: TGV-toget i Frankrike og den nye generasjonen høyhastighetstog, AGV, som i fjor satte verdensrekord med 574,8 km/t.

BOMBARDIER TRANSPORTATION, CANADA

Mest aktuell: Regina.
Regina går allerede i Sverige. SJ har nå bestilt flere nye tog og vil blant annet bruke dem på lengre strekninger. Er i utgangspunktet designet for reiser mellom en halv og en hel time med hyppige stopp. 2-vognssett har i underkant av 200 seter. Toppfart: 200 km/t.
Velkjent i Norge ettersom Strømmens Mek. Verksted er videreført i Bombardier (via ADtranz).
Mest kjent: X2000 i Sverige, type 71 (Flytoget), type 73 («Signatur») og type 73b (IC-tog på Østfoldbanen). Har allerede fått oppdraget med å modernisere vognene av type 5 og ligger nok i tetsjiktet før den endelige utvelgelsen.



SIEMENS, TYSKLAND

Mest aktuell: Tog basert på plattformen Desiro.
Den nyeste og mest utviklede typen av Desiro er Desiro ML. Denne produseres i motorvognsett med 2-4 vogner. Setekapasitet per sett på fra 120 til 384. Toppfart: 160 km/t. Siemens Desiro går i ulike varianter rundt omkring i Europa.
Mest kjent: ICE 3, som er høyhastighetstog i Tyskland. De kommer nå med en oppdatert versjon, Velaro, som kan kjøres i 350 km/t.

STADLER RAIL GROUP, SVEITS

Mest aktuell: Stadler FLIRT
Firevognssett har i overkant av 200 seter og plass til like mange stående passasjerer. Toppfart på 160 km/t. Toget går i eller er innkjøpt til Italia, Finland, Polen, Tyskland, Sveits og Algerie.
Mest kjent: Stadler skal levere trikkene til bybanen i Bergen.



CAF (CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES), SPANIA

Mest aktuell: CIVIA
Motorvognsett som kan settes sammen av 2-5 vogner. Et trevognssett har plass til 169 seter og 438 ståplasser. Maksimal hastighet er oppgitt til 120 km/t. Toget har ekstreme akselerasjonsevner.
Mest kjent: AVE, det spanske høyhastighetstog, som er så pålitelig at du får en saftig kompensasjon som passasjer hvis toget er mer enn fem minutter forsinket!

«Signatur» i Sverige

Tågkompaniet AB, som er datterselskapet til NSB i Sverige, har fått låne et tog av type 73 («Signatur») for å vise det fram i Sverige. Bakgrunnen er at det forventes en snarlig avregulering av persontrafikken også for fjern-tog i Sverige. Tågkompaniet ville vise svenskene at det ikke bare er SJ som kan tilby tog av høy standard og sette inn toget på en vanlig avgang mellom Mora/Borlänge og Stockholm 8. april. De kjørte også type 73 på en større visningstur. NSB har 16 togsett av type 73 og seks av type 73B. Hvis disse togene skal kjøres i Sverige, hva skal NSB da bruke på Dovrebanen, Sørlandsbanen og Bergensbanen?

På frierferd

Jörg Westermann og Norsk Bane AS har hatt norgesbesøk av to ingeniører fra Deutsche Bahn. Sammen har de reist land og strand rundt for å se på mulige løsninger for høyhastighetsbaner – og for å samle inn penger til en ny utredning. Ifølge Westermann trenger han 15 millioner kroner for å engasjere tyskerne til å gjøre denne jobben. De pengene håper han skal komme fra fylkeskommuner, kommuner og næringsliv. Norsk Bane har nå utvidet området sitt fra den opprinnelige Haukelibanen med forgringer til også å innbefatte Sunnmøre og Trøndelag nord til Steinkjer.

Romsligere profil

Jernbaneverket kan nå tilby «Lasttilfelle L1» på både Dovre- og Rørosbanen. Mer enn 1300 kilometer jernbane, deriblant de tre sydligste grensebanene, er nå åpnet for dette vognprofilen, som betyr mye for skogbransjen. I og med at hver vogn laster mer tømmer betyr dette store fordeler og økonomiske besparelser. Toget blir dermed enda mer konkurransedyktig i forhold til bil. Men også Jernbaneverket har fordeler av de store vognene: Banens transportkapasitet kan utnyttes bedre, og togene trenger ikke være så lange før lokomotivets trekraft er utnyttet fullt ut. Dermed blir det enklere å få frem tømmerogene på strekninger med korte kryssingsspor.



Togferie er kult

I fjor la Star Tour ut hundre pakkereiser med tog for nordmenn til Italia, Østerrike, Slovenia og Kroatia. Interessen var så formidabel at de i sommer tenker å selge 1500!

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Når sant skal sies, kom ideen om å pakke reiser med tog, hotell, reiseleder og opplevelser fra Sverige. Det var så sent som ved påsketider i fjor. Da Star Tour i Norge fikk spørsmål om å bli med, var den beslutningen lett å ta, forteller informasjonsrådgiver Elisabeth Larsen-Vonstett i Star Tour.

Tilbudet fra Star Tour er for eksempel kombinert tog- og sykkelferie til Polen, til Champagne og Alsace, Rhinen og Moseldalen. Det er tog og elvebåt på Donau med besøk i flere hovedsteder langs elva og ikke å forglemme tog og operabillett til den berømte friluftsoperaen i Verona. Men det er også pakket tur med tog til badeferie ved Adriaterhavet, både i Italia, Kroatia og Slovenia – gjerne med vin- og matopplevelser i tillegg til middelalderatmosfære og late stranddager.

NO LIMIT: Elisabeth Larsen-Vonstett ser ingen ende på muligheter for å pakke tog og opplevelser for salg til nordmenn med utferdstrang.

Billig og greit

– Ei dame som aldri hadde fått med mannen på ferieturer fordi han hadde flyskrekk, kunne nå ta med hele familien på tur, forteller Larsen-Vonstett om bare en av mange tilbakemeldinger fra fjorårets premieturer.

Hun synes heller ikke priser fra 4200 kroner og oppover er avskrekkende for en ti dagers tur med tog og sju netter på hotell.

– Det skal godt gjøres å pakke en slik tur billigere selv. Dessuten er det en spesiell verdi i at dette er en pakketur med reiseleder på deler av turen.

Reiselederen kommer på i Malmø. Dit må norske deltakere ta seg på egen hånd. Akkurat det bør være grei skuring. Toget går kl. 13.00 fra Oslo S. Det rekker å møte opp et par minutter før avgang. På charterferie med tog er det nemlig ingen «securitasser» som skal se gjennom håndveske di eller foreta kroppsvitasjon før avreise!

Nye rutetabeller fra juni

Fra ruteendringen 15. juni vil publikum bli møtt av helt andre ruteplakater på stasjonene enn de har vært vant til. De nye plakaten blir utformet etter internasjonale retningslinjer.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM OG ARVID BÅRDSTU **Foto:** ARVID BÅRDSTU

De nye rutetabellene viser når det går tog fra en stasjon time for time, hvor toget går, hvilket spor toget går fra, hvem som kjører toget (NSB, Flytoget, Obas etc.) og avgangens offisielle tognummer. I fjor ble plakaten prøvd ut på Gjøvikbanen.

– Tilbakemeldingene vi fikk i forbindelse med evalueringen var at dette var litt uvant, og at det kunne være litt vanskelig å venne seg til den nye måten å lese rutene på. Like-

vel mente de fleste at de timebaserte rutene hadde flere fordeler enn ulemper. Vi har derfor gått inn for at dette nå gjennomføres over hele landet i tråd med retningslinjer gitt av den internasjonale jernbaneunionen UIC, sier rådgiver Britt Jorun Øverstad ved Jernbaneverkets ruteplankontor. Det er hun som har ledet arbeidet med å få utformet de nye ruteplakatene.

Over hele landet

De nye, gule plakaten vil bli slått opp på alle landets 357 stasjoner og holdeplasser med unntak av Flåmsbana som skal beholde sitt eget opplegg. Det er også egne hvite plakater som viser ankomsttidene, men disse vil bare bli slått opp på et femtital endestasjoner og større stasjoner.

På de store stasjonene må det brukes flere plakater for å få fram alle avgangene i løpet av et døgn. For Oslo S må det for eksempel trykkes åtte sider for å få med alle avgangene.

De nye plakaten skal trykkes på plast slik at de tåler vær, vind og fuktighet.



NYBROTTSARBEID: Britt Jorun Øverstad har ledet arbeidet med å utforme nye ruteplakater, som lenge har vært et sterkt ønske fra togselskapene.

Bonus for ferieflytting

Kjørende personell i NSB får en solid bonus om de er interessert i å flytte ferieavviklingen sin fra sommeren til høsten. Flytting av hele ferien gir 30 000 kroner i bonus. Bonusen er noe mindre om bare deler av ferien blir flyttet. Beløpet på 30 000 kroner ser ut til å være tilstrekkelig for at NSB skal kunne kjøpe togene de har lovt å kjøpe i sommer. Faktisk var det flere som ønsket å flytte ferien enn det som trengtes. Money talks!

Utbygging

Enheten som tidligere het Stor-Oslo i JBV Utbygging, er blitt delt i to. Utbyggingssjef Harald Nikolaisen overtar ledelsen av prosjektene Lysaker stasjon, nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika og utbyggingene ved godsterminalen på Alnabu. Anne Kathrine Kalager blir prosjektsjef og leder for planprosjektene Oslo-Ski og Eidsvoll-Hamar. Endringene kommer i kjølvannet av at utbyggingssjef Knut Jørgensen sluttet i Jernbaneverket 1. mai. Som ny leder av Prosjektjenester etter Harald Nikolaisen, er ansatt tidligere personalsjef Arild Sæthre.

Underskriftsaksjon

Organisasjonen «For Jernbane» har startet en aksjon for å få underskriftene til alle ordførerne og fylkesordførerne som sokner til Østfoldbanen med på et krav om fem millioner kroner i planmidler for en ny Follobane i revidert nasjonalbudsjett nå i vår. En undersøkelse Østlandets Blad har foretatt, viser at ordførerne Georg Stub i Ski, Johan Alnes i Ås og Sylvi Graham i Oppegård i alle fall ikke har vært vanskelige å be. Fra hele regionen er det reist et tverrrpolitisk krav om at dobbeltspor Oslo-Ski må komme inn med tyngde i Nasjonal transportplan 2010-1019.

Rundvask i Oslotunnellen

Vedlikeholdet av Oslotunnelen ligger foran skjema. 5,5 kilometer skinner og 32 000 isolatorer er nå byttet, og tunnelen støvsuges og vaskes. Innsatsen for å fjerne feilkilder permanent forutsetter imidlertid tung innsats i lang tid fremover.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet har fulgt Henning Bråtebæk, prosjektsjef for Jernbaneverkets høyest prioriterte vedlikeholdsprosjekt, og Terje Kristiansen, prosjektleder for de kortsiktige tiltak for banefaget, gjennom Oslotunnelen for å ta elendigheten etter vinterens kollaps i togtrafikken nærmere i øyesyn.

Metallspon

Bråtebæk og Kristiansen påviser metallspon etter regelmessig skinnesliping i uskjønn forening med kullstøv fra strømavtagere på lokomotiv og støv fra bremseklosser.

– Støv og skitt, sammen med smørefett i sporvekslene, bidrar til trøbbel, forklarer ekspertisen.

