

Jernbane

NR. 5 - 2008

magasinet



Vil ha oljefond for ny jernbane

- Vi må bygge et robust samfunn etter at oljen tar slutt, sier LO-leder Roar Flåthen. Han vil opprette et fond på 50 milliarder kroner for å sikre langsiktig utbygging av jernbanen.



Jernbaneverket

SIDE 4-13

Forventninger og budsjetter

Dette er nest siste gang jeg sender noen signaler gjennom denne spalten. De som har fulgt med, vil kanskje si at jeg har vært litt ensidig. Jeg har gjentatte ganger målbåret mine forventninger til Nasjonal transportplan, til statsbudsjettene og de reviderte budsjettene. Det har ofte handlet om penger.



Det er ikke ofte jeg har jublet over resultatene av disse prosessene. Det mest positive opplevde vi ved forrige statsbudsjett da en regjering for aller første gang oppfylte investeringsrammen som var lagt til grunn i Nasjonal transportplan. Så dempes gleden litt etter hvert når vi ser hvordan markedsprisene øker og nye sikkerhetskrav som ikke er finansiert, skal gjennomføres. Resultatet er at vi likevel ikke får så mye jernbane for pengene som vi håpet. Og samtidig øker bevisstheten om at vi har et svært stort vedlikeholdsbehov på den jernbanen vi allerede har.

Jeg har aldri opplevd en situasjon hvor forventningene og ønskene om økte jernbaneinvesteringer har vært så store som nå. Når mange nå ønsker andre finansieringsformer som blant annet prosjektfinansiering, er det en indikasjon på at det er en ubalanse mellom ønsker og forventninger og finansieringsmulighetene for infrastrukturinvesteringer. Dette er en ubalanse jeg tror en ikke kan leve lenge med.

Det må nå være fornuftig at regjeringen selv setter seg i førersetet og tar tak i denne ubalansen og legger fram løsninger. Den viktigste løsningen må være at en politisk er villig til å prioritere realressursene (folk og maskiner) til jernbaneformål. Da kan andre finansieringsformer enn i dag bidra til at samfunnets ressurser blir brukt på en effektiv måte. En slik løsning vil også kunne være mer langsiktig og forutsigbar og gi grunnlag for en effektiv gjennomføring av de store prosjektene.

LO-sjefens forslag om et fond vil kunne ha disse egenskapene. Det vil også kunne bidra til å virkeliggjøre det som må være en viktig målsetting - å investere i infrastruktur som vi skal ha glede av «etter oljen.»

LO-sjefens uttalelser finner du i denne utgaven av Jernbanemagasinet. I tillegg gir de to tidligere statsrådene Matz Sandman og Sigbjørn Johnsen uttrykk for mange av de samme synspunktene. I oversikten over fylkeskommunenes høringsuttalelser til etatenes forslag til Nasjonal transportplan ser vi også klart hvilke forventninger det nå er om mer penger til jernbanen.

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan bør si mye om økonomisk ramme. Men den bør også si noe om forutsigbarhet, langsiktighet og hvordan Jernbaneverket kan sikre seg at de pengene som bevilges, blir brukt mest mulig effektivt.

Steinar Killi
STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



10 Utfordrer

Matz Sandman mener statsministeren og partilederne i regjeringen må rette opp det han kaller en systemfeil i norsk infrastruktur.



16 I tet

Jernbaneverket ligger helt i tet i bruk av it-baserte vedlikeholdsstyringsverktøy.

LO krever krafttak for en ny jernbane	5
Norge vil ha mer til jernbane	7
- Dette går ikke lenger, Jens!	11
Smånytt innenriks	14
Datapionerer i sporet	16
Jernbaneverket er helt i teten	18
Min arbeidsdag:	
Trådløs oppsynsmann	20
Look to Oslo S	22
Godt i gang på Alnabru	24
Lyntog-eventyret	25



22 Topp moderne

Oslo S skal bli det mest moderne knutepunktet for kollektivtrafikk i Europa, og Jernbaneverket skryter av Rom Eiendom.

Smånytt innenriks	26
Møte med:	
Ole Jonny Friise	28
Fra fly til tog over kjølen	31
Jernbana på sakskartet	32
Fri flyt gjennom Europa	34
Sikkerhet skapes i møte mellom liv og lære	43
Mitt jernbanebilde:	
«Franske linjer»	44
Smånytt utenriks	46
Skrått bakfra	48



32 Eksamen

«Fordelinga mellom vedlikehold og investeringar vil bli eit sentralt spørsmål,» skriv samferdselministeren, som ser på NTP som ein slags eksamen.

34 Interrail

«Etter å ha reist på interrail i tre veker, ser eg ingen grunn til å fly til Middelhavet eller Alpane.»

Jernbane magasinet

NR. 5 - 2008

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland
REDAKTØR
Tore Holtet

FOTOJOURNALIST:

Øystein Grue

JOURNALIST:

Arvid Bårdstu
Njål Svingheim
Reidar Skaug Høymork
Egil Nyhus

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Arne Danielsen
Marit Bendz
Jens Ulrich Pedersen
Jon Iver Grue

FORSIDE: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet
Jernbaneverket HK
Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo
22 45 52 98 (916 55 298)
E-post: tore.holtet@jbn.no
Redaksjonen avsluttet 28. mai 2008.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no

Oppslag:

6.100

Layout:

Cox, Oslo

Trykk:

Stens trykkeri

Distribusjon:

Grafisk Mailing

LO krever kraftttak for en ny jernbane

Med 850 000 medlemmer i ryggen krever LO-leder Roar Flåthen at regjeringen oppretter et fond på 50 milliarder kroner for å sikre en langsiktig utbygging av jernbanen. LOs forslag reises i forbindelse med høringen om ny Nasjonal transportplan for 2010-2019.

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

– Norge vil ikke nå klimamålene uten jernbanen. Skal vi overlevere et bedre samfunn til kommende generasjoner, krever det modernisering av jernbanen, fastslår LO-leder Roar Flåthen i et intervju med Jernbanemagasinet.

Samfunnsansvar

De siste årene har LO blitt mer og mer synlig med en egen politikk for jernbane. Det mener Flåthen har en naturlig forklaring:

– Skal vi løse transportutfordringene vi står overfor, er jernbanen svært viktig. Da må vi begynne med å ruste opp kapasiteten rundt de store byene for å løse problemene i pendler- og nærtrafikken.

LO vil bruke fem milliarder kroner i året og gå over til prosjektfinansiering. Et fond på 50 milliarder kroner foreslås for å sikre forutsigbarhet. LO mener at dette må på plass nå som vi er på toppen av å høste av de enorme olje- og gassrikdommene landet har vært velsignet med.

– Da det ble klart at Norge hadde disse verdiene i Nordsjøen, var vi villige til å satse – basert på nasjonal styring. Resultatet ble verdens mest miljøvennlige olje- og gassindustri og støtteaktiviteter som er ledende på verdensmarkedet. Vi må tenke i de samme baner også når det gjelder jernbanen. Det

må være et samfunnsmessig ansvar å drive jernbane i et lite land som Norge, sier Flåthen.

Ser framover

Et stadig tilbakevendende tema er hva vi skal leve av når oljebrønnene er tomte og gassen svidd av.

– Når perioden med de store olje- og gassinntektene er over, må vi ha gjort de investeringene som skal skape et robust samfunn etterpå.

Vi må gjøre ting helt og fullt. For å få til det må vi kunne se langt fram i tid, sier Flåthen: – Vi må ha 20-30 år på å bygge den nye jernbanen som ikke betyr noe annet enn å materialisere de målsettingene det nå synes å være tverrpolitisk enighet om.

Bedre samordning

I sin høringsuttalelse til NTP skriver LO at de vil ha en enda

BYGGER VEI:
Byggingen av ny motorvei mot Hamar er i full gang. Ennå er det usikkert når jernbaneutbyggingen kan starte.



«Vi må stille oss slik at vi overleverer et godt transportnett til neste generasjon»

ROAR FLÅTHEN, LO-leder

- tettere samordning og styring med utbyggingsprosjektene innen samferdsel.

– Vi må passe på så vi ikke setter i gang flere store prosjekter samtidig. Med en langtidsplan får alle, både politikere, etatene og entreprenørbransjen, større forutsigbarhet, forklarer Flåthen, og gir samtidig regjeringen skryt for å være den første som har fulgt opp det Stortinget har vedtatt med bevilgninger til NTP.

Flåthen mener også det internt i jernbanesystemet har blitt mer orden i sysakene de siste årene, samtidig som tidligere tiders forsømmelser av jernbanen er blitt veldig synlige gjennom sprengfulle pendlertog og sviktende pålitelighet.

Bedre styring

– Det er ingen tvil om at jernbanen har vært forsømt i årtier. Da er det ikke tilfeldig at det oppstår feil som berører punktligheten til togene. Dette er ikke noe som kan rettes opp over natta, understreker Flåthen.

Men tida er mer moden for å gjøre noe nå enn tidligere, mener LO-lederen:

– Det har lenge vært mye diskusjon om jernbanen, men med negativ innfallsvinkel. Først ble det reist urealistiske krav om overskudd, vi fikk hyppige skifter av



LIV ETTER OLJEN: LO og Roar Flåthen vil modernisere jernbanen for å ruste opp samfunnet til et liv etter oljealderen.

ledere i NSB, det har vært skreket opp om subsidiering, vi har hatt lange debatter om hvem som skulle kjøre togene og sist under Bondevik II-regjeringen kom kravet til Jernbaneverket om å si opp tusen mann i drift og vedlikehold. Det var avgjørende at vi fikk stoppet det, sier Flåthen og mener ting er på stell på en helt annen måte i dag: – Nå opplever jeg at det er god ledelse og struktur, og at det generelt går mye bedre. Jeg synes de planene som foreligger om å modernisere jernbanen, virker troverdige.

LO på banen

LO er etter hvert blitt en betydelig aktør i jernbanedebatten, og Roar Flåthen var selv med på å legge grunnlaget for det.

– Både da vi utarbeidet nærings- og samferdselspolitikken til LO-kongressen i 2005 og deretter gjen-

nom arbeidet med klimapolitikken, fikk jernbanen en framtreddende plass i LO, forteller Flåthen. Siden har Norges største arbeidstakerorganisasjon deltatt aktivt i samferdselsdebatten og blant annet avholdt to samferdselspolitiske konferanser der jernbane har stått sentralt. Nå vil LO få på plass et system som sikrer systematisk og forutsigbar utbygging av et moderne jernbanelnett.

– I statsbudsjettssammenheng er pengene et «problem». Vi i LO tror at store jernbaneprosjekt må gjennomføres uavhengig av budsjettssalderinger. Det kan sammenliknes med å bygge hus. Det er ikke fornuftig å bygge et hus på den måten at du bygger litt nå og da over mange år, avhengig av hvor mye penger du til enhver tid har til rådighet, sier Roar Flåthen – på vei hjem til sitt eget hus på Kongsberg etter nok en dag som pendler til hovedstaden.

LOs JERNBANEPLAN

Innen 2019 vil LO ha

- Dobbeltspor på Vestfoldbanen til Tønsberg
- Dobbeltspor på Østfoldbanen til Fredrikstad
- Dobbeltspor Sandnes-Stavanger
- Dobbeltspor Bergen-Arna
- Oppgradering av Vossebanen
- Dobbeltspor fra Eidsvoll mot Hamar
- Ringeriksbanen Sandvika-Hønefoss
- Ny Eidangerforbindelse
- Gevingåsen tunnel
- Kapasitetsøkning på Nordlandsbanen
- Lengre kryssingsspor og kryssingsbelter på hovedstrekningene
- Utbygging og fornyelse av godsterminaler
- Innføring av ERTMS signalanlegg
- 250 km/t som minstekrav på alle nybygde strekninger
- Økt offentlig kjøp av persontogtjenester rundt byene

Norge vil ha mer til jernbane

Fylkeskommunene er entydige i sine kommentarer til Nasjonal transportplan: Bruk mye mer penger på infrastruktur og jernbane. Mens Jernbaneverket har anbefalt å øke rammen med 20 prosent, går flere fylkeskommuner inn for å øke den med 50 og 60 prosent.

Tekst: ARVID BÅRDSTU



+ 50%: Arnfinn Nergård (Sp), Hedmark



ØKE VESENTLIG: Tore O. Sandvik (Ap), Sør-Trøndelag



+ 20-60%: Laila Øygarden (Ap), Aust-Agder



+ MINST 50%: Nils Aage Jegstad (H), Akershus



+ MINST 50%: Roger Ryberg (Ap), Buskerud



MÅ ØKES: Toril Selsvold Nyborg (KrF), Hordaland



MÅ ØKES: Gunnar Viken (H), Nord-Trøndelag



+ 50%: Audun Tron (Ap), Oppland



+ MINST 60%: Tom Tvedt (Ap), Rogaland



+ MINST 60%: Gunn Marit Helgesen (H), Telemark



+ MINST 60%: Thore Westermoen (KrF), Vest-Agder



+ 60%: Per-Eivind Johansen (H), Vestfold



+ 50%: Ole Haabeth (Ap), Østfold



FOTO: ØYSTEIN GRUE

► Høringsuttalelsene fra fylkeskommunene til det framlagte forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019 er entydige. Penger bør ikke være noe problem.

– Nei, penger har vi flust av. De trenger vi ikke ta noe sted, sier fylkesordfører Per-Eivind Johansen (H) i Vestfold. Uttalelsen er symptomatisk for holdningen i fylkeskommunene når de skal kommentere forslaget til NTP. Fra Rogaland i sørvest til Østfold i øst og ellers der det går jernbane, er holdningen entydig: Investeringsrammene må opp, og det til mer enn de 20 prosentene som lå inne som det ene alternativet fra Jernbaneverket.

Tverrpolitisk

Et annet trekk er at holdningen er tverrpolitisk. Fylkespolitikkerne tar ikke bølgen for måten vi bygger nasjonens infrastruktur på nå. Det er tydeligvis ikke godt nok å vedta

en Nasjonal transportplan hvert fjerde år – og så ikke sette den ut i livet.

– Dagens system blir ei tvangstrøye. Vi ser at det rigide systemet til Finansdepartementet brukes til å regulere offentlig forbruk, men ikke det private. Dermed får vi fullt av rådyre hytter i fjellet og en nedslitt offentlig infrastruktur. Resultatet av det stramme regimet for å begrense pengebruken fra Finansdepartementets side blir sløsing med offentlige ressurser, sier Tore O. Sandvik, fylkesordfører for Arbeiderpartiet i Sør-Trøndelag.

Hans Høyrekollega i Akershus, Nils Aage Jægstad, er inne på noe av den samme tankegangen som Sandvik – om enn med et annet eksempel.

– Samferdsel er nedprioritert. Det er lettere å få 100 milliarder til avtafestet pensjon, som er subsidiering av privat forbruk, enn noen milliarder til et helt nødvendig dobbeltspor mellom Oslo og Ski, sier han.

Seksti prosent

Det er tvilsomt om fylkestingene har tippet i barskapet før de kom-

menterte hvor mye penger som må til i den nasjonale transportplanen som skal vedtas neste vår. Men svært mange havner på en økning i planrammene på 60 prosent.

Rogaland fylkeskommune sier «minst 60 prosent». Det samme gjør Telemark, Vest-Agder og Vestfold. Sør-Trøndelag fylkeskommune sier «vesentlig økning av rammen», Nord-Trøndelag at den «må økes ut over 20 prosent». I uttalelsen fra Hordaland fylkeskommune står det «må aukast».

Østfold, Buskerud, Hedmark og Oppland har alle havnet på en økning av ramma på minst 50 prosent.

– En økning av ramma på 50 prosent utgjør ingen stor penge-sum. I Norge har vi de siste tiårene vridd mer og mer penger over til privat konsum og mindre til fellesskapsløsninger. Nå må vi ta på alvor at det er behov for mer penger til offentlige formål, sier fylkesordfører Arnfinn Nergård (Sp) i Hedmark.

Mål og mening

Den tradisjonelle måten å finansiere utbygging av infrastrukturen

på, gjennom de årlige bevilgningene over statsbudsjettet, har i følge fylkeskommunene spilt fallitt. Dessuten vil de ha mer politisk styring på prosessen der den nasjonale transportplanen blir et forpliktende plandokument.

Det er påfallende mange fylkeskommuner som i sine høringsuttalelser poengterer at det ikke er mulig å nå de overordnede målene hvis samferdselspolitikken skal gjennomføres slik den er blitt i det siste. Med det mener de at det ikke er samsvar mellom de uttrykte ønskene om en bærekraftig samfunnsutvikling med overføring av gods fra veg til sjø og bane, mer kollektivtrafikk, et effektivt, sikkert og universelt tilgjengelig transportsystem som også skal bidra til å nå klimamål – og de ressursene som stilles til rådighet for å nå disse målene. Eller som noen sier: Det er de omforente målene som i stedet må bli førende for hvor store ressurser som skal benyttes.

Alternativ finansiering

Årlige bevilgninger over statsbudsjettet ved juletid må få sin avløsning i andre måter å finansiere utbyggingen på. Det er fylkestingene landet rundt helt enige om. Det ordet som går igjen oftest, er prosjektfinansiering. Det vil si at et helt utbyggingsprosjekt er sikret finansiering til anlegget er ferdig.

– Prosjektfinansiering gir mer for pengene og hurtigere framdrift, argumenterer fylkesordfører Per-Eivind Johansen i Vestfold.

Derimot er det flere måter å skaffe pengene på. Noen mener det må opprettes et infrastrukturfond; andre at utbyggingene får rimelige statslån. Atter andre går for en kombinasjon av offentlig og privat samarbeid om finansieringen (OPS) – også fra ganske uventet hold:

– Vi går for å utrede alternativ finansiering og i det ligger også muligheten til å benytte OPS, sier fylkesordfører Tom Tvedt i Rogaland. Og han er Ap-mann.

– Det kan ikke være fornuftig å investere alle pengene i utlandet med risiko for valuta- og børs-svingninger når vi kan få en rimelig avkastning ved å investere dem i moderne infrastruktur her, sier Tvedt.

40-50 års levetid

Det blir også stilt spørsmål ved hvor lang tid et anlegg skal avskrives på. Lang eller kort avskrivningstid er av betydning for et nytt anleggs samfunnsøkonomi-

NASJONAL TRANSPORTPLAN

- Nasjonal transportplan blir rullert hvert fjerde år og følger valgperioden på Stortinget
- Nåværende NTP omhandler perioden 2006-2015
- Forslag til NTP for perioden 2010-2019 ble presentert 17. januar 2008
- Forslagene er utarbeidet av Avinor AS, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket
- Høringsfristen gikk ut 30. april
- Regjeringen skal legge fram sitt forslag til NTP som stortingsmelding i desember 2008. Stortinget skal behandle saken i vårsesjonen 2009
- NTP 2010-2019 trer i kraft fra og med statsbudsjettet for 2010

miske nytteverdi. Noen av fylkeskommunene mener at en nybygd jernbane må avskrives over hele sin levetid. Det vil i praksis si de 40-50 årene banen kan brukes før det er nødvendig med fornyelse av skinner, sviller, kontaktledning, signalanlegg eller andre komponenter. Dermed får investeringen en langt høyere samfunnsøkonomisk nytteverdi enn dagens modell åpner for.

«Vi går for å utrede alternativ finansiering, og i det ligger også muligheten til å benytte OPS»

TOM TVEDT, fylkesordfører (Ap), Rogaland



«Penger har vi flust av. De trenger vi ikke ta noe sted»

PER-EIVIND JOHANSEN, fylkesordfører (H), Vestfold

- Dette går ikke lenger, Jens!



MÅ

ERKJENNE:

– Hovedfeilen i forhold til jernbanen er at vi finansierer nye banestrekninger gjennom kontantoverføringer på de årlige statsbudsjettene, sier Matz Sandman, som mener at det er tverrpolitisk støtte i Stortinget for en endring.

Tidligere statsråd Matz Sandman har studert infrastruktur i flere land og er ikke i tvil: - Norge har en systemfeil som må rettes opp, sier han og utfordrer Jens Stoltenberg og de andre partilederne til å ta helt nye grep i Nasjonal transportplan 2010-2019.

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

«Tid for sporskift nå». Det var tittelen på en kronikk som har vakt oppsikt etter at den sto på trykk i Aftenposten i februar. Artikkelen var signert de to eksstatsrådene Matz Sandman (tidligere barne- og familieminister, nå fylkesrådmann i Buskerud) og Sigbjørn Johnsen (mangeårig finansminister, nå fylkesmann i Hedmark).

De viste til transportetatens utredninger som konkluderer med at Norge har et samlet utbyggingsbehov på rundt 400 milliarder kroner for å oppnå en god standard på sine stamnett. Med det som bakgrunn foreslo de å omdanne Jernbaneverket og Statens vegvesen til statsforetak eller statlige aksjeselskaper. Samtidig argumenterte de sterkt for nye finansieringsformer for å få fart på moderniseringen av det norske jernbane- og veinettet.

Økende uro

– Jeg har følt en økende uro over at dette ellers så vellykkede landet har kommet så galt i forhold til sin infrastruktur, sier Matz Sandman. Fra august i fjor til nyttår tok han permisjon fra jobben som fylkesrådmann for å studere hvordan andre land lykkes med å fornye sin infrastruktur. Han besøkte blant annet fjellandet Sveits, som til tross for sin helt spesielle topografi har et av Euro- ►

- pas mest moderne jernbanesystemer.
Sandman reiste også til Finland og Sverige. Sistnevnte har en helt annen investeringstakt med åtte ganger så mye dobbeltspor som Norge og tester ut mer effektive måter å bygge ut jernbane på.

- Småpjuksk!

– Mens andre land setter seg noen klare mål og retter oppmerksomheten og hele sine systemer inn mot å nå disse målene, har Norge i altfor stor grad et ettårig perspektiv på det vi gjør. Vår utfordring er at statsbudsjettet i sin nåværende form ikke er egnet til å håndtere de store infrastrukturproppene. Jeg vil verken hakke på nåværende eller tidligere samferdselsministere. Også de er låst i systemet. Statsråd Navarsete kan imidlertid spare seg for å skryte av at hun har gjort så mye mer enn den forrige regjeringen. Det som er gjort, er bare noe småpjuksk! Vi står nemlig overfor årevis forsømmelser på vedlikehold og investeringer både når det gjelder jernbane og vei. For jernbanen snakker vi om åpenbare behov på 100 milliarder kroner, mens bevilgningene til investeringer er om lag to milliarder kroner i året. Da sier det seg selv at dette ikke går lenger. Det vil ikke monne hvis vi fortsetter slik vi gjør nå, fastslår Sandman.

Jernbanen er nøkkelen

– En moderne jernbane er en forutsetning for det moderne samfunn, akkurat som jernbanen var en forutsetning for å bygge landet fra midten av 1800-tallet, fortsetter han. – I dag trenger vi vel fungerende byområder og bo- og arbeidsmarkedsregioner som integreres i en større geografi. Folk må kunne bo ett sted og jobbe et helt annet sted, og da er jernbanen nøkkelen. Det er bare toget som kan flytte store folkemengder over store avstander.

– På Østlandet er et godt og robust jernbanenett i intercity-triangelen mellom Mjøsbyene, Østfold og Grenland av vital betydning. Hvis vi i tillegg bygger ut Ringeriksbanen, vil hele



«Hadde vi arrangert folkeavstemning om jernbaneutbygging, er jeg overbevist om at folk hadde stilt opp for jernbanen!»

MATZ SANDMAN, tidligere statsråd og nå fylkesrådmann

området mot Hallingdalen kunne bli det nye, store utbyggingsområdet på Østlandet, påpeker fylkesrådmannen i Buskerud før han legger til: – Også Trondheim, Bergen og Stavanger trenger mye bedre jernbaneforbindelse i sine respektive regioner.

– Den andre utfordringen for jernbanen er godstrafikken. I 25 år har vi snakket om å flytte gods fra vei til bane. Likevel kunne CargoNet ha transportert dobbelt så mye gods med jernbanen hvis det hadde vært kapasitet til det. Vi må ta konsekvensen av at transport betyr mer og mer i verdikjeden. Bedriftene sitter ikke lenge med store lagre. Varelageret befinner seg i bilen eller i jernbanevogna. Og jo mer godstrafikk vi flytter over på skinner, jo bedre er det for klimaet og biltrafikken. Da sier det seg selv at vi må gjøre noe raskt og fundamentalt.

- Himmelfallende

Når Sandman skal oppsummere sine infrastrukturinntrykk fra andre land, trekker han fram Sveits.

– En himmelfallende opplevelse! utbryter han. – Et fjelland, som ingen kan påstå er lett å bygge ut, har et av de beste jernbanesystemene i Europa. Sveits startet med å lage noen mål for persontrafikken. Ett av målene var transport på under én time mellom byene, ut fra den erkjennelsen at folk da vil foretrekke toget. Og merk: Det var folket gjennom folkeavstemninger som presset fram de store jernbaneinvesteringene. Sveitserne bestemte videre at de ikke vil ha trailere dundrende gjennom landet sitt. Så i dag kjøres trailere på toget.

I bunn og grunn er folk snusfornuftige. Hadde vi arrangert folkeavstemning om jernbaneut-

bygging, er jeg overbevist om at folk hadde stilt opp for jernbanen!

Svenske modeller

– Også du ber dagens rikspolitikere om å se over grensen?
– Ja, Sverige har hatt en helt annet utbyggingsstakt og høyere standard på sitt nett. Vårt naboland har jo også langt mer ambisiøse planer og tenker nytt: Den 19 mil lange Botniabanan på Norrlandskysten blir eksempelvis finansiert, prosjektert og bygd utenfor statsapparatet – av Botniabanan AB. I dette selskapet eier staten 91 prosent og de berørte kommunene ni prosent av aksjene. Foruten å ha utredet og planlagt banen skal Banverket godkjenne og leie banen av aksjeselskapet til investeringen er nedbetalt.

I regionene sør for Stockholm arbeider de med tilsvarende ideer.

I Buskerud vil vi gjerne kopiere svenskene gjennom å ta initiativ til et utviklingselskap for Ringeriksbanen AS.

Dødsynd

– Du sier at norsk infrastruktur er offer for en systemfeil. Hva mener du denne feilen består i?

– Hovedfeilen i forhold til jernbanen er at vi finansierer nye banestrekninger gjennom kontantoverføringer på de årlige statsbudsjettene. Noe så framtidrettet som en moderne jernbane er i dagens system dømt til å tape kampen om de årlige budsjettkronene. Vi skiller dessuten ikke på investeringer og drift, til tross for at dette er en dødsynd i all annen økonomisk tankegang.

– Ny infrastruktur vil være med og trygge det produksjonsgrunnlaget som skal bære velferd og verdiskaping i framtiden. Vi snakker her om realkapital. Derfor må det innføres en form for

prosjektfinansiering, gjerne etter modell fra Sverige. For et jernbaneprojekt er det helt rimelig å tenke seg en tilbakebetaling over 40 år. Selv de rikeste bedriftene låner penger for å gjøre fornuftige investeringer.

– Jernbaneverket må få helt andre rammebetingelser, slik andre statlige etater har fått. Hvorfor har Avinor, Statnett og Entra fått lov til å løse sine oppgaver mens Jernbaneverket og Vegvesenet ikke får det?

Tverrpolitisk

– Uten å erkjenne at vi her begår en systemfeil som må rettes opp, kommer vi ingen vei. Mitt håp er at statsministeren og partilederne griper tak i dette i forbindelse med Nasjonal transportplan, at de nå benytter muligheten til å lansere et nasjonalt løft for en moderne infrastruktur. Først da vil det kunne skje noe.

– Norge er på pallen på de fleste områder. Det bør vi fortsatt være, også i forhold til infrastruktur, konkluderer Sandman, og legger til: – Jeg går en del i Stortinget, og jeg vet at det er en bred tverrpolitisk erkjennelse for at det må til en endring. Alle partier venter på at regjeringen skal ta et initiativ. Det holder ikke med noen hundre millioner kroner i påplussninger.

– Kampen om virkeligheten og kampen om dagsordenen er de store kampene i politikken. Det er flere tegn på at samferdsel – og ikke minst jernbane – er kommet høyere på den politiske dagsordenen. Og nå handler det om å se virkeligheten. Jeg tror ikke regjeringen kan komme med en NTP som ikke inneholder gode svar på de store utfordringene som alle ser, konkluderer Matz Sandman.

Naturmangfold

Langs jernbanen i Noreg er det eit rikt mangfold av planter, fuglar og dyr. I Jernbaneverket sin «Miljørapport 2007» kjem det mellom anna fram at me har registrert 90 førekomstar av raudlisteartar på eller grensande til Jernbaneverket sin grunn. Flest artar er det i banesjefområdet Rauma-, Dovre- og Gjøvikbanen med 35. Så er det eit varierende tal for dei andre. Banesjef Haugen på Dovre- og Trønderbanen og banesjef Jessen på Nordlandsbanen har til dømes berre ein raudlisteart kvar medan banesjef Brekkan på Ofotbanen ikkje har nokon. Raudlisteartar er artar som er alt frå kritisk trua til sårbare.

Harde mot NSB

Staten gjev, og staten tek. Det får NSB merke når framlegget til revidert nasjonalbudsjett blir vedteke. Staten ville opphävleg (statsbudsjettet for 2008) ha eit utbytte på 349 millionar kroner frå NSB. Men då NSB la fram rekneskaperen for i fjor, synt det seg at selskapet hadde gått betre enn rekna med og då vil staten ha 53 millionar til. På den andre sida er ikkje staten nøgd med at NSB ikkje kan køyre fleire avgangar, slik dei lova, før mot slutten av året. Dermed dreg dei inn 60 millionar til – og vips har staten teke meir frå NSB enn det dei løyver ekstra til Oslo-tunnelen.

Vil ha jernbane

Norstat har intervjuva 310 administrerende direktørar på Austlandet om kva Noreg bør satsa på framover. Medan direktørane ikkje er opptekne av betre tilhøve korkje til havs eller i lufta, tykkjer dei eit betre jernbanetilbod og auka satsing på kollektivtrafikk er vegen å gå – både er rangerte framom ei betring for biltrafikken. Heile 76 prosent av direktørane meiner høgfarstog er viktig, men berre halvparten av desse trur dei får oppleve det i si levetid. Så mange som 73 prosent av dei spurde synest satsing på jernbane er særst viktig som eit miljøpolitisk tiltak. Undersøkinga er gjort for Flytoget.



PÅ BEFARING: Jernbaneverkets Håvard Svendsen (t.v.), Flytogets sjef Thomas Havnegjerde og selskapets direktør for sikkerhet og utvikling, Hans Kristensen.

Rent og pent på Oslo S

Thomas Havnegjerde, administrerende direktør i Flytoget AS, var gjennomgående godt fornøyd med tingenes tilstand på flytogstasjonene under en befaring med stasjonsansvarlig Håvard Svendsen i Jernbaneverket.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Den 19. mai var konfetti og iskremrester vasket vekk med såpe og vann, og verken Nationaltheatret stasjon eller Oslo S minnet lenger om nasjonaldagen derpå. – Vi har en gjennomgang på samtlige flytogstasjoner fra Asker til Gardermoen hvert år på våren, forklarer overingeniør og ansvarlig for stasjonsvedlikehold i Jernbaneverket, Håvard Svendsen. – Det er alltid mulig å finne forbedringspunkter på disse befaringsene.