– Støvteppet i jernbanetunnelen mellom Oslo S og Skøyen har vokst nærmest ukontrollert gjennom 28 år. I samme periode har ▶

FORBEDRINGER

Til sammen 38 oppgaver som skal redusere feil og bedre forholdene i tunnelen og områdene rundt, er identifisert. De viktigste er:

- ▶ Hovedrevisjon av kontaktledningsanlegget mellom Oslo S og Skøyen
- ▶ Ballastrensing
- ▶ Sjekk og eventuelt bytte av alle tilkoblinger til skinnene
- ▶ Publikumsinformasjonsanlegg for å bedre avvikshåndtering
- ▶ Skinne- og svillebytte, sporvekselveidlikehold, nøytralisering



HØYTRYKK: Samtlige 490 isolatorer i kontaktledningsnettet, som forsyner togene med strøm, er vasket med høytrykk i løpet av april.



PRI 1: Henning Bråtebæk (t.v) er prosjektsjef for Jernbaneverkets høyest prioriterte vedlikeholdsprosjekt og jobber under høytrykk sammen med prosjektleder for de kortsiktige tiltak for banefaget, Terje Kristiansen i Jernbaneverket Utbygging.



NYVASKET: Etter at forurenset, gammel pukk er støvsuget bort, kjøres nyvasket ballastpukk inn med spesialutstyr fra BaneService.

► **STØVSUGER:**

Et gigantisk støvsugertog benyttes for å fjerne forurenset ballastpukk og støv som skaper problemer i Oslotunnelen.

trafikkøkningen i lokaltrafikk, intercitytog, stadig tidligere og senere flytogavganger og flere godstog vært forferdelig.

På spørsmål om det overhodet ikke har vært gjort rent i tunnelen, er svaret at det ble tatt et krafttak i 1993 i forkant av vinter-OL på Lillehammer. I dag forsterker problemstøvet de generelle slitasjeproblemene på jernbaneanlegget, og kan – sammen med generell slitasje – være direkte årsak til «belegg» og påfølgende stans i togtrafikken (rødt lys) mellom Oslo S og Skøyen stasjon, slik mange togreisende opplevde gjentatte dager i februar.

Unikt støvsugertog

Denne natten er Henning Bråtebæk og Terje Kristiansen på plass for å følge testkjøring av et gigantisk

«støvsugertog» for å vurdere egenkapasitet og kapasitet i forkant av en nødvendig hovedrengjøring og ballastutskifting i Oslotunnelen i år. Pukkvoget fra Baneservice er også på plass med nyvasket ballastpukk.

– Dette ser lovende ut, konkluderer prosjektsjefen utpå morgenvaksten en april søndag etter syv timers testkjøring med «pukk-sugertog». Han har innhentet erfaringer hos teamet på spesialtoget og kalkulert kapasiteten i noen nødvendige, togfrie perioder i tunnelen i nær fremtid.

200 000 tog

Med mer enn 650 tog i døgnet – to hundre tusen tog i løpet av ett år – og stadig knappere tid til vedlikehold etter hvert som togtrafikken

gjennom og under Oslo har vokst, er sammenhengen mellom driftsforstyrrelser, generell slitasje og forurensning i Oslotunnelen temmelig innlysende.

Mange sporveksler i Oslotunnelen er slitne. Enkelte veksler har opp mot 140 000 omlegginger/bevegelser i løpet av ett år. Selv spesialherdet stål blir utslitt, konstaterer Henning Bråtebæk. Det er det ikke vanskelig å finne eksempler på i Oslotunnelen.

Tett dialog

– Innsatsen for å få friskmeldt Oslotunnelen foregår i tett dialog med togselskapene, i første rekke NSB, Flytoget og Cargonet, understreker prosjektsjef Henning Bråtebæk.

– Tiltakene som allerede er

utført, og andre som skal gjennomføres så raskt som praktisk mulig, forutsetter imidlertid avtaler om spordisponering. Vi har klart å rydde tid for å få gjennomført de mest akutte, kortsiktige tiltak.

Etter en grundig kartlegging og dokumentasjon av tilstanden i tunnelen planlegges nå de lengre togfrie arbeidsperiodene. Tunnelen må nemlig stenges for at man skal kunne gjennomføre vedlikehold raskere enn opprinnelig planlagt og for å få utført de tyngre arbeidsoperasjonene med tungt vedlikeholdsmateriell.

Prosjektsjef Henning Bråtebæk er optimist. Han er overbevist om at den stygge statistikken over driftstans i Oslotunnelen – spesielt i februar – ikke skal gjenta seg.

Kraftig forsert

– Mye av vedlikeholdet som var planlagt inneværende år, er kraftig forsert og så godt som utført. Nå står den ekstraordinære innsatsen for tur. Jeg opplever både et sterkt engasjement og stor forståelse i det politiske miljøet, sier banedirektør Jon Frøisland.

8. april var det åpen høring i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité om Oslotunnelen. Frøisland belyste problemene gjennom de siste månedene sammen med prosjektleder for «Prosjekt Oslo», Henning Bråtebæk. Venstres representant i transport- og kommunikasjonskomiteen, Borghild Tenden, hadde tatt initiativ til høringen etter de siste månedenes hendelser som har lammet jernbanen i Oslo-området og påført togreisende store forsinkelser.

Frøisland registrerer at det er tverrpolitisk støtte i komiteen med stor grad av forståelse for årsakene til de problemene som ble lagt frem og utdypet under den åpne høringen.

Åtte timers nattskift

I skrivende stund er Jernbaneverket i ferd med å slutføre forhandlinger med NSB, Flytoget og CargoNet om økt sportilgang i Oslotunnelen.

– Vi er i god dialog for å få til åtte timers enkeltsporet drift hver natt i lengre perioder. Arbeidene vil starte kl 20.30 og bli avsluttet kl 04.40. I underkant av 40 tog innstilles, resten kjører på ett spor, opplyser prosjektsjef Henning Bråtebæk til Jernbanemagasinet.

Morgen- og ettermiddagsrush berøres ikke og går som planlagt. Det er videre inngått avtale med Baneservice om ballastutskiftingen. – Alt er ikke 100 prosent på plass, men vi håper på oppstart for pukk-sugingen i slutten av mai. Vi vil kjøre hver natt til og med første uke i juli. Etter sommeren legger vi opp til kjøring i august og september, opplyser Bråtebæk.

TALL I TUNNELEN

- Feil i Jernbaneverkets infrastruktur er årsak til 260 av totalt 360 forsinkelsestimer i årets tre første måneder i Oslotunnelen
- Feil i sikringsanlegg i tunnelen er den hyppigste årsak til forsinkelsene.
- Samtlige 490 isolatorer i kontaktledningsnettet er vasket
- 5500 meter skinner, 32000 isolatorer for skinnbefestigelse, 6000 underlagsplater mellom skinne og sville og 25 isolerte skjøter er skiftet
- 130 skinnesveiser er utført og vil bidra til å redusere feil og forsinkelser i Oslotunnelen

Nattejakt i nåløyet

OSLO: Stasjonsuret på Oslo S viser 00:50, og kveldsskiftarbeidere haster til siste tog. Sikkerhetsmann Leif Harald Kristiansen har tent orienteringslykta på hjelmen og konfererer med togleder for å få klarsignal for sitt tokt til fots gjennom Oslotunnelen.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE



Avgangshallen på Oslo S er i ferd med å tømmes. Hovedtavla viser at det bare er flytoget til og fra Gardermoen som gjør tunnelen utrygg når klokken har passert 01:08.

I vestre ende av plattformen, på spor 7, venter Leif Harald Kristiansen på at siste lokaltog fra Nationaltheatret til Oslo S skal dukke opp, slik at togleder får sperret sporet som skal visiteres i natt. Noen minutter etter skjema er han på vei gjennom «trakta» hvor tolv spor samles i to. Visi-

tøren går videre inn i Oslos underverden, med falkeblikk for potensielle problemer i Jernbane-Norges mest kritiske nåløye.

Tiden er knapp. Klokken 04:30 må han være ferdig for ikke å forsinke dagens første flytog fra Asker.

Kontraster

Til daglig inngår banereparatør og sikkerhetsmann Leif Harald Kristiansen i en gruppe på ti oppsynsmenn i Bane Stor Oslo, med stasjoningssted Asker. Karene deler på det daglige tilsynet med samtlige jernbanespor fra Drammen og Spikkestad i vest, til Ski i sør, Grefsen og Eidsvoll i nord.

Leif Harald har ansvar for å følge opp det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker, men også noe av det eldste – på Drammenbanen og Spikkestad-

linjen. Natt til fredag annenhver uke kontrollerer han skinner, sporveksler og alt som tilhører det sportekniske anlegget.

Den gamle skolen

Drammenseren gikk den gamle aspirant- og banereparatørskolen i NSB hos banemester Gaute Torland i NSB på Vestbanestasjonen, to år etter at Oslotunnelen ble åpnet fra 1982 til 1985.

I 23 år har Leif Harald vært knyttet til Drammenbanen. Han kjenner den like godt som sin egen bukselomme. Etter omorganisering og nedbemanning i Jernbaneverket i 2004 ble det færre folk til å dele på oppsynsansvaret, og Leif Harald fikk ansvar også for Oslotunnelen.

Sikkerhet - sikkerhet

– Oslotunnelen er en spesiell plass

å arbeide både fordi det gjelder helt bestemte regler for arbeid og ferdsel i tunnelen, og fordi vi må forholde oss til trafikk på ett av to spor mens vi utfører tilsynsopp-gaven, påpeker oppsynsmannen. Både flytog og godstog representerer en risiko for oss som arbeider i sporet.

– Under visitasjon skal vi alltid være minimum to personer, hvorav den ene skal være godkjent til sikkerhetstjeneste. Hjelm og vernevest er obligatorisk i tillegg til minst én lyskilde. Kontakten med togleder skjer med telefon eller togradio. I tillegg har sikkerhetsmannen magneter. – Med dem kan jeg stanse all trafikk.

Inviterer Elisabeth Enger!

Hvert døgn passerer 650 tog gjennom Oslotunnelen. Trafikkbelastningen gjør at feil som er i ferd

med å oppstå, svært raskt utvikler seg til et problem.

– Oppsynsmannsjobben er å avdekke og forebygge feil. Min fagkunnskap er først og fremst knyttet til sporet. Over tid lærer en hele tunnelen å kjenne, med stasjonsanlegg som også krever regelmessig visitasjon. Lokalkunnskap i tillegg til kunnskap om et komplekst, teknisk anlegg, er avgjørende. Jeg opplever absolutt at oppsynsmannen blir verdsett, og at rapportene våre følges opp av kolleger i driftsapparatet og forvaltning, oppsummerer Leif Harald Kristiansen.

– Tror du jernbanedirektør Elisabeth Enger vil interessere seg for jobben din?

– Jeg inviterer henne gjerne med på en befarings. Her skjer det mye for tiden! svarer Leif Harald.

FREDAGSNATT:

Natt til fredag annenhver uke kontrollerer oppsynsmann Leif Harald Kristiansen at skinner, sporveksler og alt som tilhører det sportekniske anlegget, er i orden.

SAGT OM JERNBANEN



«Satsingen på Jærbanen er et eventyr. De siste årene har det vært en formidabel økning i antall reisende. Tilbudet blir stadig bedre i forhold til både avganger og materiell. Den utviklingen må bare fortsette. Når dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger står ferdig i løpet av et år eller to, er ambisjonen å fortsette videre sørover på Jæren»

GUNNAR KVASSHEIM, stortingsrepr. (V), Rogaland og leder av Energi- og miljøkomiteen

«Jeg tror faktisk at når Jernbaneverket har spilt ut det her, og lover på tro og ære at de vil reparere dette i løpet av året, så må det vises politisk vilje til å bevilge de hundre millionene i revidert statsbudsjett»

PER SANDBERG, stortingsrepr. (FrP) og leder av Transport- og kommunikasjonskomiteen

«Vi trenger løsninger som Norsk Bane AS og Deutsche Bahn AG sine revolusjonerende planer om lyntog Steinkjer-Oslo på litt over tre timer og Steinkjer-Trondheim på 40 minutter»

NORD-TRØNDELAG AP, forslag til årsmøtet

«Jeg har ingen tro på løsningen som Norsk Bane AS kommer med. Sør-Trøndelag kommer aldri til å bidra med en million til forprosjektet. Dette er en statlig eller nasjonal oppgave»

TORE O. SANDVIK, fylkesordfører (Ap), Sør-Trøndelag

«Vi vil absolutt tilrå dobbeltspor for høgfaringsbane. Det har først og fremst med tryggleik å gjera, men dobbeltspor er og avgjerande for kapasitet og effektiv drift»

OTTMAR GREIN, diploming, Deutsche Bahn AG (og innleid konsulent til Norsk Bane AS)

«Det er ingen tvil om at skal det bygges høyhastighetsbane i Norge, så må den bygges gjennom Gudbrandsdalen»

TORSTEIN RUDIHAAGEN, stortingsrepr. (Ap) fra Sør-Fron

«Det tar den tiden det tar»

ERIK Ø. JOHNSEN, direktør Statens jernbanetilsyn

- Åpenhet er min arbeidsstil

Elisabeth Enger (49) vokste opp i et trygt, lite lokalsamfunn utenfor Hamar, men uten ambisjoner. Likevel ble hun norgeshistoriens yngste rådmann, og den nye jernbanedirektøren skamroses i alle leirer som en profesjonell leder.

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

– Hvis noen i mine unge år hadde sagt at jeg skulle bli rådmann som 27-åring, hadde jeg trodd de var gale, sier Elisabeth Enger. I hennes omgangskrets på Ridabu i Vang kommune (senere innlemmet i Hamar) skulle jentene enten bli sykepleiere eller lærere.

Faren var vaktmester på skolen, mange andre fedre var jernbanefolk.

– Dette var et samfunn der folk holdt sammen. Her var det flust av solidaritet og stabilitet. Folk stilte opp for hverandre, og sånn er det ennå. Faren min hjelper til med å måke snø for andre, og mora mi

får hjelp til julebaksten ...

I dag bor Elisabeth Enger i kongelige omgivelser. I 15 år har hun hatt den fasjonable adressen Bygdø Kongsgård, der ektemannen jobber som seksjonsleder. Hennes favorittsteder er Kongeskogen og Oslofjorden, der hun kan hente seg inn igjen fra hektiske arbeidsdager i Bærum kommunes tjeneste.

«Dette kan jeg også»

– Hvordan kom du på å søke Kommunalhøyskolen?

– Det kom nok av at faren min satt i kommunestyret. Jeg var samfunnsengasjert og husker at

GLEDER MEG: – Jeg gleder meg til å komme i gang, sier Elisabeth Enger, som vil bruke den første tida til å observere, lære og lytte.

Sagt om Elisabeth Enger

Nedenstående sitater er hentet fra Budstikka dagen etter at Elisabeth Enger ble tilsatt som jernbanedirektør.

«Det er synd at hun slutter. Vi har hatt et godt forhold til henne som rådmann. Enger har vært inkluderende.»

BJØRN JOHNSEN,
leder av Fagforbundet i Bærum kommune

«Er det noen som kan få skikk på Oslo-tunnelen, er det Elisabeth Enger.»

BJØRN RØTNES, Høyre i Bærum

«Det er bare én ting å si, Enger er en fantastisk person.»

ANNE-GERD STEFFENSEN, Frp i Bærum

«Jeg har likt henne veldig godt. Hun er spesielt flink til å framstille økonomiske problemstillinger på en måte så alle skjønner det.»

OLAV STORLI, Pensjonistpartiet i Bærum

«Hun er dyktig. Derfor er jeg ikke veldig overrasket over at hun får jobben som jernbanedirektør.»

KRISTIN SKOLT GROSÅS, KrF i Bærum

«Det er gledelig for Jernbaneverket, men synd for Bærum kommune.»

OLE-ANDREAS LILLOE-OLSEN, Venstre i Bærum

«Elisabeth Enger er en dame jeg har stor respekt for. Hun er så profesjonell.»

DAG S. SØRHEIM, Rødt i Bærum

«Enger er veldig inkluderende og samlende, noe som er en ekstremt viktig egenskap.»

HARALD SÆVAREID, SV i Bærum

«Jeg er ikke et øyeblikk i tvil om at Elisabeth Enger på mange måter er et scoop for Jernbaneverket.»

ERIK VIGANDER, politisk redaktør i Budstikka

« ...jeg kan mye om å få folk til å jobbe godt sammen mot klare mål»

- jeg satt og bladde i sakspapirene hans.
 - Men det er et skritt derfra til å bli Norges yngste rådmann som 27-åring?
 - Ja, men da jeg kom ut i yrkeslivet og så hvordan ting fungerte, tenkte jeg: «Dette kan jeg også.» Etter en periode som saksbehandler i Akershus fylkeskommune søkte jeg jobben som formannskapssekretær i Skodje kommune i Møre og Romsdal. Kort tid etter ble jeg konstituert som rådmann og senere ansatt. Jeg var heldig og ble vist tillit. Men læringskurven var bratt. Jeg skulle tross alt lede en forholdsvis stor organisasjon som var satt til å tjene 3000 innbyggere.

I krise

Jernbanemagasinet møter en jovial kvinne som gang på gang snakker om åpenhet og dialog. De som kjenner henne, supplerer med disse

adjektivene: Klar. Verdig. Behagelig. Sterk. Tøff. Rollebevisst. Arbeidsom. Profesjonell.

– Du har vært leder i over 20 år. Hvilke resultater er du mest stolt av?

– Gjennomgående er jeg mest stolt av at jeg har fått folk med på endringer når det har vært nødvendig. Jeg har hatt et godt samspill med de politiske organene og fått med meg både ledelse og ansatte. Innimellom har det vært ganske tøffe tak, men jeg har hele tida lagt vekt på å få til dette samspillet, svarer Elisabeth Enger, som for et drøyt år siden sto opp og tok ansvar da det ble avdekket grov korrupsjon i Bærum kommunes eiendomsforvaltning.

«Det er mitt ansvar at lover og regler følges. Kritikken fra granskningsutvalget viser at jeg ikke har vært flink nok,» sa hun til pressen.

– Det oppsto en krise mellom kommunen og innbyggerne. Håndtering av denne saken ble helt avgjørende for å kunne gjenopprette tillit. Jeg lærte mye om krisehåndtering og mediehåndtering. Videre har jeg måttet reflektere om hvor balansegangen går mellom tillit og kontroll. I en organisasjon må du ha tillit, men også kontrollsystemer mot utro tjenere. Derfor har jeg lagt vekt på å sette etiske spørsmål høyt på dagsordenen.

«Kommuneelsker»

– Du har sagt at du brenner for offentlig sektor?

– Det har sikkert noe med min bakgrunn å gjøre. For meg har fellesskapsløsninger alltid stått sterkt. Jeg har kalt meg «kommuneelsker». For meg betyr det å være aktiv i moderniseringen. Vi må utvikle en offentlig sektor for en ny tid med nye krav, og det gjelder alle

typer offentlige virksomheter. Akkurat dette trigger meg, fordi det er så viktig for folk. Sikkert også fordi jeg har et konkurranseinstinkt. For meg er det viktig å ha visjoner og store mål og underveis modernisere profilen, tenkemåten og arbeidsmåten. Hittil har mitt fokus vært kommunal sektor. Jeg er spent på staten.

Ydmyk

– Hvilke visjoner og store mål har du for jernbanen i Norge?

– Det vil jeg ikke være tydelig på nå. Jeg går til min nye jobb med stor ydmykhet. Jernbane er en virksomhet jeg ikke kan.

– Men du ble forskrekket da du oppdaget at Bærum kommune har like store budsjetter som Jernbaneverket?

– Ja, jeg ble veldig overrasket. Vi får håpe at Jernbaneverket forlater Bærum nivå.

– Hva er jernbane for deg i dag?

– For meg er jernbanen en miljøvennlig, effektiv og behagelig måte å frakte folk på, likeså en miljøvennlig og effektiv måte å transportere gods på. Derfor er jernbanen noe å satse på.

Robust i bunnen

– Jeg er imponert over de samfunnsloftene som ble gjort da mye av dagens jernbanenett ble bygd for 100-150 år siden. Den gangen samlet samfunnsbyggerne alle gode krefter om en stor satsing.

– Er dette mulig å få til igjen?

– Det gjenstår å se, selv om jeg nok må erkjenne at det avhenger av andre prosesser enn ansettelsen av meg. Også i dag har vi mange gode krefter som støtter opp om jernbanen. Dette handler ikke bare om frakt, men også om følelser. Det viktigste Jernbaneverket kan bidra til, er å gi folk den gode reiseopplevelsen. Selv om folk har slitasjer i forhold til jernbanen, så tror jeg det er et robust forhold i bunnen.

Blide mennesker

Elisabeth Enger har begynt å lese seg opp på jernbane og Jernbaneverket. Etter at hun møtte de ansatte på Stortorvet under et allmøte rett etter sin egen ansettelse, har hun hatt møter med ledelsen i Jernbaneverket. Fram til sommeren skal hun møte hver og én av dem som sitter i ledergruppen.

– Hvilke inntrykk har festet seg så langt?

– Jernbaneverket framstår som en profesjonell organisasjon som har godt dokumenterte planer. Her er et stort mangfold av oppgaver, mye kompetanse og ikke så manndominert som jeg forestilte meg. Folk jeg møter, er blide og imøtekommende. Her er tydeligvis god stemning. Og det er positivt.

– Kom med innspill

– I det første møtet med de ansatte gjorde du det klart at du er en tydelig og resultatorientert leder. Hva er ditt tydelige hovedbudskap til de ansatte i Jernbaneverket i dag?

– Her er ett tydelig budskap til de ansatte: Kom med innspill. Jeg vil gjerne komme i kontakt med mange. Jeg vil vite hvilke endringer folk er opptatt av. I hvilken retning bør Jernbaneverket gå for å oppnå sine mål? Det ønsker jeg folks oppfatninger om.

– Hva er det første du vil gripe fatt i som jernbanedirektør?

– Jeg vil først bli kjent med virksomheten. Observere, lære og lytte.

– Vil du reise mye rundt? ►

«En flott dag»



«Da samferdselsminister Liv Signe Navarsete inviterte til pressekonferanse for å bekjentgjøre at jeg var ansatt som jernbanedirektør, føltes det godt. Jeg hadde da gått og visst det noen dager.

Jeg skal innrømme at jeg hadde vært inne i en tenkeperiode og spurt meg selv: «Skal jeg dette???» Og jeg fikk faktisk mer lyst jo mer jeg tenkte på det.



Fredag 28. april var «en spennende dag for Josefine», og det ble en flott dag!

Statsråden presenterte meg på en hyggelig måte, og jeg fikk mye positiv respons; mange blomster og lykkeønskninger.



Jeg er glad for at jeg fikk komme til Stortorvet og hilse på så mange medarbeidere med én gang. Her ble jeg møtt på en meget god måte av Steinar Killi.

Jeg merket at det var en spenning i kantina, men ble glad over å møte den flotte gjengen for første gang. Jeg synes det var et godt møte. Det bidro ytterligere til den godfølelsen jeg allerede hadde.



Det blir lenge å vente, men jeg er et samvittighetsfullt og pliktoppfyllende menneske og er opptatt av å slutte skikkelig der jeg nå er.

I tida framover skal jeg tømme hodet for det som har vært og åpne for det som skal komme. Vi sees i august!»