Forpliktelse

– Flytoget betaler en fast sum for at Jernbaneverket skal holde en høy standard på Oslo Lufthavn, Lillestrøm og Oslo S. Vi har en forpliktelse overfor selskapet til å følge opp og sjekke ut om Jernbaneverket lever opp til forventningene hos operatøren, forklarer Svendsen. – Er Flytoget AS tilfreds med Jernbaneverket som stasjonseier og driftsansvarlig, Thomas Havnegjerde? – Som Svendsen forteller, finner vi

alltid forbedringspunkter. I Flytoget AS er vi spesielt lydhøre for tilbakemeldingene fra våre reisende. Og når det er forhold som har med reiseopplevelse eller service på stasjonene å gjøre, tar vi dette regelmessig opp med Jernbaneverket. Vi gleder oss over at den gamle delen av Nationaltheatret stasjon blir pusset opp slik at vi får samme standard på den gamle stasjonen fra juni 1980 som på den nye fra november 1999.

Mindre tagging

– Griser Flytogets passasjerer mindre på stasjonene enn reisende med andre selskaper? – Vi plukker nok opp færre sigarettstumper på flytogstasjonene enn på en gjennomsnitts lokalstasjon, konstaterer Håvard Svendsen. Kundene er jo stort sett de samme, men jeg kan uten tvil slå fast at vi har mindre trøbbel med taggere på flytogstasjonene enn vi har på de øvrige stasjonene våre.

Pendeltog Hamar-Elverum?

Hedmark Trafikk AS vil kjøre tog med tilnærmet timesfrekvens mellom Elverum og Hamar. Jernbaneverket sier at det går fint; NSB at det vil de gjerne være med på – kanskje allerede neste år.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Hedmark Trafikk AS er fylkets organ for kollektivtrafikk i Hedmark. Det er de som blant annet kjøper tjenester av buss-selskapene. Men i stedet for å kjøre buss mellom Hamar og Elverum vil direktør Gunnar Jacobsen heller kjøre tog.

– Det er 1 500 personer som daglig arbeidspendler med bil mellom Hamar og Elverum. Vi tror det er mange flere som vil ta toget. Men da må vi ha et godt system for tilbringerløsninger i begge ender, sier Jacobsen.

Korresponderende busser mener han vil være fylkeskommunens bidrag for å få til en løsning med 15 daglige togavganger i hver retning på de 32 kilometerne mellom Hamar og Elverum. Med en snittfart på 77 km/t inklusive stopp på Løten og Ilseng er toget et langt raskere alternativ enn privatbilen. Dessuten er det i rushtidene allerede problemer med å komme fram på riksveg 25.

– Vi er med!

NSB har funnet ut at det skal gå bra for dem å kjøre pendeltog, forteller salgsleder Øyvind Aasheim på Elverum:

– Vi får frigjort et type 93-sett neste år og kan godt tenke oss å bruke det. Vi har allerede fått Jernbaneverket til å se på ruteleier og har på bakgrunn av det et kjørbart forslag til rutetabell for et slikt tog, forteller Aasheim.

Det gjenstår likevel en del arbeid før dette tilbudet blir en realitet. Et av punktene som må avklares, er knyttet til penger.

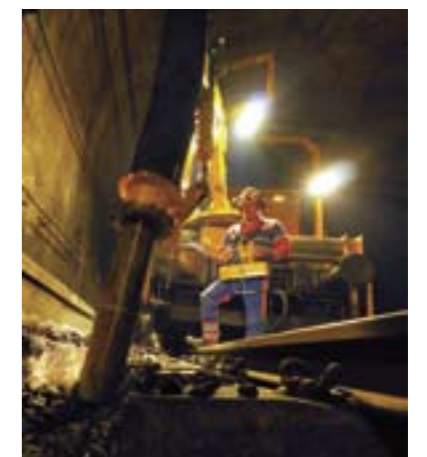
– Vi har regnet på kostnaden og funnet ut at vi må ha 14,5 millioner på årsbasis. Med fratrukket billettinntekter skulle ikke det bli noen ublu sum, mener Øyvind Aasheim.



TIL ELVERUM: I dag står det «Røros» eller «Trondheim» på de togene som går fra Hamar. Neste år kan det komme til å stå Elverum på ni av avgangene. De øvrige seks skal gå som i dag.

Færre tog i tunnelen

Arbeidene i Oslostunnelen er trappet opp. Hver kveld og natt fra 26. mai til ut i oktober utføres det vedlikeholdsarbeider på ett spor i tunnelen. Arbeidene pågår mellom klokka 20.30 og 04.40. Dette fører til at det kjøres færre tog gjennom tunnelen på kveldstid. Passasjerene på innstilte togavganger henvises til neste tog, og det må derfor beregnes litt ekstra tid for reiser på kveldstid etter klokken 20.30.



Ny bru over Oslo S

Statens vegvesen har planene klare for ei ny bru over alle spora på Oslo S (158 meter). Brua vil bli bygd aust på tomten og kome parallelt med dammen i Middelalderparken. Brua blir bygd med ein bane (to felt) for bilistar og ein avskjerma del for syklistar og fotgjengarar. Brua skal gjere det enklare å kome frå Grønland/Gamlebyen til sjøsida og vil vere med på å redusere trafikken forbi Operaen. Etter planen skal bygginga starte i år og brua stå ferdig i 2010 når senketunnelen blir opna.

Førebud flytog

På Drammen stasjon er no arbeidet i gang med å førebu at Flytoget vil køyre til og frå Drammen frå 1. mai neste år. Tre avgangar med flytog til Drammen og tre frå Drammen i timen vil ta mykje av kapasiteten på stasjonen der det allereie er trangt om sporplassen. For å ikkje ete å for mykje av kapasiteten blir det bygd to nye sporvekslar. Elles er det mykje «usynleg» arbeid som trngst, mellom anna med sikringsanlegget. Av eit budsjett på om lag 50 millionar kroner går brorparten til signalteknisk arbeid.

Datapionerer i sporet

KRISTIANSAND: Fullstendig uten erfaring med datamaskin på jobb og hjemme er Jon Arild Vindholmen og Olav Øygarden i løpet av tre år blitt racere på lommedatamaskin når de er ute og kontrollerer at alt er på stell på Sørlandsbanen. Notisblokk er erstattet med PDA.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Den første tiden fleipet vi med hva som ville skje om et feil tastetrykk skulle komme til å slette hele BaneData-basen med informasjon om 640 000 objekter i sporet, humrer karene.

Denne dagen foregår fotvisitasjonen over halvannen kilometer fra Krossen til Kristiansand stasjon med et våkent blikk for skader og slitasje i sporet etter en lang vinter.

«Plaskesviller»

– Det er ingen tvil om at vi jobber mer effektivt med datamaskinen, sier Jon Arild Vindholmen. De elektroniske kontrollskjemaene på den hendige lommedatamaskinen er stort sett de samme som i papirskjema-tidsalderen. Men nå kan faglig leder linjen skreddersy kontrollskjema for spesielle objekter eller strekninger.

– Oppdager vi noe av betydning

for sikkerhet eller trafikkavvikling og oppetid på en strekning, kan vi sende en melding med beskrivelse av hvilket objekt: en sporveksel, en isolert skjøt, en ødelagt sville – direkte til faglig leder linjen, vedlikeholdsleder eller banesjef. Olav og Jon Arild holder et spesielt våkent øye med stikkrenner, kummer og grøfter – før vegetasjonen tar overhånd og gjør tilsyn med drenering av underbygning vanskeligere.

– Her må det skiftes ballast under fire «plaskesviller», roper Olav mens Jon Arild bruker datapennen på PDA-skjermen, krysser av og skriver en kort melding til faglig leder sammen med registreringer.

God hjelp

Opplæringsperioden på lomme-pc-en – eller PDA-en – har gått som en lek, forteller oppsynsmennene.

– Med superbruker Hans Jørgen Bjorvatn tilgjengelig på telefon har vi som regel alltid løst problemene som har oppstått ute via mobiltelefon.

– Hvilke problemer har dere opplevd?

– I starten, før vi en kjenner rulle-gardinmenyene, er det lett å kjøre seg fast og ikke finne ut hvordan du kommer fra ett skjerm-bilde eller ett skjema til et annet. Men det lærer raskt.

–Har dere aldri mistet data på grunn av tastefeil eller tomt batteri?

– Nei. Batteriet holder mer enn én dag, og som regel overfører vi innsamlede data når vi kommer inn igjen og setter PDA-en i docking-/ladesasjonen. Med en minnebrikke som tar vare på data om batteriet går tomt, har vi hatt minimale problemer, forteller Olav og Jon Arild.

Kilometer-registrert

– De første par årene etter at vi gikk over til PDA brukte vi atskillig tid på eksakt å stedfeste alle registrerte objekter i forhold til jernbanens kilometersystem, forteller faglig leder Hans Jørgen Bjorvatn.

– Men den innsatsen har vi stor glede av i dag, når vi for eksempel skal ut og erstatte en ødelagt sville, bytte en defekt balise eller åpne en stikkrenne som kan være vanskelig å finne under dyp snø.

Alltid oppdatert

Olav Øygarden viser hvordan kontrollrapportene også kan sendes fra PDA-en med mobiltelefon.

– Siden kontrollene ute i sporet startet i april, er det registrert 224 feil, slitasjepunkter eller mangler som vi skal følge opp mellom Nordagutu og Stavanger, forteller Hans Jørgen Bjorvatn til Jernbanemagasinet.

– Innebærer overgang fra papir til PDA at standarden på Sørlandsbanen blir bedre?

– Vi opplever i hvert fall at banesjef og faglig leder følger opp innmeldte feil og mangler med en klar prioritering av hvilke feil som skal utbedres umiddelbart, og hvilke mangler som kan vente i forhold til gjeldende regelverk og sikkerhet, avslutter Jon Arild Vindholmen.

– Det er slutt på at registrerings-skjema blir liggende i en posthylle fra oppsynsmann til faglig leder. Her er vi alltid oppdatert!

PDA-PIONERER: Strekingsansvarlige oppsynsmenn Jon Arild Vindholmen og Olav Øygarden registrerer tilstanden fra Krossen til Kristiansand stasjon med avansert it-vektøy.

DATA OG VEDLIKEHOLD

- ▶ Med trådløs PDA (personlig digital assistent) kontrolleres alle registrerte objekter som inngår i Jernbaneverkets infrastrukturdatabase BaneData
- ▶ BaneData inneholder eksakte geografiske opplysninger, historikk og tilstandsbeskrivelse av 640 000 objekter i infrastrukturen
- ▶ 655 oppsynsmenn og strekningsansvarlige bytter fra nyttår ut notisblokk og papirbaserte kontrollskjema med PDA
- ▶ 350 oppsynsmenn bruker i dag PDA
- ▶ Sørlandsbanen har vært pilot for overgang til det nye systemet
- ▶ Jernbaneverket sparer 10-15 millioner kroner årlig på denne overgangen
- ▶ BaneData er basert på pålitelighetsstyrt vedlikehold
- ▶ Jernbaneverkets vedlikehold utføres etter metoden RCM (Reliability Centred Maintenance), som blant annet brukes i kjernekraftindustri og offshore



Jernbaneverket er helt i teten

- Jernbaneverket ligger helt i teten i industrisammenheng i bruk av it-baserte vedlikeholdsstyringsverktøy, sier professor Jørn Vatn.
- JBV har en meget god oversikt over tilstanden på 640 000 objekter ute i jernbanesporet.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE



FRIGJØR:
Professor Jørn Vatn tror det nye systemet vil frigjøre ressurser til arbeid i sporet.

- Når samtlige oppsynsmenn i Jernbaneverket fra nyttår tar i bruk samme it-baserte verktøy for såkalte «generiske» kontroller (kontroll av tilstand på komponenter i et jernbaneanlegg), vil oppsynsmennene også kunne gjøre en vesentlig bedre jobb, sier professor i sikkerhet, pålitelighet og vedlikehold ved Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet (NTNU) i Trondheim, Jørn Vatn, til Jernbanemagasinet.

- For å styre vedlikeholdsressursene er det svært viktig til en hver tid å kunne følge tilstanden på spesifikke objekttyper som sviller og skinner, sporveksler og signallys. Ved at lommedatamaskiner nå tas i bruk vil informasjon om tilstand bli mer tilgjengelig samt at kvaliteten på informasjonen kan økes ved at de som legger inn informasjonen, kan få tilgang til objektspesifikke kodelister ved tilstandsrapporteringen.

Overbevisende

- For å få gjennomslag hos bevilgende myndigheter og samferdselspolitikere er det nødvendig å dokumentere hva etterslep i vedlikehold og manglende nyinvesteringer koster samfunnet. Med den tilstandsbeskrivelsen Jernbaneverket kan dokumentere i tiden framover, blir det også lettere å fremlegge et troverdig beregningsgrunnlag for hva det koster AS Norge å prioritere - eller la være å prioritere - vedlikehold og fornyelse på jernbanen, mener Jørn Vatn, som jobber ved

Institutt for produksjons- og kvalitetsteknikk ved NTNU.

Flyindustri og offshore

Jernbaneverket har benyttet den såkalte RCM-metodikken til å optimalisere det forebyggende vedlikeholdet. På norsk oversettes RCM til pålitelighetsstyrt vedlikehold, mens det engelske begrepet er Reliability Centred Maintenance. RCM-metodikken ble utviklet i flyindustrien og benyttes også blant annet av olje- og gassindustrien, vannkraftbransjen og i prosessindustrien.

- Min vurdering er at Jernbaneverket har tatt i bruk RCM på en måte som er ledende i nasjonal sammenheng, forteller Jørn Vatn.

Teoretisk rammeverk

- Bak et optimalt forebyggende vedlikeholdsprogram ligger et teoretisk rammeverk bestående av sviktmodeller, feilutviklingshastigheter, kostnadsmodeller osv. For at disse modellene skal gi mening er det viktig at man nettopp innhenter informasjon om tilstand i anleggene. Ved å koble de teoretiske modellene med tilstandsdata kan man etablere fornuftige intervaller for vedlikehold samt mer operative beslutningskriterier for å iverksette tiltak slike som ekstravisitasjoner. Det som Jernbaneverket her strekker seg etter, ligger langt fremme i forhold til miljøer vi kan sammenligne med. Her har Jernbaneverket høy kompetanse på vedlikeholdsstyring og et sterkt teoretisk miljø.

- Hva blir gevinsten av BaneData



og opplæring av samtlige 566 oppsynsmenn på PDA?

- Jeg forventer jo at man på sikt vil redusere administrative kostnader og frigjøre ressurser til arbeid i sporet. Men gevinsten vil også ligge i økt kvalitet i tilstandsinformasjonen om anleggene. Dette gjør det mulig å differensiere vedlikeholdet avhengig av tilstand og feilutviklingshastigheter. Det vil si at man kan være mer trygg på å redusere vedlikeholdet der det er god tilstandsutvikling for heller å kunne prioritere tiltak der det er negativ tilstandsutvikling, sier professor Jørn Vatn.

Bedre oversikt enn noen gang

- Jeg har aldri hatt bedre kontroll og oversikt over tilstanden på Sørlandsbanen enn etter at vi gikk over til BaneData og PDA, sier banesjef Olaf Nordbø.

Banesjefen, med ansvar for en 500 kilometer lang banestrekning, regner med å spare rundt en halv million kroner i året etter at notisbøker og kontrollskjemaer på papir ble erstattet med avanserte it-verktøy.

- Til enhver tid er jeg oppdatert om tilstand ute i sporet og kan raskere sette i gang tiltak for å forebygge feil som kan

resultere i stans i togtrafikken, sier Nordbø.