Elisabeth Enger (fortalt til Tore Holtet)

- Ja, jeg vil prioritere det ganske tidlig. Det å snakke mye med folk vil forresten være min arbeidsstil hele tida. Det gjelder både internt og eksternt. Jeg vil legge vekt på å få oversikt over hvilke forventninger som stilles til Jernbaneverket fra omgivelsene.

Kraft

– Hva vil være ditt tydelige hovedbudskap til de politiske myndigheter?

– Det gjenstår å se.

– I siste nummer tar tidligere statsfornyer og Telenor-sjef Tormod Hermansen til orde for å fornye Jernbaneverket til et statsforetak som kan modernisere det norske jernbanenettet i et raskere tempo. Er du enig med ham?

– Det vil jeg ikke mene noe om. Jeg registrerer imidlertid at Jernbaneverket må forholde seg til stadig mer krevende kunder og omgivelser. Og krevende kunder er viktig. Det gir kraft til å utvikle organisasjonen. Dette vet jeg litt om, da Bærum har landets mest krevende innbyggere. Det å få oppmerksomhet er positivt. Et høyt støynivå kan snus til et kjempefortrinn.

– Kommer det raskt nye omorganiseringer?

– Gjennom mange år som leder har jeg lært at det ikke finnes så mange utfordringer der organisering er svaret. Jeg har mer tro på å jobbe med kultur for å oppnå mål. Samspill og kompetanseutvikling er to sentrale nøkkeler.

Lærenem

– Du har ingen jernbanebakgrunn. Hva tenker du om det?

– Det ser jeg ikke som noe problem. Jeg kommer til en organisasjon som kan alt om jernbane, og jeg kan mye om å få folk til å jobbe godt sammen mot klare mål. Jeg kan også mye om omdømmebygging og det å utvikle ulike typer kompetanse i en organisasjon. Og selv om jeg har manglende kunnskaper om jernbane, er jeg ganske lærenem. Jeg gleder meg til å bli kjent med virksomheten – å komme på innsiden av organisasjonen og fagområdene.

–Jeg skal ærlig innrømme at jeg ikke er så teknisk interessert, men som rådmann har jeg vært leder for helse, kloakk, skole, brannvern, sosialtjeneste, snøbrøyting og vannforsyning. Tilsynelatende har det gått bra.

Dra godt i lag

– Liker du å være sjef?

– Ja, det gjør jeg. Jeg liker å ha innflytelse og å få til ting. Jeg liker utfordringer og det å få folk til å dra godt i lag. Jeg liker å være i posisjon til å påvirke for å oppnå resultater – jobbe mot langsiktige mål og feire alle seirene underveis.

– «Er det noen som kan få skikk på Oslotunnelen, er det Elisabeth Enger,» mener Høyres mann i Bærum. Også de andre gruppelederne i kommunestyret skamroses deg ...

– Det tar jeg som uttrykk for at politikerne i Bærum har stor tillit til meg. De opplever vel at jeg har oppnådd resultater i den organisasjonen de kjenner. Jeg kom til en kommune som hadde hatt mer ressurser enn andre kommuner, men statens nye utjamningsordninger gjorde at det ble mindre igjen på Bærum. Derfor har det vært nødvendig å gjennomføre tøffe omstillingsprosesser. Vi har tatt ned tjenestenivået med om lag 450 millioner kroner. Derfor er det ekstra hyggelig å slutte med så mange gode attester. Politikerne i Bærum har for øvrig vært flinke til å gi tilbakemeldinger hele veien. Jeg er bortskjemt.

– Bruk kreativiteten

– Hva skal de ansatte i Jernbaneverket forberede seg på til etter sommerferien?

– Jeg håper at de ansatte møter meg med et åpent sinn. Jeg er tilhenger av mest mulig åpenhet i alle relasjoner. Så tenk gjennom hvilke budskap du har og kom fram med dem.

– En oppfordring til: Bruk kreativiteten! Jeg ønsker å gi kreativiteten gode vilkår. På samme måte som jeg er avhengig av handlingsrom i min jobb, er den enkelte ansatte avhengig av handlingsrom i sin hverdag. Det krever tillit begge veier med krav til holdninger og standarder på den jobben som utføres. Vi blir ikke en offentlig virksomhet hvis vi ikke er konkurransedyktige og hele tida legger vekt på å ha høy produktivitet og effektivitet, konkluderer Norges nye jernbanedirektør, Elisabeth Enger.

Cand. lager og logistikk

Etter at Bjørn Vårum, Kristoffer Trang og Paul Gustad tok fagbrevet i logistikk, har samtlige som jobber på lager ved Jernbaneverkets forsyningsseksjon i Region Nord fagbrev.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** JOHAN OSKAR AUNE

– Kompetanse innenfor logistikk skal gi grunnlag for god kvalitet i det arbeidet som utføres på lager-siden i Region Nord, sier seksjons-sjef Fredleiv Myklegard, som har vært en pådriver for at medarbeiderne har gjennomført denne fagutdannelsen.

De tre siste gikk opp til eksamen 8. april, og alle sto. Den praktiske prøven ble avlagt ved sentrallageret på Støren.

Under prøven måtte karene vise at de hadde tilfredsstillende ferdigheter innenfor håndtering av gods, truckkjøring, HMS, doku-

menthåndtering og bruk av logistikkrelatert dataverktøy.

Teori ...

Før den avsluttende praktiske prøven hadde de tre gjennomført et 110 timers teorikurs i transport og logistikk. Dette kurset ble gjennomført ved en videregående skole i Trondheim med undervisning på ettermiddag og kveld en gang i uka og et par helger i løpet av det siste året.

I tillegg har de som et ledd i utdanningen gjennomført et 20 timers kurs i ADR (farlig gods). Den teoretiske del av fagbrevutdanningen ble avsluttet med en fem timers eksamen.

...og praksis

Et grunnleggende krav i forbindelse med utdanningen til fagbrev er praksis. For praksiskandidater som Paul, Bjørn og Kristoffer har vært, er det krav om minst fem års praksis fra fagområdet for å kunne avlegge den praktiske prøven. Disse karene har en lang og allsidig erfaring både fra Jernbaneverket og annen virksomhet.

Det siste året har de gjennomført en rekke forbedringer på lagersiden i Region Nord, blant annet etableringen av bruberedskapslager på Støren og etablering av satelittlager på banestrekningene i Region Nord.



KOMPETENTE: De har alle lang og allsidig praksis fra lager- og logistikkvirksomhet. Nå har f.v. Bjørn Vårum, Kristoffer Trang og Paul Gustad også handfast bevis på kompetansen gjennom fagbrevet i logistikk.

LAGER

- Organisering av Jernbaneverkets lagervirksomhet:
 - ▶ Sentrallager er plassert på Grorud, Voss, Kristiansand og Støren.
 - ▶ Satelittlager er plassert på strategiske steder langs jernbanenettet.
 - ▶ Lagerdriften følges opp av Forsyningsavdelingen.

VEKSLING:

Elisabeth Enger opplever at hun er blitt godt mottatt i Jernbaneverket og ser fram til 4. august.



– Mer papir gir ikke en sikrere jern bane

NTNU-professor Jan Hovden mener Statens Jernbanetilsyn og Jernbaneverket er enige om de grunnleggende prinsippene for sikkerhetsstyring. Han tror konflikten rundt sikkerhetsgodkjenningen i verste fall kan ta oppmerksomheten bort fra praktisk sikkerhetsarbeid.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

– Jeg synes Jernbaneverket fullt ut har akseptert regelverket rundt risikobasert sikkerhetsstyring. Forskjellen mellom de to tror jeg går mer på at tilsynet har en formalistisk revisortilnærming mens Jernbaneverket forsøker å forene det beste i risikobasert sikkerhetsstyring med det beste fra den gamle jernbanekulturen. Det kan være så enkelt som at Jernbaneverket er litt nærmere den virkelige verden og må bryne seg på reelle risikoproblemer og ikke bare på systemer og dokumenter, sier Jan Hovden, som er professor i sikkerhetsledelse ved Institutt for industriell økonomi og teknologiledelse ved NTNU.

Hovden er også leder for de årlige Sikkerhetsdagene på NTNU; han er tilknyttet Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap og er mangeårig deltaker i sentrale ekspertfora i inn- og utland knyttet til sikkerhetsledelse.

Etter tretti år som forsker på sikkerhetsledelse er han usikker på om det er noen særlig tett kobling mellom den faktiske sikkerhetsrisikoen og kvaliteten på sikkerhetsstyringssystemet.

– Det kan faktisk være slik at

veldig fokus på styringssystemer, administrative rutiner, prosedyrer og opplegget rundt det kan ta vekk ressurser og oppmerksomhet knyttet til konkret, praktisk sikkerhetsarbeid, sier Hovden.

Balansegang

Han mener det er en balansegang mellom å ha et sikkerhetssystem som gir rammer og veiledning for hvordan man skal jobbe, og et system som beskriver alt til den minste detalj.

– Det beste er å åpne for at folk bruker sin kompetanse, erfaring, vett og forstand i den praktiske utøvelsen av sikkerhetsarbeidet. Detaljstyring med sjekklister kan være en erstatning for å bygge opp kompetanse, slik det ble gjort før. Folk hadde lært hva de skulle gjøre. De trengte ikke ha med PC'n for å vite det, sier Hovden, og viser til at en fare ikke forsvinner selv om den er omtalt på et papir:

– På jernbanen skjer det noe hele tida med skinnbrudd, solsleng, en utglidning her og et ras der. Det er skumle tegn. Løsningen ligger ikke primært i en sikkerhetsgodkjenning og et sikkerhetsstyringssystem,

men i at det blir stilt ressurser til rådighet til å gjøre noe med nedslitte linjer, nedslitt utstyr og etter-slep i vedlikeholdet, sier Hovden.

Han er redd for at virksomheter skal drukne i rituell dokumentasjon der omorganiseringer, en rivende teknologiutvikling og en for øvrig dynamisk virkelighet ikke så lett lar seg detaljbeskrive.

Modellmakt

Jan Hovden har fulgt prosessen med sikkerhetsgodkjenningen av Jernbaneverket fra utsiden. Han mener å øyne en kamp om modellmakt mellom tilsynet og JBV.

– I avslagsbrevet fra tilsynet opplever jeg at kommentarene er for detaljerte i forhold til et godkjenning-institutt. Jernbaneverket har rett i at det er uklart hva som ligger som krav til en godkjenning. Der føler jeg at det foregår en maktkamp og posisjonering mellom de to. Det er kanskje en maktkamp som kan forklares ut fra historien, fra den gangen alle funksjonene lå i NSB, sier Hovden.

– Det som tilsynet påpeker, kan være indikatorer på at kanskje ikke alt er bra. Men jeg er ikke sikker på at det har en alvorlighetsgrad som tilsier at man ikke skal gi sikkerhetsgodkjenning, – for det er en svært alvorlig sak, sier Hovden, og sammenlikner med en annen bransje:

– Det er en utenkelig tanke at Petroleumstilsynet skulle bestemme at StatoilHydro ikke skulle få

SIKKERHETSGODKJENNINGEN

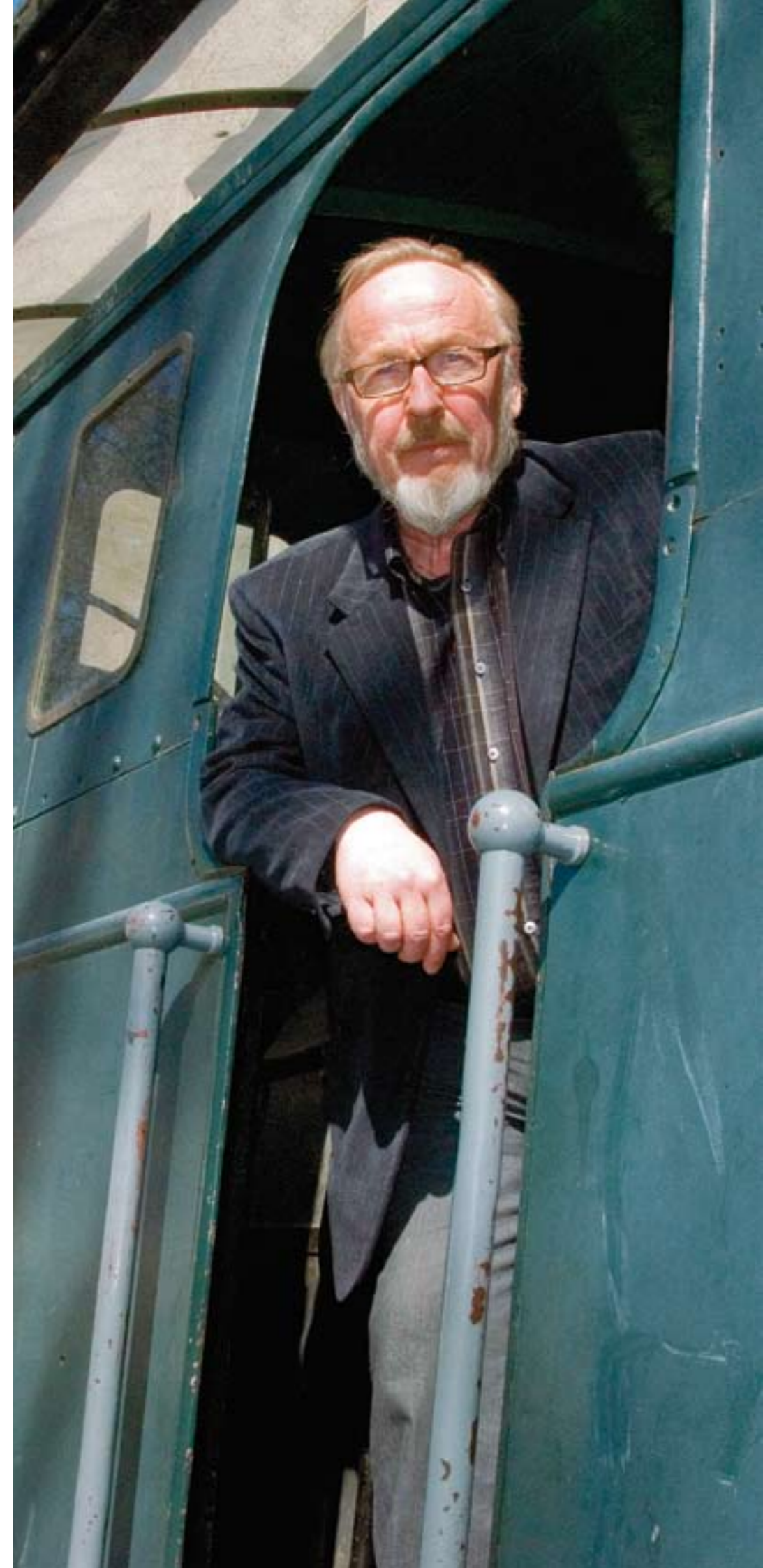
- ▶ **2004:** EU vedtar et sikkerhetsdirektiv som blir innarbeidet i norsk lov som «lisensforskriften». Jernbaneverket (JBV) får en frist til 1. januar 2007 med å bli godkjent som infrastrukturforvalter
- ▶ **15.12.05:** JBV sender den første søknaden
- ▶ **12.01.06:** Statens Jernbanetilsyn (SJT) konkretiserer sine krav til en lisens i et møte med JBV
- ▶ **22.12.06:** Samferdselsdepartementet utsetter fristen til 1. januar 2008.
- ▶ **21.12.07:** Departementet utsetter fristen til 1. juli 2008.
- ▶ **18.02.08:** JBV sender søknad om sikkerhetsgodkjenning
- ▶ **03.04.08:** SJT avslår søknaden
- ▶ **21.04.08:** JBV anker avslaget
- ▶ **01.07.08:** Togene står?

drive oljevirkosomhet mer. Men de har stengt og vil fortsatt kunne stenge enkeltinstallasjoner. Brukt på jernbanen kunne noe tilsvarende vært at Jernbanetilsynet slo ned på aktiviteter og linjer der det gikk «over stakk og stein». Det kan vel ikke være meningen at man ikke skal drive jernbane i Norge før alt er perfekt ned til den minste detalj?, spør Hovden.

KUNNSKAP: Professor Jan Hovden mener et sikkerhetssystem som åpner for bruk av kompetanse, erfaring, vett og forstand er bedre enn et som beskriver alt ned til minste detalj.

«Det kan vel ikke være meningen at man ikke skal drive jernbane i Norge før alt er perfekt ned til minste detalj.»

JAN HOVDEN, Professor i sikkerhetsledelse ved NTNU



Vil ha meir jernbane

Fylkesrådet i Hedmark krev at arbeidet med dobbeltspor frå Eidsvoll til Lillehammer blir starta opp innan 2010, og at Rørosbanen og Solørbanen blir elektrifiserte. Fylkesrådet støt ei vidare utgreiing av høg fartstog, men meiner at høg fartstog først er aktuelt når dei to andre krava er oppfylte. Fylkesrådet tykkjer ramma til Jernbaneverket er for låg og vil ha ho auka med 50 prosent, heiter det i framlegget til Nasjonal transportplan.

Smil på toget

Lokaltoga til NSB skal få høgoppløyselege kamera som vil surre og gå ustoppelig når toget er i drift. Bileta blir lagra, men ingen i NSB vil få sjå opptaka. Om det skjer noko gale på toget, kan NSB overlata opptaka til politiet. Dei er dei einaste som får sjå gjennom opptaka. Til saman kjøper NSB fleire tusen kamera for å montere dei ved dørene og i vognene. Det skal òg monterast kamera på utsida av toget for å filme signala og anna som skjer framføre toget.



SAMSE TAK: Regiondirektør Anne Skolml i Jernbaneverket og lufthamnsjef Lasse Bardal i Avinor har store planar for Værnes flyplass og toget til og frå.

Saman for «flytog»

VÆRNES: I Trøndelag står Jernbaneverket og Avinor side om side for å skape vekst saman. Målet er at 60 prosent av dei som reiser med fly, skal reise kollektivt til og frå Værnes flyplass. Og fleire enn i dag helst med tog.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Når dei første salvene smell i Gevingåsen, kanskje på nyåret neste år, skal massen straks køyrast til Værnes flyplass. Avinor treng 360 000 kubikkmeter aldeles brennkvik til å utvide rullebanar og bygge ny oppstillingsplass for fly rett sør for haldeplassen. Ved å hente desse frå den nye jernbanetunnelen slepp nærområdet å få tilført noko varig sår i naturen. Miljøgiftene blir òg små når det er så kort veg mellom tunnelpåsletet og flyplassen.

På den andre sida, kloss opp til haldeplassen, er eit hotell i ferd med å reise seg opp frå grunnen. Avinor byggjer, men skal leige ut dei 180 romma og konferansefasilitetane til SAS Radisson. Det nye biletet av haldeplassen på Værnes syner knappe avstandar til det meste frå toget.

Ambisjonar for tog

Lasse Bardal, lufthamnsjef ved Værnes for Avinor, har som mål at toget skal ta ein mykje større del av transporten til og frå Værnes.

– Men ein fullintegrert stasjon krev høgare frekvens på toget. Medan både Bergen og Stavanger slit med at flyplassane ikkje ligg langs ein større transportakse, er Værnes i ein heilt annan posisjon, seier Bardal og kan sjå nordover mot byane Levanger, Verdal og Steinkjer i Nord-Trøndelag og sørover mot Malvik, Trondheim og Melhus – dei tre største kommunane i Sør-Trøndelag. Dei ligg alle som på ei snor ved eit jernbanespor.

– Eg tykkjer politikarane må bli flinkare til å snakke om det som trengst av jernbane i staden for å starte med pengane, slår lufthamnsjefen på Værnes fast.

Testar planovergangar

I Trondheim liksomkøyrer 25 testpersonar ei løype som inneber fleire passeringar av usikra planovergangar. Fem planovergangar er skilta på ulikt vis. Oppgåva er å finne ut om ein type skilting er betre for bilistar enn den som gjeld no.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

SINTEF sitt «åtfersdanalytiske laboratorium for samspelet mellom menneske, køyrety og veg» er åstaden for «prøvekaninane». I det einaste laboratoriet av sitt slag i Noreg står ein heilt alminneleg personbil med ein stor skjerm framom. Både utanfor og inne i bilen er det ei rekkje med kamera medan leidningar står i samspel med datamaskinar og fangar opp pedalbruken. Eit eige blikkpunktkamera får med seg korleis sjåføren ter seg når ho eller han møter ein planovergang – og det kanskje kjem eit tog.

– Testpersonane får først ti minutt der dei skal køyre på ein vanleg motorveg for å bli van med bilen. Etter ei kort pause skal dei deretter

køyre ei løype med dei ulike planovergangane, fortel forsøksleiar Tove Moe ved SINTEF.

Mykje informasjon

Etter køyringa skal testpersonane fylle ut eit skjema med sine vurderingar av kvar einiskild planovergang. Når alle har køyrt, blir svara frå testpersonane vurderte saman med dei data som er registrerte frå sensorar og kamera i bilen.

Det er Jernbaneverket som har gjeve SINTEF i oppdrag å finne ut om ei anna skilting av private planovergangar med relativt liten bruk kan gjere kryssinga meir sikker. Resultatet skal føreliggje før sommarferien.



PRØVEKANIN: Anne Moe er økonom tilsett ved Vegdirektoratet si avdeling i Trondheim. Ho er ei av mange som står på ei liste SINTEF kan ringje til når dei treng testpersonar.

Straff for billettssommel

Frå 5. mai må alle som ikkje har kjøpt billett på førehand, ut med 20 kroner ekstra for å kjøpe billett på NSB-tog – om det er billettautomat, Narvesen-kiosk eller billettutsal på stasjonen, vel å merke. NSB har plassert ut automatar på 93 stasjonar og haldeplassar. NSB har frå før av same ordning som Oslo Sporveier i Oslo. Ein billett for reise innan Oslo kommune kostar 22 kroner kjøpt på førehand og 30 kroner om bord. Tillegget på åtte kroner blir vidareført i Oslo. Det er for reiser utanom Oslo tillegget vil bli på 20 kroner.

Pensjonist

Ein markant jernbanemann på Rørosbanen har kasta inn handkleet og vorte pensjonist. Gunnar Vestby slutta 27. mars. Men for å sørgje for ein mjuk overgang til pensjonistlivet vil han framleis kunne bli å sjå som innleigd no og då. Vestby vart tilsett i NSB i 1967 og kjenner Rørosbanen som si eiga lomme.

Sommeropphold for funksjonshemmede barn

Det arrangeres igjen sommeropphold på Rondeslottet for jernbaneansattes funksjonshemmede barn.

Arrangementet avvikles i tidsrommet 23. til 28. juni 2008.

Programmet under oppholdet består bl.a. av natursti, aktiviteter i basseng og arbeidsstue.

Hver deltaker betaler en egenandel på kr 1 000,- som dekker opphold i dobbeltrom for seg selv og ledsager. Reise tur/retur Otta må bestilles og betales av hver enkelt.