- Som banesjef har jeg aldri stått bedre rustet til å ta en uanmeldt revisjon fra Statens Jernbanetilsyn av hvordan vi etterlever sikkerhetsforskriften og gjeldende jernbanetekniske krav. Med BaneData som et innarbeidet verktøy har Jernbaneverket så gode systemer og

rutiner for styring av vedlikehold at andre tilsvarende virksomheter kan lære av oss.

Med de nødvendige midler til feilretting og forebyggende vedlikehold - før vi snakker om all nødvendig fornyelse - kan vi nå sørge for at standarden på våre anlegg blir bedre og bedre.

Trådløs oppsynsmann

KRISTIANSAND: - Datavegring har aldri vært noe tema! Overgang til lomme-datamaskiner på kontrolloppdrag ute i sporet er en sammenhengende solskinnshistorie, sier superbruker og faglig leder linjen, Hans Jørgen Bjorvatn på Sørlandsbanen.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Det er første uke i mai. For bane-sjefens faglig leder linjen og syv strekningsansvarlige er det en hektisk tid med planlegging og oppfølging av kontroller og arbeider som foregår ute i sporet.

Lang sjekkliste

I hvitveisesongen er oppsynsmennene fra Drift ute på årets første fotvisitasjon for å sjekke at alle stikkrenner er åpne, og at hele det jernbanetekniske anlegget er «shipshape».

Fra påske til høsten skal de gjennom en lang sjekkliste med kontrollpunkter langs 50 mil jernbane fra Nordagutu i nord til Stavanger i vest. Feil og mangler etter en lang vinter rapporteres.

– Det er min jobb å ha oversikt og kontroll over at over- og underbyggningsanleggene tilfredsstiller kravene til sikkerhet, tilgjengelighet og kvalitet. Vi samler inn data om sporkvalitet, feilfrekvens, produktivitet, kvalitetsnøkkeltall og oppetid og vurderer hva som kan gjøres for at trafikken på Sørlandsbanen i minst mulig grad merker at banen er gammel.

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Hans Jørgen Bjorvatn

ALDER: 46

ARBEIDSTED: Kristiansand

JOBBER SOM: Faglig leder linjen, BaneData-superbruker

Trådløs oppsynsmann

Hans Jørgen Bjorvatn forteller om en stille revolusjon, hvor små, avanserte lommepc-er, såkalte PDA-er, har erstattet notisbøker og papirskjemaer blant godt voksne mannfolk ute i pukken. Med lommepc-en kommuniserer oppsynsmennene trådløst med faglig leder og hele det jernbanetekniske fagmiljøet i Jernbaneverket som bruker «BaneData».

– Overgangen fra papir til databasert tilstandsrapportering har gått over all forventning!

Bjorvatn beskriver BaneData som en unik samling dokumentasjon av tilstanden på Jernbaneverkets infrastruktur, som fortløpende oppdateres av samvittighetsfulle og iherdige oppsynsmenn som kjenner jernbaneanlegget som sin egen bukselomme.

Fra Excel til BaneData

– Kombinasjonen lokalkjente oppsynsmenn, fagmiljøer innenfor alle jernbanefagene og BaneData – med en oppdatert tilstandsbeskrivelse på 640 000 nøkkelobjekter som det regelmessig føres tilsyn med – er uslåelig, sier en behersket og nøktern sørlending.

– Mens vi i tiden før PDA brukte Excel-ark for å registrere tilstandsrapporter på papir fra oppsynsmennene etter årlig kontroll med skinner, sviller, strømforsyning og sikringsanlegg, så rapporterer oppsynsmennene i



dag direkte inn i BaneData med sin PDA. Vi sparer uhorvelig mye tid og kommer raskere i gang med feilretting og vedlikehold, forklarer Hans Jørgen Bjorvatn.

Det er nå tre år siden banemiljøet på Sørlandsbanen ble superbrukere på PDA-basert rapportering til BaneData.

Bedre oversikt

– Det er utfordrende å holde antall stoppende feil nede og oppetiden på et stadig eldre jernbaneanlegg på topp med så begrensede vedlike-

holdsbudsjett. Men takket være BaneData har vi i dag bedre oversikt enn noen gang over tingenes tilstand. Vi vet hvor sårbarheten er størst, og hvor vedlikeholdsbudsjettet gir mest igjen. Dette gjør det lettere å prioritere innsatsen.

Langt fremme

– Det har vært moro å se hvordan oppsynsmenn i godt voksen alder, uten noe forhold til datamaskiner, har lært seg å bruke temmelig avansert informasjonsteknologi uten reservasjoner.

UTEN EN TRÅD: Faglig leder Hans Jørgen Bjorvatn på Sørlandsbanen har benyttet lommepc-maskin i tre år og er blitt langt mer effektiv.

– Med BaneData står vi friere til å foreta lokale tilpasninger, slik at vi bruker lokalkunnskapen til å foreta kontrollene på best mulig måte og ikke foretar unødige kontroller, men bruker de ressursene vi har, både mannskap og budsjetter best mulig, avslutter Hans Jørgen Bjorvatn.

SAGT OM JERNBANEN



«Det må bli slutt på at regjeringen og Stortinget forsøker å løse langsiktige og nødvendige oppgaver innen samferdsel etter kontantprinsippet. Regjeringens manglende evne og vilje til å løse de store utfordringene Norge har når det gjelder nødvendig fornyelse og nybygging av vei og jernbane, er en historie om politikere som løper fra sitt ansvar.»

RUNOLV STEGANE
Fylkesvaraordfører (V), Buskerud

«Det er valg i 2009, og jeg tror det kan bli en veldig stor politisk belastning for alle partiene på Stortinget hvis de ikke finner en løsning på dobbeltsporet Oslo-Ski. For dette har konsekvenser langt utenfor Oslo og Akershus.»

NILS AAGE JEGSTAD
Fylkesordfører (H), Akershus

«Det vi i dag trenger, er visjonene til politikerne som satset på jernbanen for 100 år siden, koblet med en framtidrettet og bærekraftig finansieringsløsning. Det bør ikke være noen umulighet – dersom viljen er til stede.»

LEDERARTIKKEL
Trønder-Avisa

«Etter dagens modell kan Jernbaneverket bare planlegge for ett år av gangen. Slik blir situasjonen også for Statens Vegvesen, bortsett fra om en motorvei blir et OPS-prosjekt som vi nå ser vest i fylket. Motstand mot slike prosjekter bidrar til den håpløse situasjonen norsk samferdsel befinner seg i.»

LEDERARTIKKEL
Agderposten

«Turisttoget er en ny æra for turismen her.»

HELGA GRINDVIK
Daglig leder Åndalsnes turistkontor

«Hvorfor er 17. mai-toget det eneste toget som er akseptert i Norge?»

RONALD SOLÅS
Leserinnlegg Rana Blad

Look to Oslo S

ROM Eiendom vil gjøre Oslo S til det mest moderne knutepunktet for kollektivtrafikk i Europa. Men først må det gamle bort.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Jernbanelinjen har vært med på planleggingen av den gigantiske utbyggingen på Oslo S siden i fjor. Da var Jernbanelinjen og blant annet NSB og Flytoget med på å skrive et premissdokument for utbyggingen. Disse premissene, blant annet bredde på gangarealer, tilrettelegging for folkestrømmene der de kommer, etc. har de fire arkitekt- og ingeniørsammenslutningene fått som forutsetninger før de begynte på sitt arbeid.

– Vi var alle helt enige i premissene for denne utbyggingen. Dessuten er ROM flinke til å ta hensyn til den primære bruken av Oslo S, som fortsatt skal være en stasjon, forsikrer Henning Bråtebæk. Han har representert Jernbanelinjen i denne prosessen.

DA-bygget får stå

Drifts- og administrasjonsbygget,

der blant annet trafikkstyringssentralen ligger, og den gamle Østbanehallen, som er fredet av Riksantikvaren, vil bli skånet mot riving. Men når målet er å bygge 80 000 – 120 000 m² med nye lokaler, sier det seg selv at det må bli noe søl med rivingsarbeider før det nye kan reise seg.

Trafikanten og tårnet blir revet. Det samme med Sentralhallen, fordelingshallen og Flytogterminalen. Sistnevnte sto forresten ferdig så sent som i 1998.

Ulempene til tross: Henning Bråtebæk ser et klart poeng med å gjøre denne operasjonen.

– Oslo S er ikke så veldig praktisk i dag. Her har det vært bygd ut og ombygd over lang tid. Denne store utbyggingen vil strekke seg over flere år. Fra vår side er det et opplagt krav om at tilgjengeligheten til stasjonen og perrongene

skal ivaretas hele tiden, sier stasjons- og eiendomssjefen for Stor-Oslo.

Kostbart

Å rive og bygge med slike dimensjoner som er planlagt på Oslo S, vil koste et sted mellom 1,5 og fem milliarder kroner. Men verken du eller jeg skal betale for det over skatteseddelen.

Utleie av arealer til butikker, hotell og kontorer skal finansiere utbyggingen.

Uansett valg av utkast som vinner av konkurransen vil den endelige løsningen bli noe annet når byggearbeidene skal starte i 2013. Kanskje ROM plukker litt her og litt der til de står igjen med et bygg som i seg selv blir en turistattraksjon – side om side med Operaen?



URBAN: Space Group er et ungdommelig, internasjonalt arkitektkontor basert i Oslo. Sønn vil de at vi skal møte Oslo S fra sør.



TAR TAK: Henning Bråtebæk med forslaget fra DSB-arkitektene. De vil gi Oslo en gedigen stasjonshall med et godt synlig tak.

STASJONSHALL: Arkitektkontoret Ghilardi + Hellsten bringer gatenettet inn i stasjonen. Disse gateløpene møtes inne i en stor stasjonshall.



BYGGELEDER: Bjørn Mindrebøe skal sørge for at Alnabru er i stand til å håndtere veksten i containertrafikken i noen år framover.

Godt i gang på Alnabru

Tiltakene for å øke kapasiteten på Alnabru containerterminal er godt i gang. Planleggingen for den første fasen startet i fjor. Arbeidene i marken tok til etter påske i år, og ut på seinhøsten skal nye arealer for lasting og lossing av godstog stå klare.

Tekst og foto: RONALD HOLMSTRØM

ALNABRU NORD

- ▶ Ombyggingen av Alnabru nord vil øke kapasiteten med nesten 30 prosent
- ▶ Byggingen av nye lastegater og spor vil være utført i månedsskiftet september-oktober i år
- ▶ Ombyggingen av Alnabru nord er kostnadsberegnet til 60 millioner kroner
- ▶ Med Jernbaneverkets godsstrategi som utgangspunkt lages en langsiktig helhetsplan for Alnabru
- ▶ Blant annet skal Jernbaneverket og Cargonet finne hva som er terminalens kapasitet med optimalisert driftsopplegg

Det er i den nordlige delen på Alnabru det hele foregår. Det er området der den gamle stykkgodsrampa står. Stykkgodsrampa har ikke vært i bruk til sitt egentlige formål på flere år, og de siste årene har rampa måttet avfinne seg med å være hensettingsareal.

– Stykkgodsrampa skal rives. Her kommer en ny lastegate i tillegg til at en eksisterende lastegate forlenges. Det skal også bygges et nytt jernbanespor, og ett eksisterende spor skal forlenges, forklarer JBV Utbyggings byggeleder Bjørn Mindrebøe.

I 2007 håndterte Alnabru con-

tainerterminal 463 000 TEU (20-fots containere eller tilsvarende). Tiltakene som bygges nå, vil øke kapasiteten med 145 000 TEU eller med nesten en tredel av mengden som gikk over Alnabru i fjor. Det er en kapasitetsøkning som er stor nok til å ta imot den antatte veksten de neste tre-fire årene.

– Tiltakene i nord gir oss tid til å få rede på hva som er kapasiteten på eksisterende anlegg dersom driftsopplegget bedres. Det skal også lages en enhetlig plan som skal ta høyde for utviklingen på lang sikt, sier prosjektleder Vibeke Aarnes til Jernbanemagasinet.

Lyntog-eventyret

Det spanske høyhastighetstoget AVE bringer ikke bare mennesker raskt fra by til by. Det får også fart på vekst og utvikling i de mellomstore byene som toget stopper i.

Tekst: JENS ULRICH PEDERSEN

Det er konklusjonen som fem medlemmer av Jernbaneverkets ledelse kom hjem med etter en studietur til Spania. Delegasjonen ble ledet av jernbanedirektør Steinar Killi. Hensikten var å studere effektene av AVE-toget, som har vært i drift siden 1992.

Med på kartet

– Vi har fått bekreftet at høyhastighetstog kan ha positive effekter på den regionale utviklingen, sier plan- og utredningsdirektør Anita Skauge.

– Og nettopp den regionale effekten er det viktig å få med inn i debatten om høyhastighetstog i Norge, tilføyer markeds- og kommunikasjonsdirektør Svein Horrisland.

Det spanske «lyntoget» har eksempelvis gitt fremskritt i provinsbyen Ciudad Real. Byen ligger

200 kilometer – og 50 minutter med AVE – sør for Madrid.

Den såkalte «Kongebyen» er blant annet kjent for sitt gode håndballag, og ble stoppested på den første lyntogsruten mellom Madrid og Sevilla allerede i 1992.

– Før AVE-toget kom til Ciudad Real, var vi en ubetydelig og oversett by i provinsen. I dag er vi virkelig kommet med på Spania-kartet, sier byens unge borgermester Rosa Romero.

Eventyrlig

Ciudad Real har opplevd en nesten eventyrlig forvandling. Innbyggertallet er vokst fra 50 000 til 73 000. En lang rekke høyteknologiske virksomheter er kommet til, og byen har fått mer handel og turisme, et større sykehus og flere fakulteter på universitet. I de kommende år innvies to store milliard-

prosjekter: Spanias første private flyplass og et nytt fritids- og ferieboligsted med Ceasars Palace-casino, hotell og tre golfbaner.

– Uten AVE-toget ville ingenting av det ha vært mulig. Både byen og innbyggerne er blitt mer moderne, sier talsmannen og rådmannen for byplanlegging, Francisco Canizares.

Styrket tro

– Jeg har fått styrket min tro på at lyntog er viktig for å skape regional vekst og utvikling. I Norge går diskusjonen nesten utelukkende på å forbinde byer med hurtig transport. Her har vi sett hvordan en by har kjempet for sitt togstopp. Men selv om det er kommet flere stopp enn opprinnelig planlagt, er det spanske høyhastighetstoget blitt en suksess, oppsummerer jernbanedirektør Steinar Killi.



STYRKET TROEN: Borgermester Rosa Romero presenterte stolt sin by, og Steinar Killi ble styrket i troen på lyntogets betydning for regional vekst og utvikling.

FAKTA OM AVE:

- ▶ April 1992: Madrid-Sevilla innviet. Strekning på 500 km, tar 2,15 timer
- ▶ 1995: Punktlighetsgaranti innført. Siden har 99 prosent av alle AVE-tog ankommet i rute (Billetten refunderes med mer enn fem minutters forsinkelse)
- ▶ Julen 2007: Madrid-Malaga og Madrid-Valladolid åpnet
- ▶ Februar 2008: Madrid-Barcelona åpnet. Hastigheten økes til 350 km/t senere i år
- ▶ I dag: Spania har verdens tredje lengste høyhastighetsnett etter Japan og Frankrike
- ▶ 2010: AVE-nettet utvides til å omfatte Madrid-Valencia og en rute fra Barcelona til grensen mot Frankrike, hvor AVE skal møte TGV
- ▶ 2020: Da skal ingen fastlandsspanier bo mer enn 50 km fra en AVE-stasjon

Mer punktlig gods

CargoNet ser nå resultater av arbeidet med å forbedre punktligheten. I 1. kvartal i år kom 90 prosent av godstogene fram til lossing i rute (det vil si innenfor 15 minutter i forhold til rutetabellen). I fjor var det tilsvarende tallet 85 prosent og i 2006 bare 78 prosent. Selv om det har vært lite snøproblemer i vinter, ligger årsaken til forbedringen i hovedsak på de tiltakene det er jobbet iherdig med på terminalene.