Skriftlig påmelding sendes innen 25. mai til lag@jbv.no eller i posten til: Jernbaneverket, v/Laila Grønbacken, Postboks 788, Sentrum, 0106 Oslo.



HMS-pris

HMS-prisen som arbeidsmiljøutvalet (AMU) i Region Nord deler ut kvart år, gjekk for 2007 til Sveinung Bjørgvik. Bjørgvik har gjort det meste innan jernbane både i sporet og med trafikkstyring. I nokre år har han vore rådgjevar innan tryggleik og kvalitet, og han har i fleire år vore sekretær for AMU – heile tida med eit bankande hjarte for HMS-arbeid. Prisen blei delt ut av AMU-leiar Trond Andreassen (t.h.).

Ydmyk og stolt banesjef

Banesjef Kristine Jessen har ansvaret for mer enn 60 mil med jernbane langt borte fra Oslo-tunnelen. Hun er ydmyk overfor dem som har en annen jernbanehverdag enn den som finnes på Nordlandsbanen, men stolt av det de selv får gjort med små midler nordpå.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Når det kreves ekstra innsats av vedlikeholdsmidler ett sted i landet, har det en tendens til å bli mindre på de andre. Det må Kristine Jessen og hennes medarbeidere på Nordlandsbanen leve med.

– De fleste andre banestrekninger har en helt annen trafikkmengde enn det vi har på Nordlandsbanen. Jeg er ydmyk overfor at andre har en annen hverdag i forvaltningen av banen. Men selv om hverdagen er ulik, skulle jeg ønsket at vi kunne lære mer av hverandre, sier Jessen. Hennes og Nordlandsbanens strategi er å lete etter muligheter:

– Det er lett å bli frustrert over alt vi ikke får gjort. Vi prøver heller å fokusere på det vi kan få utført og på å få mest mulig ut av tilgjengelige ressurser, forteller Jessen. Men også det krever en stadig tøffere prioritering – og gir et økende etterslep.

Kristine Jessen hadde ennå ikke fylt 35 år da hun fikk ansvaret for alle de 73 milene fra Trondheim til Bodø samt for Namsosbanen og

Meråkerbanen. Den gangen hadde hun et årsbudsjett på 140 millioner kroner. Sju år senere har hun ansvaret for Nordlandsbanen fra Steinkjer og nordover i tillegg til Namsosbanen – og et årsbudsjett på knapt 80 millioner.

Mindre i pukken?

– Som banesjef opplever jeg at det blir lagt igjen mindre penger i pukken nå enn tidligere. Det er mange behov som skal dekkes på vegen ut til sporet. Av og til føles det som at det er det som blir til overs, som havner «i pukken». Man kan lure på hvor pengene tar veien, ja, sukker banesjefen, som likevel konsentrerer kreftene først og fremst om det som er hennes jobb nummer 1:

– Vår oppgave er å ta best mulig vare på det vi har. Dessuten prøver vi å sikte oss inn mot å nå de strategiske målene som er lagt. Det er K-tall, antall solslyng, oppetid, forsinkelsestimer, antall saktekjøringer og slikt som vi blir målt på. Vi bruker lokalkunnskapene som medarbeiderne sitter på, til å fore-

ta prioriteringene, sier Jessen og lovpriser gjengen hun er satt til å lede.

– Lokalkunnskap er alfa og omega på en bane med så lange strekninger og vanskelige forhold. Den lokalkunnskapen har medarbeiderne på Nordlandsbanen. De kjenner hver sville, hver skjæring og hvert drepsrør. Dessuten er de sporty og stiller opp når det er behov for det for å holde trafikken i gang, skryter sjefen.

Kristine Jessen vil gjerne understreke enda sterkere hva det betyr å ha folk på Grong, i Mosjøen, i Mo i Rana og videre nordover – som bor og virker i lokalsamfunnene.

– De er våre øyne og ører lokalt. Det er mye vi som sitter på Marienborg, ikke klarer å fange opp, men som de kan holde oss orientert om, forteller Jessen.

Ingen søndagsskole

Å være banesjef for 60 mil med jernbane som gjerne opplever fire årstider på én og samme dag der den snor seg langs fjorder og

STOLT: – Jeg er veldig stolt når jeg reiser rundt og snakker om Nordlandsbanen og hva vi har fått til.



«Av og til føles det som at det er det som blir til overs, som havner «i pukken»»

KRISTINE JESSEN, Banesjef Nordlandsbanen

► smyer seg over fjell over tre breddegrader, gir ikke bare solskinnsdager.

Kristine Jessen var for eksempel fersk banesjef da en lett dieselmotorvogn (type 93) kjørte inn i et jordras og tok peiling mot sjøen like sør for Fauske. Bildet av toget som sto med snuten ned i sjøen, ble slått opp over to sider i VG.

I fjor ble hun innkalt til minnegudstjeneste for noen ihjelkjørte sauer i Grane kommune. Presten og noen sauebønder syntes ikke det var grotesk å legge de døde dyrene inn mot sporet og holde minnegudstjeneste for dem – med full mediedekning.

Det endte naturligvis med at Jernbaneverket måtte anmelde de ansvarlige for seansen for brudd på reglene om farlig ferdsel langs og på sporet. Saken endte i forlikrådet, der de tilstedeværende tydeligvis ikke hadde fått med seg at det var de som var anmeldt – ikke Jernbaneverket.

Jo da, en banesjef nordpå kan også ha særdeles mangslunne arbeidsdager.

Ønsker ro

Gjennom de sju årene Kristine Jessen har vært banesjef, har det vært flere organisasjonsendringer. Da hun tok over i 2001, var de 15 i staben hennes. Nå er de 18, men de har også vært 23. Noen ble ansatt i nye stillinger hos banesjef, ble så tilbakeført til gammel jobb – for så å bli ansatt på nytt.

– Vi er naturligvis prisgitt eierne våre. De kan skifte etter et stortingsvalg. Jeg må innrømme at det gjør godt med litt organisasjonsmessig ro nå. Denne stadige roeringen var på nipet til å trigge lojaliteten, innrømmer Jessen.

Men hun er kjapp med å legge til at til tross for mange tøffe tak, synes hun at hun har en spennende

jobb. Akkurat nå ser hun fram til at fjernstyringa av Nordlandsbanen kommer på plass.

– Det vil gi oss lettere tilgang til sporet og lengre oppholdstid for å gjøre en jobb. Det vil helt opplagt gjøre oss mer effektive, og det blir plass til flere godstog fra nord. Dessuten er det fint at også vi får tilgang til samme teknologi som er en selvfølge i resten av landet, sier Jessen.

Sporty – og litt musikalsk

Som banesjef for den lengste banestrekningen i Norge er aldri spørsmålet hvordan man skal få slått i hjel tida. For en småbarnsforelder blir det enda mindre tid til overs.

– Mye av fritida er blitt brukt som lagleder i håndball og andre aktiviteter knyttet til barna, mens drømmen om å synge i kor er utsatt inntil videre. Men jeg tar gjerne en tur i skog og fjell både med og uten ski på beina, sier banesjefen, som også spiller litt piano – «men helst når ingen hører på».

Kristine er også en ivrig deltaker når jernbanedamene på Marienborg hver høst pakker sekkene med høvelig proviant og drar til fjells for en weekend i mannsfritt område.

Banesjef Jessen er utdannet sivilingeniør med hovedvekt på veg- og trafikkplanlegging og kommunalteknikk. Yrkesvegen kunne derfor blitt noe helt annet enn skinner og sviller.

– Det var helt tilfeldig at jeg begynte med jernbane etter noen år innen vegfaget. Men nå føler jeg veldig for jernbane og stortrives med jobben, avslutter Kristine Jessen.

PS! Når dette leses, har Kristine forhåpentligvis kommet seg vel gjennom 38 kilometer på ski fra Finse til Ustaoset i Skarverrennet.

Den nye persontogsjefen

Stein Nilsen har praktisert som persontogdirektør i NSB et par måneder. Det er så lenge at han kan slå fast at det i prinsippet ikke er så stor forskjell mellom å drive med tog eller fly. For det er i flybransjen han har hatt arbeidslivet sitt til nå.

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

– Jeg begynte som bagasjestuer i SAS på heltid i Bodø mens jeg studerte. Det var ei fin tid, sier Nilsen med et smil og røper at han i denne perioden også var LO-medlem.

Siden ble det klatring i lufta. Det endte helt på toppen av SAS Norge, som administrerende direktør. I 2004 brøt han av da SAS ble fusjonert med Braathens.

Som øverste sjef for persontogvirksomheten i NSB er det Nilsen som skal se 20 000 kunder på Oslo S i øynene når togene står. Da er det kanskje ikke noen drømmejobb å være persontogdirektør?

– Jeg ser ikke slik på det. Det sier meg at det er mye å ta fatt i, og at vi må bli bedre på å håndtere slike situasjoner. Og så må jernbanen bli satt i stand til å til å kunne levere det som kundene forventer. Når det står på som verst, kan det være lett å ty til

beskyldninger overfor både den ene og andre om hvorfor driftsavviket skjer. Men jeg har snakket med Einar Enger og blitt enig med ham om at vi bare skal fortelle det slik det er: Det blir stadig større gap mellom de politiske visjoner og virkeligheten innenfor jernbanen i Norge.

Bedre på beredskap

Men driftsavvik en gang iblant må ethvert logistikk-system regne med å måtte håndtere, mener Stein Nilsen:

– Alle som driver virksomhet på veg, til sjøs, i lufta eller på bane, må faktisk regne med at det skjer noe som gjør at ikke alt går som planlagt en gang iblant. Det som er viktig i slike tilfeller, er å være forberedt så man kan gjøre det beste ut av det, forteller Nilsen som skal sørge for at NSB får bygd opp en beredskapstropp som kan ta kommandoen når noe skjer.

– Da vil også mange på hovedkontoret i Prinsens gate bli involvert. Slik er det forresten i dag også. Hvis togene stopper, rykker en del fra administrasjonen ut for å bistå.

Slag i lufta

Som firebarnsfar har ikke Stein Nilsen så mye valg når det gjelder fritidsbeskjeftigelse. Men blir det tid til overs, vil han helst bruke den på å holde kroppen i godlage. Det beste da er å slå noen slag i lufta.

Hvilke slag det gjelder, vil han helst ikke røpe. Men selv i Jernbanens idrettslag er golf i dag en folkesport. Handikappet er det enda mindre grunn til å skjermes over. Det består av to tall – med et komma imellom.

KREVENDE: Etter et par måneder som persontogdirektør i NSB innser Stein Nilsen at det er mye å ta fatt i.



«Det blir stadig større gap mellom de politiske visjoner og virkeligheten innenfor jernbanen i Norge»

STEIN NILSEN, Persontogdirektør NSB AS

Avsporing i klimaregnskapet

Et kortsiktig fokus på kostnadseffektive klimatiltak hindrer nødvendig satsing på jernbanen. Politikerne risikerer å gjøre seg selv en bjørnetjeneste hvis de blir så opptatt av å telle antall tonn CO₂ at de glemmer det langsiktige arbeidet for å bygge et nullutslippssamfunn.

Klimaforliket mellom regjeringspartiene og opposisjonen på Stortinget resulterte i en del viktige forbedringer i norsk klimapolitikk. Betydelige beløp ble plussert på budsjettene til forskning på fornybar energi, kollektivtrafikk i storbyene og satsning på bevaring av regnskog, for å nevne noe. Men når det gjelder jernbanen, inneholder ikke klimaforliket mye å juble over. Et løfte om å øke investeringsbudsjettet med 250 millioner kroner i 2009 er for småtterier å regne. Til sammenlikning er ettersepet i forhold til gjeldende Nasjonal transportplan tre ganger så stort som den lovede ekstrabevillingen.

Økonomene og CO₂

Hvorfor i all verden blir den mest klimavennlige og energieffektive transportformen vi har, avspist med småpenger i Stortingets klimastrategi for de neste 10–15 årene? Svaret finner man – iallfall delvis – i analysene og regnestykkene som ligger til grunn for politikernes vurderinger. I økonomenes analyser rangeres aktuelle

klimatiltak etter kostnader på den ene siden, og antall tonn CO₂-utslipp som kuttes, på den andre siden. I et slikt regnestykke kommer jernbanen ofte dårlig ut. Å legge ned oljefyringsanlegg eller blande inn biodrivstoff i dieselen er enkle tiltak å beregne effekten av. Men å bygge en moderne infrastruktur for jernbane krever store investeringer, og klimaeffekten er vanskelig å måle. Hvor mange som vil parkere bilen og velge toget dersom det bygges nytt dobbeltspor på en strekning, er ikke lett å vite sikkert, og effekten de første årene vil i de fleste tilfeller være begrenset. Dermed er det ingen sak for økonomene å konkludere med at utbygging av jernbanen er lite kostnadseffektivt hvis målet er å redusere neste års klimagassutslipp med et gitt antall tonn CO₂.

Som med t-banen

Dette betyr ikke at jernbanen er et dårlig klimatiltak. Men de største effektene av å bygge et moderne jernbanenett vil vi ikke få se før mange år fram i tid. Et enkelt eksempel kan forklare: Da t-banen i Oslo ble bygd ut, bidro selvsagt banen marginalt til å løse datidas trafikkproblemer. Det var ikke store utslipp å kutte, og de nye t-banelinjene hadde neppe noen umiddelbar effekt på folks reisevaner. Men over de siste tiårene har t-banen hatt stor betydning for hvordan Oslo by har utviklet seg.

I dag er det vel ingen som tviler på at Oslos klimagassutslipp og trafikkproblemer ville vært enorme dersom ikke framsynte myndigheter hadde etablert et godt, sammenhengende t-banenett.

På samme måte er det med dagens utbygging av jernbanen. Det er først når jernbanen blir god nok til å definere framtidige utbyggingsmønstre og reisemønstre at den vil bli et virkelig betydningsfullt bidrag i klimakampen. Enkelte klimaeffekter, særlig når det gjelder godstrafikk, vil selvsagt kunne merkes på relativt kort sikt. Men de virkelig store utslippsreduksjonene som jernbanen har mulighet til å levere, ligger mange år inn i framtida.

Stirre seg blind

I løpet av de kommende 30–40 årene må Norge sannsynligvis redusere sine klimagassutslipp med opp mot 80–90 prosent. For å få til noe slikt vil vi være helt avhengig av de langsiktige utslippsreduksjonene som jernbanen kan gi oss. Og det er lett å forstå at hvis jernbanen skal bidra stort til klimakutt i 2030 eller 2040, må utbyggingen begynne nå. Likevel gjør kortsiktige økonomiske analyser at politikere prioriterer andre tiltak. Jernbanens skjebne i klimatiltaksanalysene er et godt eksempel på at det å stirre seg blind på raske utslippsreduksjoner og kortsiktige kroner per tonn CO₂ lett kan føre til avsporing.

Jernbane for klimaet

Jeg mener selvsagt ikke at politikere skal se bort fra tiltak som kan kutte klimaforurensningen nå. Vi trenger å komme raskt i



NULLUTSLIPP: Månedens gjest minner om at investeringer i klimavennlig infrastruktur trengs for å bygge et nullutslippssamfunn.

gang med utslippsreduksjonene, og alle gode tiltak som kan kutte utslippene på kort sikt, bør iverksettes straks. Men dersom beslutningstakerne i Stortinget og

Regjeringen glemmer det langsiktige arbeidet for å bygge et nullutslippssamfunn, dersom de forsømmer nødvendige investeringer i en klimavennlig infrastruktur for

framtida, vil de gjøre seg selv en bjørnetjeneste. Jernbanen trengs i klimakampen – samme hva økonomenes kortsiktige tiltaksanalyser sier.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Bård Lahn

TITTEL: Klimarådgiver i Norges Naturvernforbund og tidligere leder av Natur og Ungdom



«Mamma, mamma - to Knut'er»

Utbruddet kom fra Knut Bredholts barnebarn da hun som treåring så bestefar og tvillingbroren Arild sammen for første gang. For likere går det vanskelig an å bli. Nå runder gutta 60 år og kan se tilbake på til sammen 84 års innsats i pukken!

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

– Det ække bare, bare å være eneggede tvillinger, jeg får skylda for så mye jeg ikke har gjort, gliser Arild (eller er det Knut?). Fleipen sitter løst hos disse gutta. De har gjennom åra kjørt på samme sertifikatet og avløst hverandre i skisporet eller på stevnemøte med samme dame. Uten at noen merka det grann.

– Vi er ikke så like nå lenger, det var verre da vi var yngre, forteller Knut (eller er det Arild?) – Vi er faktisk like inni også. Tenker temmelig likt.

Livet i skinnegangen

Kalenderen viser 16. april. Tvillingene har bursdag og runder seksti, men starter likevel dagen på jobb i skinnegangen, som de har gjort de siste 42 årene.

– Det startet med sesongarbeid sommeren 1966. Om vinteren lå vi på skauen og hogg tømmer. Siden ble det mer og mer banearbeid. Vi har skifta sviller fra Rakkestad til Ski, forteller tvillingene.

– I løpet av ett år skifta vi 13.000 sviller! Da hadde vi en formann som virkelig sto på.

BLOMSTER:

Latteren sitter løst når nevøen Hans Petter gratulerer.



Han skjønte ikke hvor hardt tempo han holdt før han ble pensjonist. Nå legger vi kanaler ved Berg stasjon i Halden kommune. Det har vært mye variert arbeid, men vi har alltid holdt oss i nærheten av skinnegangen.

Bokstavelig talt – for de vokste opp kun hundre meter fra stoppestedet Mikkelslytta på Knatterudfjellet mellom Rakkestad og Sarpsborg. Faren var selvsagt banearbeider og fikk inn i alt fire sønner på jernbanen.

Klar for kake

Denne arbeidsdagen blir kort. I Sarpsborg venter arbeidskamerater med bursdagsselskap og kake. Den vil de ikke gå glipp av.

– Vi har alltid vært glade i bløtkake. Da vi fylte tolv, bakte mor en ekstra diger en i håp om at vi skulle forspise oss og gå lei, men den taktikken lyktes dårlig!

– Gutta har alltid vært flinke til å markere runde dager, forteller teamleder Odd Nygård, som også sleit i flere år med å holde orden på hvem som var hvem av de to. – Den dagen jeg fylte seksti, var jeg så uheldig å jobbe nattskift midt uti svarte skauen. Men jammen kom det ikke noen ut og serverte hele arbeidslaget nystekte vafler!

Endelig voksne

Lokalene til Jernbaneverket er fylt til randen, det må være om lag seksti stykker som har møtt opp for å hylle jubilentene. Ved døra står tre gigantiske bløtkaker, pyntet med gratulasjoner og et bilde i løvtynn marsipan av toget på stoppestedet Mikkelslytta.

Personalleder Hans Petter Bredholt ønsker velkommen. ▶

KLARE FOR KAKE: Tvillingbrødrene ble gjort stor stas på. Det fantes to kaker til av samme size.



KANALER: Gutta monterer kabelkanaler langs sporet.

► – Disse to kællane er faktisk onklene mine, starter Hans Petter og rekker akkurat å fortelle at han selv også har en bror og en fetter ansatt i jernbanen, før han blir avbrutt av en myndig røst fra salen:

– Og så er jo jeg far din, da! Det er storebror John, som er ni år eldre og pensjonist. Utenfor, før vi gikk inn, fortalte han at han hadde regnet tvillingene som guttunger helt til nå, men nå måtte de vel sies å ha blitt voksne.

Personalleder Knøttet

– Onklene har alltid vært noen store ertekroker, fortsetter Hans Petter. – Da jeg begynte her for noen år siden og var nyforlova, kom de løpende etter meg med

den store tanga og skulle klippe av meg ringen!

– Ingen hadde vel trudd at det knøttet der skulle bli personal-sjefen deres, ble det straks replisert fra den relativt godt voksne forsamlingen i salen, og straks summet det av historier rundt bordene.

Flere liter hundeband

Kollega Åge Willy Johansen fortalte om da han hadde hørt gjøken i april. «Hører du'n ikke?» spurte Knut. «Jovisst, nå hører jeg'n.» Men så var det bare Arild som hadde sneket seg ut i skauen og sto og gol.

Arild hadde også lurt Åge til å stoppe inni byen fordi han skulle kjøpe et «hundeband», men da han kom ut igjen så hadde han

vært på polet. Han visste at det likte Åge dårlig. Alle kjente tydeligvis historien, for nå haglet det med spørsmål «om de skulle ha seg noe hundeband i kveld.»

– De to gutta der, de trenger slett ikke noe flytende, ble det konkludert.

Rå i tikamp

Broder John fortalte om hvor vanskelig det var å vokse opp med de to «tatrane»:

– Da de var nyfødte, sov de aldri på likt. Hadde jeg første fått den ene til å sove, så skrek den andre, til slutt holdt jeg på å velte dem ut av vogga. Siden slo de spiker gjennom bann på noen sølvpokaler jeg hadde vunnet i idrett i Garden!

Og idrett har alltid stått Bred-

holt-brødrenes hjerte nært. Det handler om friidrett, nærmere bestemt tikamp, der Arild har ti norgesmesterskap.

– Jeg måtte nøye meg med andreplassene, «sutrer» Knut.

Spreke av å jobbe

Yndlingsøvelsen har vært lengde, der Arilds pers er på formidable 7,48. De tre brødrene Arild, Knut og Ivar hoppet i sine velmaktsdager 21 meter til sammen. (Dessverre forulykket Ivar i en tragisk arbeidsulykke for noen få år siden).

I gamle dager fikk gutta god trening av å jobbe. Lite var bedre enn å håndtere spett og slegge. I dag har jo maskinarbeid overtatt for mye av sjauinga.

– Nå er jo brødrene mine de

eneste som jobber her på jernbanen, for nå har jo jeg gått av, flirer John, som i mange år fungerte som organisator for idrettsbrødrene sine. – Så var det heller ikke så mange forsinkelser den gangen!

Bong fra Bjerke

Siden var det kaffe og mer kaker, og overrekkelse av gavekort og innsamling fra utallige kolleger. Ingen tvil om at tvillingene er populære i hele Østfold. En bong til løpet på Bjerke travbane i Oslo samme kveld ble også utdelt. I skrivende stund vet vi ikke resultatet, men det er uansett ingen tvil om at gaven ble satt pris på, for tvillingene har også hatt et hjerte for trav.

Det var på Momarken at barne-

«Vi er faktisk like inni også. Tenker temmelig likt.»

barnet observerte «de to Knutene». Og på Bjerke kom en gang Arild leiende på en travhest. Og rett etter at han forsvant ut av synsfeltet, kom Knut med sulkyen. «Jøss, ser vi dobbelt?»

Men vi tror vi vet forskjellen nå: Arild har to centimeter lengre kinnskjegg, hvis han da ikke har barbert det av seg innen bladet har gått i trykken. Uansett, grattis så mye ,karer!

Fyrbøter

Bildet er tatt på Svanskogbanan i Åmål. Det er eksponert etter «blandingsmetoden» med eksisterende lys/innfylling med blitz. 1/80 sek, F 5,6, ISO 800.