Innlandscruise

Mjøsas hvite svane, 152 år gamle Skibladner, er populær som aldri før. For dem som vil pakke sin egen opplevelsesreise, går det fint an å kombinere tog til Gjøvik, tur med Skibladner til Hamar og besøk på Norsk jernbanemuseum før tog tilbake. Den 24. august er det transporthistorisk dag på museet. Da er avgangstidene til Skibladner helt tilpasset togtidene på Gjøvikbanen. For den som vil pakke tog- og båtoplevelse selv, se www.skibladner.no. Det foregår noe på båten til stadighet i sommer.

Flytoget best

Ingen bedrifter i Norge er bedre likt enn Flytoget. Det er konklusjonen Norsk kundebarometer ved BI trekker etter at 7794 personer er spurt i en undersøkelse som favner 30 ulike bransjer. Flytoget oppnådde en score på 83,8, som er det høyeste KTI noen gang har målt for kundetilfredshet. Innen bransjen persontransport kom TIMEkspresen nærmest (nr. 10). De andre la seg slik på lista: Norwegian (77), Oslotrikken (140), Sporveisbussene (144), T-banen i Oslo (175), NSB AS (177) og SAS Norge (183). I samme undersøkelse ble også kundenes lojalitet målt. Der scoret T-banen i Oslo best av alle.

Vedlikeholdsfond

I en uttalelse fra landsmøtet i Høyre krever partiet at det må opprettes et statlig vedlikeholdsfond på minst 20 milliarder for både vei og jernbane for å ta igjen etterslepet i vedlikeholdet. Partiet går også inn for å øke andelen kollektivtransport i og rundt de største byene og ønsker en økt overgang av godstrafikk fra vei til sjø og bane. Når det gjelder høyhastighetstog, vil Høyre ha gjennomført en konseptvalgutredning.

Får fres på snøen

For driftsarbeiderne som skal holde Saltfjellet åpent hele vinteren, er snøfreseren det beste prevensjonsmiddelet mot driftsforstyrrelser.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** JAN OLE OS

Selv på Saltfjellet går det nå mot vår og sommer. Da er det på tide å oppsummere erfaringene fra vinteren. Er det noe som er sikkert, er det at den slår til igjen på høstparten.

I vinter har det gått greit å holde Nordlandsbanen åpen. Årsaken ligger i preventiv snørydding. Det går ut på å rykke ut i godværsperioder med hjullaster og fres for å fjerne fonnene som ligger inn mot profilet på banen.

– På denne måten klarer vi å holde ei «gate» på seks til åtte meters bredde. Når uværet setter inn igjen, finnes det et areal som snøfokket kan legge opp før det når inn mot skinnegangen, sier anleggsleder Bjørn Pedersen.

Jobb nummer én

For «gutta på Dunderland» er vinterjobb

nummer én å holde banen åpen mellom Dunderland og Røklund. Mellom der ligger det snaue, værharde Saltfjellet. På nordsiden, nord for Lønsdal stasjon, ligger dessuten sporet på ei fjellhulle. I styggvær blir dette fort et depot med plass til enorme mengder snø.

– Vi håper vi snart kan få utført profilutvidelse av sporet her og for så vidt på begge sider av fjellet med tanke på denne formen for snørydding, sier Pedersen. Da blir det enklere å holde banen åpen.

I februar var Jernbaneverkets lokomotiv av type MZ stasjonert på Dunderland. Loket med påmonterte ploger skulle testes på Saltfjellet. På grunn av lite snø i denne perioden ble det dårlig med testing.

– Et slikt utstyr har vel sin misjon. Men til å rydde skjæringer og andre vanskelige områder er det nok freseutstyr som duger, sier Bjørn Pedersen.



GODVÆR: Ved at vi benytter godværsperiodene til å fjerne snø ved siden av sporet vil ikke neste styggværsperiode så fort legge snømengder inn mot baneprofilen.



STOLTE KARER: Haakon Hustad (til venstre) og Morten Tranøy var henholdsvis konduktør og maskinfører på El 1-lokomotivet som kjørte fra Oslo S til Hamar og tilbake.

Nostalgisk jernbanedag

– Kjemperespons, sier Morten Tranøy. Han var maskinfører da NSBs første elektriske lokomotiv El 1-2001 fra 1922 trakk veteranetog med snaut 200 passasjerer tur-retur Oslo S-Hamar på sesongåpningen til Norsk Jernbanemuseum.

Tekst: JON IVER GRUE **Foto:** FLEMMING STØLDAL

Passasjerene kunne nyte reisen i historiske trevogner med egne dører inn til kupeene fra perioden 1917 til 1937. Underveis ble det servert både frokost og en bedre middag i en egen spisevogn fra 1926.

Ny bane og stasjon

Morten Tranøy er medlem av Norsk Museumstog og en ekte jernbanevenn med sans for historisk og musealt jernbanemateriell. Han hadde sin første sommerjobb på Filipstad i 1969 og brukte atskillige timer på restaureringen av El 1-2001 fra 1985 til 1987. Fra 1987 har Tranøy dessuten vært driftsansvarlig for lokomotivet. Når så mange som 762 besøkende benyttet det fine vårværet til å komme på Jernbanemuseets dag, var det heller ikke rart museumsdirektør Andreas Dreyer skinte om kapp med sola.

– Dette har vært en veldig fin start på sommersesongen. Så er det heller ikke hver dag at vi åpner både baneforlengelsen av Tertittbanen og den nye Leikvangen stasjon.

Stasjonen er en miniatyrtutgave av den gamle Grundset stasjon på Elverum. Da vi inviterte til navnekonkurranse i fjor, kom det inn hele 258 forslag, forteller han.

Den høytidelige snorklippingen ble foretatt av markeds- og kommunikasjonsdirektør Svein Horrisland i Jernbaneverket.

I togets tegn

Fra Hamar stasjon til Jernbanemuseet ble El 1-2001 avløst av et karettog trukket av de to eldste damplokomotivene i Norge, Caroline fra 1861 og Ulke fra 1892. Og inne på selve museumsområdet sto hele dagen i togets tegn – særlig til glede og stor forlystelse for barna, som var helt i fistel over de små minidamplokomotivene til Norsk Modell- og dampforening. Også Norsk Jernbaneklubb avdeling Mjøsbyene og AS Valdresbanen deltok på arrangementet. Det samme gjorde Motorveteranene i Hedmark med mange staselige kjøretøy.

Lyntog i Oppland

Et forfall fra et Ap-medlem i fylkesutvalget i Oppland ga flertall for å bevilge en halv million til Norsk Bane og utredningen om høyhastighetstog fra Hadeland via Gjøvik og Lillehammer og videre nordover. Det fraværende Ap-medlemmet ble i møtet erstattet av SV-politiker Signe von Streng. Dermed led fylkesrådmannens innstilling på avslag nederlag. Det gjorde også fylkesordfører Audun Tron, som mente det var feil å bevilge en halv million til et område fylkeskommunen ikke har noe ansvar for, mens de samtidig kutter ruter og øker takstene på eget kollektivtilbud.

Barn og unge for tog

Landsrådet for Norges barne- og ungdomsorganisasjoner (LNU) er i år aktive med kampanjen «Klimatoget går!». LNU er paraplyorganisasjon for 76 medlemsorganisasjoner som til sammen har en halv million medlemmer. «Klimatoget går!» er deres kampanje knyttet til Nord-Sør-problematikken, der de viser at klimaendringene – som vi i den rike del av verden er sterkt delaktig i å skape – rammer de fattige i sør hardt. LNU vil i løpet av sommeren samle inn underskrifter til støtte for sterkere satsing på jernbane generelt og høyhastighetstog spesielt.



FOTO: LNU

Med krokkjepp og skrutrekker

Det er rart å tenke på hvor utrolig mye faget har endret seg siden sekstenårige Ole Jonny Friise fra Gulsbogen begynte som elektrikerlærling ved stillverksavdelingen på Grønland i Drammen 14. mai 1958.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Plastkabler fantes ikke den gangen, lederne var svøpt i oljepapir dekket av jernbånd omgitt av asfaltert jute. Skjøtemuffene var av støpejern, og elektrikerne måtte være litt av en alkymist med brennhet bek og flytende bly. Sikringsanleggene var av førkrigsmodell, for det meste elektromekaniske med stag som låste togveiene og sporvekslene i posisjon.

Tok toget

– En lørdag ettermiddag kunne jeg for eksempel bli sendt ut for å reparere en veibom i Borre, og den måtte sveives mekanisk mens snøføyka sto rundt øra. Ingen servicebiler sto til disposisjon. Vi måtte ta toget med alt verktøy og utstyr til steder som Spikkestad, Hønefoss og Tønsberg. Det var både tungvint og tidkrevende, forteller Friise, som altså i disse dager har jobbet imponerende femti sammenhengende år på jernbanen.

– Bestefaren min var smed på jernbaneverkstedet, men grunnen til at jeg begynte i NSB etter yrkeskolen, var likevel at en litt eldre barndomskamerat alt hadde jobbet der i tre år. Fagprøven tok jeg i 1961, og sju år senere spanderte jernbanen elementærteknikerens på meg i Oslo.

NM-gull og VM-sølv!

Mye spennende skjedde på sekstitallet. I 1962 giftet han seg, noe som siden har ført til tre barn og

fem barnebarn – hvorav eldste sønn er resirkulert som signalmontør i Hokksund.

Fortsatt er han bosatt på Gulsbogen.

– Jeg liker stabile rammer, bedyrer han. Likevel har både jobb og fritidsaktiviteter flere ganger ført ham inn i begivenhetenes sentrum på steder langt unna bygda mellom Buskerud og Vestfold.

– Som back og keeper har jeg vært med på å spille opp Strømsgodset fra fjerde divisjon til hovedserien og har to NM-gull i fotball for «Godset». Dessuten har jeg seks norgesmesterskap og mer enn femti landskamper i bandy, spilte senterhalf og var kaptein på landslaget som tok sølv i VM i Sovjet i 1965. Vi var veldig populære der borte. To juniorlandskamper i ishockey har det forresten også blitt ...

Siden har han vært bandytrener i mange år, for Strømsgodset, Mjøndalen og Drafn.

– En tøff sport som går veldig fort og er vanskelig å se på, men desto morsommere å spille. Idrett og jobb har forresten vært en flott kombinasjon, der man har lært å håndtere mennesker som alle er forskjellig – heldigvis!

Historisk i hovedstaden

Etter å ha jobbet noen år som stillverksmontør, formann og byggeleder for Drammen stasjon fikk han på midten av syttitallet jobb

som elektroformann innen signal i Oslo. Han avanserte til ingeniør og avdelingsingeniør i løpet av sine elleve år i hovedstaden.

– Der fikk jeg være med på byggingen av Oslotunnelen og klargjøringen av Oslo S, begivenheter av enorm jernbanehistorisk betydning. Teknologisk tok vi sjumilsskritt, som da vi erstattet de gamle mekaniske sperrene med releer (GS-anlegg) eller åpnet det første krysningssporet med «samtidig innkjør», en milepæl innen trafikkavviklingen. Selve Oslotunnelen var jeg ikke personlig med på å bygge, der hadde jeg oppfølging som eierens representant.

Lærerik opplæring

I 1978 begynte Friise som time-lærer for signalmontører på Jernbaneskolen, noe han holdt på med i fire år, inntil han fikk et annet spennende opplæringsoppdrag.

– Jernbanen var i kraftig beit for montører i Oslo og valgte derfor å rekruttere ti vanlige elektromontører eksternt. Jeg fikk i ansvar å omskolere dem til signalmontører, og vi var sammen i halvannet år. Jeg pleide å kalle dem for «broilere», fordi de skulle gjennom en så omfattende opplæring på så kort tid. Det var interessant å få inn disse fagfolkene utenfra, som så på jernbanen med friske øyne og stilte kritiske spørsmål ved praksis som vi tok for gitt internt. Sånn lærte vi mye alle sammen. ▶





Fra fly til tog over kjølen

Det nye, private togselskapet Unionsexpressen opplever allerede mye positiv respons. Det er første gang i Norden at flere selskaper kjører samme strekning i direkte konkurranse med hverandre.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

– Allerede nå i perioden med prøvedrift har vi fått henvendelser fra folk som ønsker å kjøpe årskort med oss i stedet for å bruke fly. Dette er folk som reiser ofte mellom Oslo og Stockholm, forteller direktør Johnny Jensen. Unionsexpressen får også mye positiv oppmerksomhet for togene sine.

Forsiktig start

– Vi har lagt opp til en veldig forsiktig start, uten markedsføring og med én daglig avgang hver veg for å vinne erfaringer, sier administrerende direktør i Unionsexpressen Scandinavian Railways AB, Johnny Jensen. Togene kjøres i regi av av Ofotbanen AS i Norge og av Nordic Houlage AB (Nohab) i Sverige.

Selskapet startet med prøvedrift i midten av april. Antallet passasjerer varierer veldig, men etter at flere store medier oppdaget tilbudet og skrev om det, har passasjertallene vært stigende.

God respons

– Responsen fra passasjerene har vært positiv. Vi har et komfortabelt tog bestående av eldre vogner med nytt og oppgradert interiør; vi har god plass og satser på høyt servicenivå om bord, forteller Jensen. – Driften har vist at vi har robuste ruter, og vi klarer Oslo–Stockholm på 5 timer og 30 minutter. Med reisetiden til og fra Gardermoen og Arlanda og tiden som går med på flyplassene og alt styr og ståk som en flyreise medfører, er vi faktisk konkurransedyktige mot flyet.

– Morsomt med klassisk tog

– Mange passasjerer synes toget er vakkert og har tydeligvis en preferanse for et «Classic Train» som

vårt, sier Brynjulf Friberg, pressetalsmann for Unions-expressen.

– Spesielt skårer vi høyt på sittekomforten. Mange av våre passasjerer var kunder hos nedlagte Linx og synes sittekomforten i et moderne designtog ikke kan måle seg med komforten hos oss.

Unionsexpressen satser på et billig og enkelt system for billett-kjøp. Hovedkanalen er internett der man også kan velge hvor i toget man vil sitte.

SJ hakk i hel

Skal du med tog mellom Oslo og Stockholm, har du altså nå to selskaper å velge mellom. SJ stopper ved flere stasjoner underveis og bruker ca. én time mer. Om morgenen er det avganger til fra Oslo S til Stockholm både klokken 07.17 (Unionsexpressen) og klokken 07.27 (SJ). Det svenske statsbaneselskapet har varslet at det også vil bedre serveringstilbudet om bord. Det ser faktisk ut til å gå mot en spennende togsommer for passasjerene mellom våre to hovedsteder.

TO VOGNER:

Forelopig består Unionsexpressen av et RC-lok med bare to vogner. Fra 15. juni er det full drift.

«Teknologisk tok vi sjumilsskritt»

- ▶ Stolt opplyser han at sju av de ti fortsatt arbeider ved jernbanen, flere i ledende stillinger.

Tilbake i Drammen

Midt på åttitallet gikk ferden tilbake til Drammen. Der han har vært siden, blant annet som avdelingsingeniør, overingeniør og soneassistent, samt prosjektleder vedlikehold og fornyelsesleder. Han har også vært sakkyndig leder signal innen daværende Region Sør, med ansvar fra Asker til Stavanger.

– La meg si det sånn at jeg beklager at Region Sør ble lagt ned, for den enheten fungerte veldig bra. Mer vil jeg ikke si om alle de omorganiseringene vi gikk igjennom.