MITT JERNBANEKAMERABILDE

NAVN: Robert Lund
TITTEL: Lokfører NSB Oslo
KAMERA: Canon EOS 20D
BOR: Drøbak



Store summar

Det tyske konsultantselskapet SCI Verkehr har rekna ut at marknaden for sporsystem på jernbane i Europa ligg på 10,5 milliardar euro (ca. 85 milliardar kr.) i året og skal vekse med tre prosent årleg til 2012. Marknaden for elektrifisering ligg på 3,3 milliardar euro. Han skal og vekse. Det største einskildproduktet er sviller. SCI meiner det skal kjøpast sviller for 2,1 milliardar euro årleg og skjener for 1,8 milliardar euro. Salet av ballastfrie spor er på veg opp, og vil hamne på 390 millionar euro, meiner SCI Verkehr.

Påliteleg høg fart

Dei to høgfarstlinene som vart opna i Spania i jula, Madrid-Malaga og Madrid-Valladolid, blir allereie rekna som dei nest beste høgfarstiltoda i verda - etter Japan. Sjølv om dei ikkje har vore i drift så lenge, er dei verkeleg til å stole på. Mellom Madrid og Malaga var 99,9 prosent av toga i rute! Farten er det heller ikkje noko å seie på. Avstanden mellom Madrid og Malaga er som mellom Oslo og Trondheim. I Spania tek den reisa 2t40min. Frå slutten av februar i år kan òg spanjolane reise med høg fart på store deler av den over 600 km lange strekninga mellom Madrid og Barcelona. Dei raskaste tog nyttar 2t38min.

Fri flyt

Trafikstyrelsen i Danmark har gjeve grønt lys til at tyske lokførarar skal få lov til å køyre i Danmark. Kravet før dei kan gjere det, er at dei tek ei kompetanseprøve og får utstedt lisens som lokførar i Danmark.

Utgreiing

Banverket har i fått i oppdrag å greie ut framtida for 235 mil med jernbane der det er sær sars liten trafikk. Banverket skal finne ut kva desse banestrekningane har å seie i ein samfunnsøkonomisk samanheng, men òg vurdere eventuelle endringar i kven som skal forvalte desse banane.



RØSLIG DAME: Tunnelboremaskina Åsa er et imponerende syn. Hvorfor den har så stor munn og så store, sterke tenner? Fordi den skal spise gråstein, så klart.

Gjennomslag for Åsa

10. april nådde byggingen av Hallandsås tunnel en milepæl: Da trengte det gedigne hodet på tunnelboremaskina Åsa seg gjennom berget inn til påslagstunnelen midt på åsen etter å ha knasket hull i 2 522 meter med gråstein.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** STAFFAN ANDERSSON/BANVERKET

Gjennomslaget skjedde med bulder og brak. Og til stor jubel fra de som var til stede 150 meter under jordens overflate. Med dette gjennombruddet er halvparten av tunnelen ferdig. Nå skal maskina gjennomgå service et par måneder før det er på'n igjen med ny boring nordover.

Boringen har gått tregere enn ekspertene hadde forventet. Men det er underordnet noen andre krav i nettopp denne tunnelen: - Vi bygger en tett og stabil tunnel, og vi bruker en metode som er sikker og som oppfyller alle krav av teknisk og miljømessig art, sier prosjektdirektør Anders Rehnstrøm til banverket.se.

Krevende prosjekt

Etter at Riksdagen hadde vedtatt tunnelbyggingen i 1991, begynte anleggsarbeidet året etter. I 1997 var det full stopp. Berget var dårlig og det rant så store mengder grunnvann inn at brønnene i nabolaget tørket.

For å stoppe lekkasjene ble det injisert 1405 tonn med Rhoca Gil. Dessverre kom mye ut igjen og forgiftet både fisk og dyr i nærheten.

I 2003 ble arbeidet med å bygge ferdig tunnelen tatt opp igjen. Nå foregår byggingen med andre metoder. Likevel vil det ta flere år før den er ferdig.

Men den dagen vil være en merkedag også for Norge ettersom Hallandsås i dag er en flaskehals på Vestkystbanen, som forbinder Oslo og Østfold med Sør-Sverige og København.

Minnetog for unge deporterte

Det siste halvåret har det rullet en langt tog trukket av et damplok gjennom Tyskland. I vognene er det utstillinger som viser skjebnen til mange unge jøder, sigøynere og tatere under siste verdenskrig - også norske.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** AFP/SCANPIX

Det er anslått at over en million barn og unge ble sendt til utryddelsesleirene i Tyskland og Polen fra hele Europa og Sovjet-Unionen. De som ble deportert fra Norge, ble sendt med skip til tyske havner. Derfra gikk den skjebnesvangre turen videre med Deutsche Reichsbahn - forløperen til Deutsche Bahn.

Togutstillingen er et resultat av et borgerinitiativ fra flere tyske byer. De er siden blitt støttet fra mange hold, men ikke fra Deutsche Bahn.

Deutsche Bahn krevde en kvart million euro i kjørevegavgift og avgifter for stasjonsopphold. Dette virket så opprørende på mange tyskere at de reagerte med å strømme til utstillingen. I Berlin, da toget sto på Ostbahnhof der, kom så mange som 10 000 den første dagen.

Vaksinasjon mot rasisme

Franske SNCF, som for ikke lenge siden fikk erstatningssak mot seg for sin «innsats» i deportasjonene, stilte denne gangen opp med en gratis utstillingsvogn. Omdømmemessig var nok ikke det så dumt.

Minnetoget har vært på skinnene siden 8. november. Siste stasjon vil være Auschwitz på frigjøringsdagen 8. mai. Dit skal også barn og ungdommer fra førti tyske byer. I Auschwitz vil de overrekke minneting etter de unge naziofrene fra sine egne byer.

Ett argument for toget har vært å vaksinere mot rasehat og nynazisme. Før turen er over vil sannsynligvis 100 000 personer ha fått denne vaksinasjonen via et besøk i toget.



STERKE MINNER: Tyskerne har stått i kø for å slippe inn på minnetoget for de store deportasjonene til utryddelsesleirene i Tyskland og Polen. På toget minnes også norske barn som hadde sin siste reise med Deutsche Reichsbahn.



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

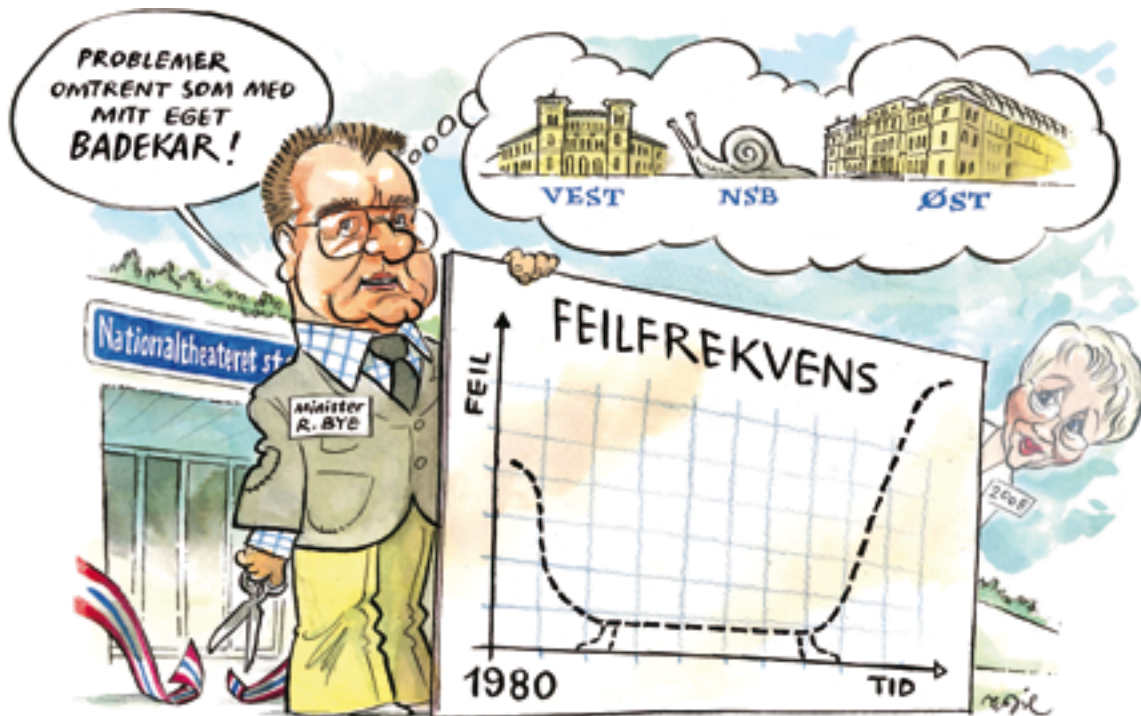
Info Sørlandsbanen

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



Oslo tunnelen

Det nærmer seg trettiårsjubileum for Oslo tunnelen, men om det blir noen fest, er vel heller tvilsomt. Den 30. mai er det 28 år siden jernbanetunnelen under Oslo ble høytidelig åpnet. Samferdselsminister Ronald Bye klippet snoren for 200 gjester fikk reise med åpningstoget til Nationaltheatret stasjon og videre ut til Skøyen. To dager senere gikk det første ordinære toget gjennom tunnelen. Forventningene var enorme, men det som fulgte, var en sommer med store driftsproblemer hos NSB. Innkjøringsvanskene i Oslo tunnelen var et av flere bidrag som gjorde sommeren 1980 til en «helvetessommer» for statselskapet.

Jeg har lært av en pedagogisk anlagt jernbaneingeniør at tekniske innretninger gjerne har en feilfrekvens gjennom levetiden som i grafisk form ser ut som et badekar. I starten er det mange feil som ofte døpes «barnesykdommer». Så synker gradvis tallet på feil, stabilitet inntreer og

kurven flater ut før så tidens tann, alder og elde får feilfrekvensen til igjen å øke – dermed får du fram badekaret i grafikken. Et slikt forløp forutsetter imidlertid et normalt vedlikehold. Det gjelder i en viss grad også for tunneler! Oslo tunnelens feilkurve begynner nå mer og mer å anta form av et sittebadekar ...

Da NSBs ledelse på 80-tallet drøftet planene om Nord-Norgebanen, uttrykte enkelte bekymring for den store andelen tunneler som traseen ville by på. Nærmere 70 prosent av banen ville nemlig ligge til dels under både jord og vann. Da uttalte NSBs banedirektør de bevingede ord: Intet er så vedlikeholdsfritt som et hull i jorden! Det kan nå synes som om noen kanskje har tatt den uttalelsen litt for alvorlig ...

Planene om Oslo tunnelen er mye eldre enn tunnelen selv. Allerede i 1939 forslo en komité som arbeidet med en samlet løsning for de to store jernbanestasjonene

i Oslo, at de skulle bindes sammen med en tunnel under byen. Havnebanen som ble etablert i 1907 med spor langs Akershusstranda og over Rådhusplassen der godstog passerte i skritthastighet, var allerede da kilde til betydelig irritasjon, og den delte stasjonsløsningen var en hemsko for jernbanens utviklingsmuligheter.

Den jernbanehistoriske kvern maler imidlertid langsomt. Først i 1960-årene begynte det for alvor å skje noe med planene. Tanken om å knytte Vestbanestasjonen til tunnelen ble forlatt; traseen ble flyttet nærmere sentrum, og i 1971 startet anleggsarbeidene med Oslo tunnelen parallelt med første byggetrinn på Oslo Sentralstasjon. Og etter at problemsommeren 1980 var gjennomlevd, åpnet Oslo tunnelen for en enestående vekst i tilbud og trafikk. Men det kan nok være noe sånt som fem millioner togpasseringer siden ...

reidar S. H.