Spesielt oppdrag

– Ett prosjekt jeg vil nevne spesielt, er oppgraderingen av strekningen mellom Gulsbogen og Hokksund over en treårsperiode

rundt årtusenskiftet ...

Han dykker her ned i en lengre, entusiastisk faglig utredning om skjøteløse sporfelt, Siemens FTGS, frekvensfelter, kortslutningsstrøm, berøringsspenninger, PAK-spoler og jordingskonsept som ga grunnlag for JD510.

– Vi hadde et svært godt samarbeid både med leverandøren og innad i prosjektgruppa, tenkte nytt og la grunnlag for teknologi som holder den dag i dag. Det var en fin tid som jeg tenker tilbake på med stor glede.

Tre tilbud

Listen over kurs og etterutdanning som Ole Jonny Friise har vært gjennom, byr på alt fra et halvdags Ebiloc-kurs hos ADtranz til fire måneders lederutvikling hos NSB. Så har også den faglige utviklingen vært rivende i senioringeniørens lange karriere.

– Vi har gått fra mekanikk til

datastyring, og det har vært svært interessant å være med på, oppsummerer Ole Jonny Friise, uten at han av den grunn har tenkt å legge inn årene. For to år siden vurderte han riktignok å gå av med AFP, men så fikk han jammen tilbud om hele tre jobber.

– Jeg kunne få lærerjobb på Jernbaneskolen, prosjektlederstilling hos vedlikeholdsdirektøren eller begynne som signalingeniør igjen på teknisk kontor, noe jeg sa ja til. Nå har jeg oppretting av tegninger som hovedoppgave. Jobben er ganske fleksibel, og planen er å holde på videre så lenge jeg føler at det er noen fornuftig mening i det jeg driver med. Jeg har alltid likt meg godt på jobben, hatt fine arbeidskamerater og fått utviklende utfordringer.

Og skulle pensjonisttilværelsen mot formodning lokke, står hytta ved Holmestrand og venter med brygge, båt og fiskeutstyr.



Jernbana på sakskartet

Kjære jernbanevenner!

Eg kan ikkje hugse at jernbana tidlegare har vore så langt framme i samfunnsdebatten og hatt så mange offensive og gode venner som ho no har. Lite er meir gledeleg enn det.

Klimaendringane er vår tids store utfordring, og vegtrafikk står for ein vesentleg del av transportsektoren sine utslipp. Det er ein god grunn til å flytte ein del av vegtrafikken over på den meir miljøvenlege jernbana. I tillegg slit me med at kapasiteten i og i kring dei store byane er sprengd – nok eit godt argument for jernbana.

«Ulike transportformer – hand i hand»

Sjølv om eg er for meir og betre jernbane, er eg oppteken av at me ikkje må skape kunstige motsetnader mellom dei ulike transportformene. Me treng ei velfungerande, stabil jernbane med god kapasitet. Når det er sagt: me treng òg veg, sjøfart, luftfart, kollektivtrafikk. Dei ulike transportformene er naudsynte for å utfylle kvarandre. Det finst til dømes ikkje jernbane i Finnmark. Me vil difor aldri kunne klare oss utan veg eller luftfart, og eg må innrømme eg blir litt provosert når eg møter folk som framstiller det som om det å vere for veg betyr at ein er mot jernbane eller omvendt. Det eine utelukkar ikkje det andre – å hevde det blir like

dumt som å prøve å skape motsetnader mellom bygd og by. Det må vere rom for både det eine og det andre i eit langstrakt land som vårt.

Oppgradering i Osloområdet

Femti prosent auke i jernbaneinvesteringane sidan me overtok vitnar om eit taktskifte. Då me tok over, stod til dømes utbygginga av nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika i fare for å stoppe opp. Hadde det ikkje kome eit regjeringskifte og ei klar prioritering av samferdsle framfor skattelette, hadde fleire år med utsetjing og endå høgare totale byggjekostnader vore resultatet.

Ei oppgåve eg tidleg gav Jernbanelaget var å sjå på kor mykje som kunne vore spart om dette prosjektet hadde vorte planlagt og gjennomført med optimal framdrift. Eg har med interesse merka meg signala frå mellom andre LO-leiaren om at det bør vurderast andre finansieringsformer for å sikre ei større og meir samanhengande utbygging av infrastrukturen.

Dette er ein viktig debatt der eg er open for å tenkje nytt.

Som dei fleste sikkert har fått med seg, har denne vinteren vore krevjande for jernbanen, spesielt i Osloområdet. Dei hyppige driftsavbrota skuldast i hovudsak tekniske feil i Oslostunnelen og signalanlegget rundt. Eg ynskjer ikkje at dei som



FOTO: ØYSTEIN GRUE

er togreisande, skal måtte oppleve dette igjen. Det er uholdbart at folk ikkje kan stole på at dei kjem seg på jobb eller skule i tide. Slike tilfelle trugar omdømet til heile jernbana. Eg sette difor i vinter i gang eit prosjekt med deltakarar frå Jernbanelaget og togselskapa. Arbeidet i gruppa er no godt i gang, og Jernbanelaget har gjennomført ei grovanalyse av strakstiltak som vil bidra til å gjere drifta meir stabil. Eg er glad for at alle involverte viser stor vilje til å samarbeide om å finne konstruktive løysingar og har stor tru på at dette vil gje konkrete resultat.

Høg fartstog

I fjor vart høg fartstog første gong eit tema på rikspolitisk nivå. I prosessen fram mot ny Nasjonal transportplan vil me måtte konkludere om vidare prosess. Eg trur framleis

«Det blir ei sentral utfordring å finne ein balanse mellom vedlikehald og investeringar»

at høg fartstog i Noreg kan bli ein realitet om det er politisk vilje til å ta eit slikt løft, noko som sjølv sagt vil krevje løyvingar utanfor rammene av ordinære statsbudsjett. Det er likevel er mest oppteken av nett no, er å byggje ut og oppgradere det jernbanelaget me har i dag, og som er heilt naudsynt for å få kvardagen til folk til å gå rundt. Det arbeidet vil òg vere eit viktig grunnlag å byggje vidare på dersom høg fartstog skal bli ein realitet.

Nasjonal transportplan 2010-2019

Resten av 2008 vil mykje av tida

mi gå med til arbeidet med ny Nasjonal transportplan, som skal leggast fram i desember. Eg brukar seie at denne planen blir ein slags eksamen for regjeringa – endeleg får me leggje fram vår eigen transportpolitikk. Fordelinga mellom vedlikehald og investeringar vil bli eit sentralt spørsmål. Jernbanelaget – i likskap med dei andre transportetatane – ynskjer med god grunn meir midlar til vedlikehald. Eg meiner meir vedlikehald er heilt naudsynt etter at vekslende regjeringar i tiår har neglisjert denne biten. Me kan likevel ikkje stanse opp bygging av ny infrastruktur

– me treng framleis meir veg og jernbane her i landet. Det blir difor ei sentral utfordring å finne ein balanse mellom nettopp vedlikehald og investeringar.

NTP skal også vise korleis me kan få eit meir samanhengande samferdslenett, korleis me mest effektivt finansierer dette, og korleis me skal handtere klimautfordringane innan sektoren. Jernbana i Noreg fram mot 2020 vil inngå som ein sentral del av dette.

God sommar til dykk alle. Ta toget og nyt det!

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Liv Signe Navarsete
TITTEL: Samferdsleminister





Fri flyt gjennom Europa

Det går tog nesten overalt i Europa, sjølv til skiparadiset Gornergrat i Sveits. Etter å ha reist på interrail i tre veker, ser eg ingen grunn til å fly til Middelhavet eller Alpane.

Tekst: MARIT BENDZ **Foto:** JAN LUDVIG HUNDVEBAKKE OG MARIT BENDZ

LOKFØRAREN:
Garnergratbanen er den beste arbeidsplassen i verda, tykkjer Gilbert Tscherrig.



► Tvert om – eg ser berre enda fleire grunnar til å ta toget. Jo da, det tek litt lengre tid, men nettopp dei som har det travlast, treng mest å sitje stille nokre timar, sjå korleis natur, kulturlandskap og menneske sakte skiftar. Nettopp dei treng kjensla av å flyte sørover på syngjande sviller.

Bonusane er mange. Du slepp køar og masete kontrollar på flyplassar. På toget er alt handbagasje, og du risikerer ikkje at han forsvinn og vert ettersendt tre dagar seinare. Resten av reisefølgjet, som tok fly, venta i to dagar på både klær og skisko.

Derimot møter du alle typar menneske, ungar kan springe litt rundt og ingenting er som å ta eit glas vin i restaurantvogna og nyte den sakte tida medan landsbyar og åkrar susar forbi.

Og du kan ha sabla godt samvit. I ein interrailbillet er klimakvoten inkludert og vel så det.

Meir enn eit tastetrykk

Då familien på fire skulle teste ut nye interrail, var den første overraskinga kor vanskeleg det var å få tak i billettane. Det er ingen jernbanestasjon i Førde. Vi enda opp med å tinge to billetter på Internett – betalinga gjekk til Frankrike og billettane vart sende frå Boston i USA (!). Dei to andre tinga vi på kundetelefonen til NSB. Der er det trivelege folk, men det er både dyrt og tungvint å ta alle fakta munnleg.

Første delmål er Zermatt i Sveits, eit eldorado for vintersport på grensa til Italia. Billetten gjev rabatt på fleire av ferjene til Color Line og DFDS Seaways. Vi tek Kiefferja. Når ein først er komen til kontinentet, går det radig sørover. Det er berre ei dagsreise til store delar av Europa! Vi skal



vere framme i ellevetida om kvelden.

Stint av forventningar

Stemminga på ein jernbanestasjon er noko heilt for seg sjølv. Her er heile spekteret av folk, men felles er forventningane som ligg i lufta. Nokon tek heftig farvel, andre skal møte nokon att eller for første gong. Det er latter og tårer, ein skal heim til det som var eller til noko som har skjedd.

Vi studerer medpassasjerane og lagar oss historier: Kven er dei? Kvar skal dei? Kor kjem dei ifrå? Eller leiker titt borte-leiken med vesle Leon, ein kosovoalbanar frå Tyskland, som skal vitje onkelen sin i Sveits saman med mamma.

På det siste toget hamnar vi i lag med to oppskjorta og oppdressa jenter som ikkje skal på ski, men på fest i Zermatt. Dei bruker den siste halvtimen til ein omhyggeleg sminkeseanse, nitid miksing av rusbrus – begge delar sender sterke dufter ut i heile kupeen – og fnisande flørtning med ein norsk tenåring.

Gornergratbanen i Zermatt

I fjellandet Sveits er jernbanenettet tettare enn bussrutene. Det er meir kupert enn Noreg, og ein gjer seg visse tankar om kva som er mogleg heime.

Lokomotivfører Gilbert Tscherrig har køyrt Gornergrattoget i 36 år. Både skituristar og andre elsker

den vesle jernbanen som bruker kring tre kvarter på den knappe mila frå Zermatt opp til Gornergrat, frå 1620 til 3089 moh. Jernbanen er 110 år gammal, med tannstagg i midten for å klare dei bratte stigningane. Toppfarten er 30 km/t oppover, litt mindre nedover.

Gilbert er snart pensjonist, men då skal han ikkje på interrail, då skal han fly!

– Zermatt er blitt for stort, tykkjer han. Bustadbygginga kryp lenger og lenger opp etter fjellsidene der gondolane mest sneier hustaka.

Av og til ser vi konturane av Matterhorn, som ligg innhylla i skodde. Fjellet er like heilag for

sveitsarane som Ararat er for armenarane.

Kupédebatt

Frå vinter, nysnø og minus 23 grader på fjellet i Sveits tøffar toget inn i våren i Italia. Landskapet og folk endrar seg. Vi lyttar til intense samtalar og undrar oss over kva språk dette kan vere. Smeltedigelen Europa. Den godslege karen med sikspens er sikkert ein engelsk bonde på ferie, tenkjer vi. Meir feil kan det ikkje bli, han er pensjonist frå New York.

Ein italiensk jusstudent kjem opp i ein ivrig diskusjon med det amerikanske reisefølgjet. Dei er samde om at Bush og Berlusconi er like håplause – kvifor må vi slite

FLEIRE OG FLEIRE VIL PÅ INTERRAIL

Mellom januar og april i år auka salet av interrail-billetter frå Noreg med 166 prosent. Dette togtilbodet er populært i alle aldersgrupper.

Etter fleire år med attendegang i salet av interrail er det no for andre året på rad ein kraftig auke i salet. I 2007 vart det selt 4145 interrailbilletter i Noreg. Dette er ein auke på 38 prosent.

Det er kategorien «vaksne» som har den sterke veksten, men det er jamvel fleire ungdomar som vel togferie.

– Aukinga i salet kom etter at vi i april i fjor kom ut med eit nytt interrailprodukt der det er større fleksibilitet for kundane. Du kan få billetter for kortare eller lengre reiser, og du kan fritt velje kva for land du vil reise i innanfor dei 30 landa som er med i tilbodet. Du treng heller ikkje bestemme på førehand kva for land du skal reise i, fortel Wenche Berger, som er produktansvarleg i NSB for interrail.

– Det synte seg at folk reiste oftare og stuttare enn før. Derfor var det rett å innføre nye korttidsvariantar av interrail. Tilbodet om fem reisedagar over ein tidsperiode på ti dagar har slege særst godt til blant dei vaksne. Ungdom vel ofte å vere borte noko lenger og kjøper som regel interrail for 22 dagar eller ein heil månad, seier Berger.

POLITISK DEBATT:

Ein kan velje om ein vil delta eller berre lytte til diskusjonane som oppstår i ein kupé, om alt mellom himmel og jord.

med desse gamle mennene, dei døyr jo aldri! ropar juristen. Ei av dei amerikanske damene liker ikkje Hillary, men vert reint salig når ho nemner Obama.

Om ein vert lei høglydte medpassasjerar, kan ein gå i restaurantvogna og ta ein øl eller ein heil middag, alt etter lommeboka. Sjå landsbyar, kjøkenhagar og murar med graffiti suse forbi. Som togpassasjer ser du ikkje berre turist-sida.

Italia er halvruftsete og hyper-elegant på ein gong, så ulikt Sveits. Vesle Europa med alle dei små rare og ulike landa.

Påskeferien er snart slutt. Etter ein dag Venezia reiser den yngre garde heim med sine tidagarsbil-

- ▶ lettar, raude kjakar og alt skiutstyret. Vi gamlingar har 22-dagarsbilletter, og skal vidare til Manarola i Cinque Terre. Den vennlege dama i luka på jernbanestasjonen i Venezia gjev oss soveplassbilletter forbi Genova og heilt til Savona. Kanskje for at vi skulle kunne sove litt lenger? Tidleg neste morgon passerer vi marmorbrota ved Carrara, der både Olav-statuen og operaen har sitt opphav. Steinane er skinande kvite og ikkje gule.

Det går alltid eit tog attende

Lokaltog gjennom dei fem byane i Cinque Terre slyngjer seg like mykje gjennom fjell som ute i det fri. Interrailbilletten gjeld ikkje her, men med eit tredagars Cinque Terre-kort til ein dryg hundrings kan vi reise med tog og buss, besøke alle musea og traske alle dei steinsatte stiane mellom dei fem byane.

Både fastbuande, turistar og dei som jobbar i byane, må sette frå seg bilen på store parkeringsplassar ovanfor sentrum. Rommet vårt

ligg i landsbyen Volastra eit par kilometer spasertur ovanfor Manarola.

Vi har kasta ullongsen og går langs eldgamle steinsatte stiar. Det raslar og taslar i tørt lauv langsetter stien. Av og til ser vi snurten av ein syltynn firfirslehale som forsvinn inn i ei sprekk i muren.

Det buldrar fjernt frå brenningane langt under oss. Sola steikjer i den sørvendte hellinga, der det framleis vert dyrka vindruer på ein del av dei eldgamle terrassane. Det er 6 700 kilometer med steinmur-

ar i Cinque Terre, som er ein del av verdsarven tilliks med Nærøyfjorden og Geirangerfjorden. Mange av dei brattaste teigane er attgrodde, og enkelte stader har muren rasa ut. Når vi er lei av å gå, tek vi toget med vogner i to etasjar attende.

Stille morgon

Utanfor det opne vindaug et høyrer vi sopolime mot stein, svisj, svisj. Ein hund gneldrar ein stad. Det knirkar i ein port – det er nabo-dama som skal henge opp kles-

vasken. Lydane frå dei smale gatene er reine, ein og ein. Etter kvart vert det liv på kjøkenet, det skramlar i kjørel.

Vi et frukost på takterrassen, studerer tokartet over Europa og ser ut over havet, på klare dagar kan ein sjå Korsika herifrå. Det er rabatt på ferja dit – skal vi droppe Praha denne gongen? Vi hadde tenkt oss til Pisa også. Og kva med kameraten vår i Innsbruck vi hadde planar om å besøke? Det er så mange stader ... Vi tel dagar som er att og tek toget til Lucca.

Sykkelbyen

For ikkje mange år sida var den gamle byen eit bilmareritt. Men i dag er det berre dei fastbuande som har lov å køyre inn byportane, og sykkelen er meir påtakeleg her enn i Amsterdam.

Turistinformasjonen ordnar eit rimeleg rom til oss rett sør for bymuren, på Tango Hotel, drive av eit fyrverkeri av ein spansk-argentinsk designar, ho ser ut som ho er konstant klar for ein tango.

Retten ved jernbanestasjonen finn vi utleigesyklar. Området rundt

INTERRAILBILLETEN

- ▶ Kan du kjøpe på NSBs stasjonar, www.interrailnet.com eller ring 815 00 888.

NYTTIGE TIPS:

- ▶ Legg ein plan, men du treng ikkje å følgje han.
- ▶ Ikkje reis i for store grupper. Fridomen i ein interrailbillett gjev så mange val. Jo fleire som skal bli samde, jo vanskelegare.
- ▶ Ikkje ver for ambisiøs og legg inn for mange stader på kortast mogleg tid.
- ▶ På ein del intercitytog trengst reservasjon eller plassbillett. Bruk mest mogleg lokale, sakte tog. Då ser du meir og opplever meir også.
- ▶ Hugs niste! Ingenting øydelegg ei togreise meir enn gnagande svolt og tørst. Ikkje alle tog har restauranovogn eller trilleovogn, det er dessutan dyrt.
- ▶ Hugs òg at ein sovekupe er rimelegare enn ei hotellseng.

NYTTIG Å HA MED:

- ▶ Thomas Cook: European Rail Timetable, (kan kjøpast på Nomaden)
- ▶ Reisehandbøker og kart
- ▶ Kortstokk
- ▶ Tjukk roman (paperback) med små skrift
- ▶ Tannpirkarar
- ▶ Dopapir
- ▶ Piripiri (sterkt krydder for dei modige som tingar til dømes den lokale suppa, som viser seg å vere laga av innmat frå geit)
- ▶ Lommeperlørar (lær alltid nokre ord av språket i eit land)
- ▶ Få, men praktiske kle med lommer (du har likevel ingenting å stille opp med mot dei italienske damene og herrane)
- ▶ Barn i alle aldrar. Barn er kontaktskapande, dessutan lærer dei å reise miljøvennleg, bli nysgjerrige og sosiale.
- ▶ Eit smil (det aller viktigaste)



SYKKEL + TOG:

Mange europeiske land har eigne sykkelvogner på toget. Men ein kan og leige sykkel, som her i Toscana.

- Lucca er ypparleg for sykkelturnar, men skaff eit godt kart. Vi rota oss bort på «Vin og oliven-ruta» og enda opp på ein humpete sti vakta av ein hoggorm. Magane rumla, og vi kasta oss inn dørene på det første pizzeriaet vi fann då vi kom attende til sivilisasjonen.

Heimveg

Vi tråkklar saman ei stram reiserute frå Lucca til Hanstholm, med sju togbytte og ein buss. Det skal ta vel eit døgn. Det er små marginar, men litt spenning må ein jo ha.

Etter Basel får vi vitjing av tre i uniform. Kvinna tek passa våre og tek fram telefonen. Sjefen spør kor vi er ifrå, kvar vi har vore, så må vi tømme alt i alle lommer, han snusar i sigaretteska mi og ler av Swiss Army-kniven min.

– For children, seier han og viser oss sin eigen blenkjande springkniv. Toalettmappa mi inneheld to mystiske, små flasker.

– Ein for å ruse seg og den andre for å bli nøktern? spør han spøkefullt. Eg skrur opp korkane så sjefen får lukte, forklarar at det er solhatt i tilfelle vond hals og perikumolje til ryggmassasje. Då gjev han opp, dama har ikkje funne oss som ettersøkte og dei smiler og takkar for merksemda. Lærlingen lærte truleg at to mistenkjelege, gamle hippiar ikkje nødvendigvis har med seg noko ulovleg.



VARMESTOVE: For dei bustadlause kan ei togreise vere eit rimeleg pusterom frå livet på gata.

Ein streng, men hjelpsam konduktør i Basel har laga ein betre reiseplan for oss nordover. Den omfattar også to timar kald venting i Frankfurt midt på natta. Ullongsen kjem på att.

Det vert ei rufsete natt med lite søvn, gamle skrottar er støle og maroder. Vi slumrar vidare nordover og håper vi rekk ferja. Det skal jammen bli godt å kome heim, tenkjer vi. Og det er jo fint, for vi hadde eigentleg ikkje lyst til å forlate våren. Men neste gong skal vi legge inn eit avbrekk på returen, eit par dagar ein stad vi lenge har drøymt om. Problemet er ikkje å finne slike draumar. Problemet er å velje. I heile Europa.



Interrail for jernbanefolk

Togferie i år? Fribillettkontoret gir jernbanetilsette FIP-kort og billettehefte. Med det kan du lysteleg utforske Europa til ein rimeleg penge.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Dei andre har InterRail. Jernbanetilsette har sitt eige system – som er fullt oppegående og konkurransedyktig. FIP, som ganske enkelt står for «Facilités de circulation Internationales du Personnel des chemins de fer». På

norsk: «Moglegheit til å reise internasjonalt for jernbanefolk» FIP gir kollegaer frå andre land eit rimeleg tilbod om å skaffe seg impulsar og tilfredsstillende eigne jernbanedrifter Europa rundt. Alle jernbanetilsette som har

hatt heil stilling i meir enn eitt år, kan få FIP-billett til seg sjølve og moderasjonsbevis (50 prosent rabatt på billettprisen) til ektefelle og eigne born under 25 år (om dei ikkje har eiga inntekt). Alle dei store togselskapa i Europa ønskjer deg hjarteleg velkomen som gratispassasjer – utanom «søta bror» i SJ ...

Fly eller ferje ut

Fribillettreisande som vil ta tog ut av landet i retning kontinentet,

kjem gratis til Kornsjø. Derfrå til Gøteborg får du halv pris. Då er det kanskje like greitt å ta den første etappen med ferje eller fly sjølv om SJ har nokre særlege billetter om du er heldig å få tak i ein slik.

Elles i Europa går det helt greitt å reise gratis på FIP-billett – heilt til du støyter på ein obligatorisk plassreservasjon. Det gjeld både for sete og for seng. Nokre andre unnatak er det òg på ein del grensekryssande tog, men særskilt dyrt

er det ikkje. Det såkalla FIP-tillegget er ikkje det som øydelegg feriebudsjettet. Men ver oppmerksam på at tillegget kan variere etter om det er rushtidstog eller ikkje.

Høg fartstog

For ein nordmann kan det vere artig å køyre med høg fartstog. Ver velkomen! Eurostar tek imot deg på «Standard Class» mot eit lite tillegg. Det same gjer Thalys, AVE i Spania og TGV-toga som

går ut av Frankrike. I Frankrike får du køyre TGV heilt gratis mot å betale plassavgift.

FIP-kortet kan nyttast i 28 land i Europa. Dessutan gir kortet hyggelege rabattar på nokre ferjer.

Når du er på togtur i Europa, vil du fort finne ut at det eigentleg ikkje står så dårleg til med jernbanen her i landet. Kanskje med unnatak for det dei andre sel frå trillevogna. God reise!

BARN: Mange ungar er redde for å fly og vert sjuke i bil. Tog er det optimale framkomstmiddel, og det er i tillegg spennande.

Sikkerhet skapes i møtet mellom liv og lære

Mer papir gir ikke sikrere jernbane. At virksomhetens dokumentasjon beskriver et hensiktsmessig system for sikkerhetsstyring, og at prosedyrene som er beskrevet følges i praksis, er derimot avgjørende for sikkerheten på norske skinner.

Jernbanetilsynet har ikke kritisert Jernbaneverket for mangel på dokumentasjon. Hovedårsaken til at tilsynet har avslått Jernbaneverkets søknad om sikkerhetsgodkjenning er at det sikkerhetssystemet som Jernbaneverket har beskrevet, ikke følges godt nok opp i praksis. I Jernbanemagasinet nr. 4 2008 er det gjengitt et intervju med professor Jan Hovden. Hovden uttaler seg i intervjuet om sikkerhetsstyring generelt og om sikkerhetsgodkjenningen av Jernbaneverket spesielt. Faglig debatt er en viktig og verdifull forutsetning for å opprettholde og utvikle arbeidet for å skape best mulig sikkerhet på norske skinner. Tilsynet hilser følgelig Hovdens synspunkter velkommen, og vi vil ta hans perspektiver med oss i vårt videre arbeid. Vi har stor respekt for Hovden som en av Norges ledende personer innen sikkerhetsfaget. Nettopp fordi Hovden er en respektert person i fagmiljøet og det lyttes når han taler, finner tilsynet det viktig å presisere sitt syn.

Risikobasert sikkerhetsstyring
Det er bred enighet i Norge om at

jernbaneverksamheter skal drive risikobasert sikkerhetsstyring. Prinsippet er godt etablert i jernbanelovgivning og også godt forankret i EU-regelverket. Hovden siteres i intervjuet på at «...han er usikker på om det er noen særlig tett kobling mellom den faktiske sikkerhetsrisikoen og kvaliteten på sikkerhetsstyringssystemet ...» Tilsynet er av en annen oppfatning: Tilsynet anser at et godt sikkerhetssystem er ett av flere viktige elementer for sikkerheten på norske skinner. Det er likevel ingen automatikk i at manglende styring og kontroll vil gi flere ulykker. Flinker medarbeidere, gode tekniske systemer og god gammeldags «flaks» er også medvirkende faktorer. Selv om Hovden skulle ha rett i sin hypotese, ligger det uansett ikke innenfor Jernbanetilsynets mandat å sette til side gjeldende lov- og regelverk.

Ikke for stor avstand

Det er ikke likhetstegn mellom å ha et godt, virksomt sikkerhetsstyringssystem og et papirvelde, slik Hovden fremstiller tilsynets krav. Tilsynets kritikk av sikkerhetsstyringen i Jernbaneverket, slik det fremgår i vårt brev av 3.4.2008, begrunnes ikke i manglende dokumentasjon. Nettopp dette er et hovedpoeng i denne saken: Et sikkerhetsstyringssystem er ikke en mengde permer i en hylle, men et system virksomheten etablerer, implementerer og vedlikeholder for å styre sikkerheten. Dette betyr at systemet må være dekkende og hensiktsmessig, ikke mest mulig omfattende eller detaljert. Det må derimot være besluttet, bekjentgjort og etterlevd på alle nivåer i organisasjonen. Da det stilles krav om at et sikkerhetsstyringssystem skal være dokumentert, kan det samtidig ikke være for stor avstand mellom det som faktisk gjøres av de ansatte, og det som det er funnet hensiktsmessig og nødvendig å

beskrive i prosedyrer og andre styrende dokumenter.

Svært god jernbanekompetanse

Tilsynet er helt enig med Hovden i at det normalt ikke er hensiktsmessig at et sikkerhetssystemet er dokumentert ned i den minste detalj. Detaljeringsnivået i prosedyrer mv. må være tilpasset den virkeligheten virksomheten opererer i. I dag brukes det for eksempel i økende grad mer underleverandører, og arbeidsmarkedet gjør at arbeidstakere oftere bytter jobb enn før. I en slik virkelighet vil det ikke alltid være tilstrekkelig å stole på den enkelte medarbeiders erfaring, kompetanse og sunne fornuft. Det kreves et visst nivå av dokumenterte og implementerte systemer. Hovden hevder i intervjuet at fokus på styringssystemer, rutiner, prosedyrer mv. kan ta vekk fokus og ressurser fra praktisk sikkerhetsarbeid. Tilsynet er ikke uenig i Hovdens påstand. Styringssystemer begrenser seg likevel ikke til utarbeidelse av papir, men er de systematiske tiltak man har etablert for å styre virksomheten. Årsaken til at vi har forholdsvis god ulykkesstatistikk på jernbanen i Norge er blant annet at det finnes mange dyktige folk der ute med bred erfaring og kompetanse og sterk vekt på sikkerhet. Tilsynet har stor respekt for Jernbaneverkets medarbeidere, og håper at de som har vært i kontakt med tilsynet, for eksempel gjennom revisjoner eller tillatelsesprosesser, opplever ydigg og åpen saksbehandling og at de blir behandlet med respekt. Tilsynet mener også å ha opparbeidet svært god jernbanekompetanse internt, slik at Jernbaneverket og de andre aktørene blir møtt med kunnskap og forståelse for de problemstillinger som måtte være aktuelle å diskutere.

Et lederansvar

Det er viktig å forstå at når til-

synet i sin saksbehandling i forbindelse med sikkerhetsgodkjenningen benytter eksempler fra vår kontakt med Jernbaneverket, så er dette ikke en kritikk av de medarbeidere som tilfeldigvis har gjort en feil. Tilsynet bruker eksemplene for å vise at Jernbaneverkets sikkerhetssystem på vesentlige områder ikke fungerer godt nok.

Hovden hevder at tilsynets kommentarer er for detaljerte i forhold til et godkjenningstinstitut. Det har vært en utfordring at Jernbaneverket har valgt å beskrive tiltak rettet mot eksemplene på forskriftsbrudd i stedet for å presentere korrigerende tiltak som er rettet mot de styringsmessige årsaker som har forårsaket manglene. Tilsynet har ikke inngående kjennskap til alle detaljer i Jernbaneverkets organisasjon og har heller ikke mulighet til å gå inn og avdekke hvorfor feilen skjedde i de enkelte eksemplene. Dette ansvaret påligger Jernbaneverket. Det kan være at det foreligger feil i prosedyrer (og at det fornuftige er å avvike fra og deretter rette prosedyrene), at det er for mange eller for få prosedyrer, eller at det er høyere nivå i organisasjonen som gir negative effekter nedover og ut i den daglige driften. Når tilsynet kritiserer Jernbaneverket for å mangle den styring og kontroll som er nødvendig for å oppfylle forskriftens krav, er det et lederansvar i Jernbaneverket å gi de rette føringer, ta styring og kontroll samt etablere et system som gjør at den enkelte medarbeider får de riktige ressursene, den rette kompetansen osv. til å kunne utføre sitt arbeid riktig.

Tilsynet og makt

Hovden uttaler seg avslutningsvis i artikkelen om maktkamp og om tilsynets avslag på sikkerhetsgodkjenningen. Denne saken dreier seg ikke om å konkurrere om makt. Rolledelingen mellom

JERNBANESIKKERHET

- 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.

Tidst og foto: ARVID BÅRSTU

– Jeg synes Jernbaneverket fullt ut har akseptert regelverket rundt risikobasert sikkerhetsstyring. Konflikten mellom de to nye reg gir mer på at tilsynet har en formell risiko-revisjonsprosess mens Jernbaneverket foretar å forene det beste i risikobasert sikkerhetsstyring med det beste fra den gamle jernbanekulturen. Det kan være et enkelt som at Jernbaneverket er litt nærmere den virkelige verden og må byrse seg på visse risikoprobler og ikke bare på systemer og dokumenter, sier Jan Hovden, som er professor i sikkerhetsstudier ved Institutt for endret økonomi og sikkerhetsstudier ved NTNU.

Hovden er også leder for de årlige Sikkerhetsdagene på NTNU, han er sikkerhetsdirektøren for samfunnsmedisiner og beredskap og er mangfoldig deltaker i offentlige ekspertiser i inn- og utland knyttet til sikkerhetsstudier.

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

– Det kan faktisk være slik at

vedligehold på styringssystemer, administrativt rutiner, prosedyrer og oppgjør rundt det kan ta vekk ressurser og oppmerksomhet knyttet til konkrete, praktisk sikkerhetsarbeid, sier Hovden.

Balansespang

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

– Det beste er å gjøre for at folk bruker sin kompetanse, erfaring, vett og forståelse i den praktiske utøvelsen av sikkerhetsarbeidet. Detaljstyring med sjekklister kan være en forhindring for å bygge opp kompetanse, slik det ble gjort før.

Folk hadde rett på de skille-giene. De strengt ikke ha med PC'n for å vite det, sier Hovden, og viser til at en bare ikke forventer selv om den er omtalt på et papir.

På spørsmål skjer det noe helt nytt med skinnemulld, uddrag, en utgående led og et ras. Det er skumle tegn. Løsningen ligger ikke primært i et sikkerhetsgodkjenning og et sikkerhetsstyringssystem.

Hovden har fulgt prosessen med sikkerhetsgodkjenningen av Jernbaneverket fra starten. Han mener å være en kamp om modell mellom tilsynet og JBV.

I avslutningen fra intervjuet opplever jeg at kommentarene er for detaljerte i forhold til et godkjenningstinstitut. Jernbaneverket har rett i at det er uklart hva som ligger som krav til en godkjenning. Det føler jeg at det forvirrer en maktkamp og posisjonering mellom de to. Det er kanskje en maktkamp om hvem som skal ut fra historien, fra den gangen alle funksjonene til NTNU, sier Hovden.

– Det som tilsynet påpeker, kan være indikasjon på at kanskje ikke alt er bra. Men jeg er ikke sikker på at det har en alvorlig betydning som tilsvarende alt, sier Hovden, og sammenlikner med en annen bransje.

– Det er en uenighet tanke at Pteroklemtilsvaret skulle bestemme at Statens JBV ikke skulle bli

tem, men i at det blir slik nummerer til tidligere til å gå noe med nedslags linjer, mobilisert utstyr og etterstei vedlikehold, sier Hovden.

Han er redd for at virksomheter skal drukne i rituelle dokumentasjon der omorganiseringer, en rituelle skillemulld og utstyr for øvrig dynamisk virkelighet ikke så lett for detaljbeskrive.

Hovden

Jan Hovden har fulgt prosessen med sikkerhetsgodkjenningen av Jernbaneverket fra starten. Han mener å være en kamp om modell mellom tilsynet og JBV.

I avslutningen fra intervjuet opplever jeg at kommentarene er for detaljerte i forhold til et godkjenningstinstitut. Jernbaneverket har rett i at det er uklart hva som ligger som krav til en godkjenning. Det føler jeg at det forvirrer en maktkamp og posisjonering mellom de to. Det er kanskje en maktkamp om hvem som skal ut fra historien, fra den gangen alle funksjonene til NTNU, sier Hovden.

– Det som tilsynet påpeker, kan være indikasjon på at kanskje ikke alt er bra. Men jeg er ikke sikker på at det har en alvorlig betydning som tilsvarende alt, sier Hovden, og sammenlikner med en annen bransje.

– Det er en uenighet tanke at Pteroklemtilsvaret skulle bestemme at Statens JBV ikke skulle bli

SIKKERHETSGODKJENNINGEN

2004: EU vedtar et sikkerhetsdirektiv som blir omgjort til norsk lov som sikkerhetsforbudsloven. Jernbanemagasinet L&U blir en frist til 1. januar 2007 med å bli godkjent som infrastrukturforvalter

13.12.05: JBV sender den første søknaden

12.01.06: Statens Jernbanetilsyn (SJ) kommenterer søknaden til en søknad i et møte med JBV

22.12.06: Samferdsdepartementet uttaler fristen til 1. januar 2008

21.02.07: Departementet uttaler fristen til 1. januar 2008

18.02.08: JBV sender søknad om sikkerhetsgodkjenning

03.04.08: SJ avslår søknaden

21.04.08: JBV anker avslaget

02.07.08: Toppens saks

diret overvåkingsnett mer. Men de har strengt og vil fortsatt kunne styrke sikkerhetsforvaltningen. Bruke på jernbanen kunne noe tilsvarende vært av jernbanetilsynet slo ned på aksjonen og lape der det gikk over snik og snitt. Det kan vel ikke være sammenheng at man ikke skal drive jernbane i Norge før alt er på plass med til den minste detalj, sier Hovden.

KUNNSKAP: Professor Jan Hovden mener et sikkerhetssystem som åpner for bruk av kompetanse, erfaring, vett og forståelse er bedre enn et system basert på detaljerte dokumenter.

30 JERNBANEMAGASINET NR 5 - 2008



tilsyn og infrastrukturforvalter er helt klar. Den eneste makt tilsynet har, og ønsker å ha, er å fylle det tilsynsansvar vi er satt til å forvalte for sikkerheten på norske skinner.

Jernbanetilsynet har forståelse for at det vil kunne oppstå dilemmaer for Jernbaneverket når man med begrensede ressurser må prioritere mellom ulike områder som krever fokus og penger, herunder nye sikkerhetskrav fra regelverket. Nettopp derfor er tilsynet helt avhengig av gode høringsuttalelser når nytt eller oppdatert regelverk er ute på høring i bransjen. Det er viktig at konsekvenser og kostnader blir lagt frem slik at man kan gjøre en god vurdering av om kravet bør etableres og eventuelt hvor lang implementeringstid man vil trenge.

Det er i de fleste sammenhenger hensiktsmessig med en balanse mellom regelverk og sunn fornuft – også i offentlige tilsynsoppgaver.

Men sunn fornuft er ikke det samme som unnsfallenhet i forhold til å forvalte det ansvar man er pålagt, selv om reaksjonene blir sterke og ulempe betydelige. I siste instans kan konsekvensene ved mangelfulle sikkerhetsrutiner og et mangelfullt tilsyn med dem bli langt større enn den ulempen som påføres Jernbaneverket gjennom avslag på sikkerhetsgodkjenning. Gjennom å gi sikkerhetsgodkjenning bekrefter tilsynet at Jernbaneverkets sikkerhetsstyringssystem oppfyller de lovpålagte kravene til et sikkerhetsstyringssystem. Tilsynet finner ikke å kunne gi en slik bekreftelse så lenge kravene ikke er oppfylt. Vi ser imidlertid frem til et godt og konstruktivt samarbeid videre, både med Jernbaneverket med øvrige tilsynsobjekter og fagmiljøer for kontinuerlig å komme videre i arbeidet for sikkerheten på norske skinner.

SVARER PROFESSOR:
«Selv om Hovden skulle ha rett i sin hypotese, ligger det uansett ikke innenfor Jernbanetilsynets mandat å sette til side gjeldende lov- og regelverk.» Det skriver tilsynets direktør Erik Ø. Johnsen i dette svarinnlegget.

DEBATTINNLEGG

NAVN: Erik Ø. Johnsen
TITTEL: Direktør, Statens jernbanetilsyn



«Franske linjer»

Dette er et enkelt motiv fra Gare du Lyon, Paris.

Finn frem kameraet og hold øynene åpne. Da vil også ditt bilde kunne havne på disse sidene!

Dette bildet er tatt med et kompakt-kamera som får plass i de fleste lommer. Selv om det kreves en viss teknisk kvalitet før et bilde kan trykkes, så er det slett ikke nødvendig med dyrt og tungt utstyr for å prøve seg.

MITT JERNBANEBILDE

NAVN: Øyvind Bardalen
TITTEL: Lokfører, NSB
BOR: Drammen
KAMERA: Canon Ixus 800 is



Bygger plattformer

I Skåne har trafikkveksten vore så stor at det korkje er kapasitet til fleire passasjerar i toga eller fleire tog på sporet. Den kortsiktige løysinga, medan dei ventar på fleire spor, er å forlengje plattformene. Innan 2011 skal 50 plattformer få ei lengd på 225 meter - nok til å ta imot doble Pågag-togsett. Skånetrafiken investerer 100 millionar kroner for å få til dette medan region Skåne betalar 200 millionar som forskott. Banverket står for resten.

Kina køler på

I Kina ligg det no føre planar om å oppgradere eller byggje 19 jernbaneliner for å få frakta meir kol frå dei indre områda i nord til hamnebyar ved kysten. Etterspurnaden etter kol til kraftproduksjon og for eksport er større enn det kolproducentane klarer å frakte ut av gruvedområda, mellom anna i Indre Mongolia. Forbruket av kinesisk kol vil truleg auke frå 2,5 milliardar tonn i 2007 til 3-3,1 milliardar tonn i 2010 og 3,3-3,7 milliardar tonn i 2015. For klimaet hadde det kanskje vore ein føremon om kolet hadde fått liggje i fred?

Fjernar skog

I dei siste åra har Sverige fleire gonger vore råka av kraftige stormar. No skal dei fjerne tre som står like ved sporet for å unngå at trefall gjer skade på køyreleidningen eller skadar tog. Fram til 2015 er planen å fjerne tre i ein avstand på 20 meter frå midten av sporet til kvar side. Det skal gjerast på 450 mil med jernbane! Høgast prioritet har Södra og Västra stambanan, dei strekningane som har vore mest utsette for trefall dei siste åra. Fellingane har òg den føremonen at sikta blir betre - både for lokførarar og for trafikantar som skal krysse linja.

Kva er farleg?

I ei spørjeundersøking i Tyskland svarer 42 prosent at dei føler seg mest trygge når dei køyrer bil medan berre 24 prosent svarer det same når det gjeld tog. Dei statistiske fakta frå Tyskland fortel derimot at sjansen for å bli drepen som bilist er 42 gonger så stor som for dei som køyrer tog. Sjansen for å bli skadd er heile 83 gonger så

Tog er butikk i India

Etter mange magre år skufler nå de indiske jernbanene inn penger. Det gjør de på å sette ned prisene. Folket jubler.

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

Jernbaneminister Lalu Prasad Yadav (61) har ikke noe imot å ta æren for snuoperasjonen, som er gjort på svært utradisjonelt vis. I sin tale der han presenterte budsjettet for 2008-09 (se www.indian-railways.gov.in), forklarer han hvorfor de indiske jernbanene nå gjør det bedre enn de fleste kommersielle selskapene på den berømte Fortune 500-lista:

– Dette er en suksess av å tenke nytt og å følge den smale sti. Vi har fulgt strategien med å spille på volum, få ned enhetskostnader, sette ned prisene og øke markedsandelene, sa ministeren, som i India er kjent både som karismatisk taler og korrupsjonsdømt politiker.

Ved å tenke økt inntekt per tog i stedet for per passasjer eller tonn, ved å sette på større kapasitet og gjøre noen andre forandringer, har man fått kostnadene ned og inntektene opp så mye at avkastningen på innskutt kapital i fjor var på 21 prosent!

Store forhold

India er ett av de virkelig store togland-



ene i verden. De indiske jernbanene har 1,4 millioner ansatte som betjener 110 000 km med spor der det daglig går 14 000 passasjertog som frakter 15 millioner passasjerer. I tillegg kommer den stadig økende godstrafikken – ikke minst som følge av at Lalu har gitt shipping- og

biltransportfirma lov til å kjøre containertog til og fra havnene. Dermed ble toget også kvitt en konkurrent!

De lange køene foran billettlukeene på indiske togstasjoner er i ferd med å forsvinne. Indere kan nå kjøpe billetter på internett, på billettautomater – og på

JUBEL: Da jernbaneminister Lalu Prasad Yadav kunngjorde nedsetting av prisene på togbilletter, brøt jubelen og festen løs i byen Siliguri, nordøst i India.

mobilen. I 2010 forventes det å være 500 millioner mobiler i aksjon i India.

Når ein øre blir 25 millioner kro ner

– Om prisen på straum går opp med ein øre/kWt, kostar det jernbanen 25 millionar kroner meir. Dei pengane kan me heller nytte til å gjere jernbanen betre, seier el-innkjøpar Lars Johansson i Banverket.

Banverket vonar no å oppnå lågare prisar på straumen dei kjøper gjennom eit anna system for konkurranse enn det som er vanleg. I første omgang har fem

meklarar, mellom dei Bergen Energi, fått 200 000 euro dei skal forvalte for Banverket. I avtaleperioden skal meklarane konkurrere mot kvarandre medan Banverket evaluerer kva som skjer. Dei to som syner seg å vere best, får så dele på oppdraget om å handtere alle el-avtalane Banverket treng i ein såkalla prissikringsportefølje. Det vil seie at ein skjermar seg mot svingingar i prisen. For jernbanen kan det tyde at dei sparar millionar av kroner.

Nyttar mykje straum

I Sverige går to prosent av all elektrisiteten til jernbane. Det utgjer 2,5 terawattimar i året – eller nesten fire gonger årsproduksjonen ved kraftverket i Alta. For det betalar Banverket nesten ein milliard svenske kroner (om lag 40 øre/kWt).

Banverket har forhandla straum i ein open marknad sidan 1996. I det siste har dei avtale på berre å nytta «grøn straum». Sjølv om dei framleis skal gjere det, vil altså innkjøpsregimet bli annleis no. Avtalen med dei fem meklarane star-



FOTO: GÖRAN FÄLT/BANVERKET

Lars Johansson er ansvarleg for å kjøpe straum til jernbanen i Sverige så billeg som mogeleg.

ta i mai slik at det vil ta litt tid før ein veit kor mykje det er å hente i lågare straumpris i den nye modellen for innkjøp.

**Jernbaneverket****Sentralt**

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

Informasjonssjef
Ann-Kristin Endal
Tlf: 22 45 52 75/997 40 740
e-post: enan@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



Banebrytende binders

Vi vil jo gjerne tro at Norge er et meget viktig land i verden. Med referanse til det store Wergeland-året kan vi kanskje driste oss til å gjengi vurderingen om at dikteren ville vært verdenskjent om han hadde uttrykt seg på et av de store språkene. For det er ikke mange ord som det norske språk har skjenket til verdensskatten. Men vi kan jo nevne ski på plussiden og quising i den andre enden av verdiskalaen. Av norske oppfinnelser er kanskje osthøvelen den mest kjente. Men at bindersen skal ha norsk opphav, er ikke riktig. Det ligger derimot en fantastisk historie i den norske videreutviklingen av denne trådbøylen som i dag brukes på jernbaner over hele verden.

Kontormøter var neppe mer interessante i 1950-årene enn de er i dag. Noen tegnet kruseduller, og andre tvinnet binders. En av de siste var avdelingsingeniør II i NSB,

Per Pande Rolfsen. Og med ett så han løsningen: stålfjæren som kunne feste jernbaneskinner til sviller. I 1957 fikk han patent på skinnefjæren som bærer hans navn: PANDROL.

Som den korrekte mann han var, gikk han først til sin arbeidsgiver, NSBs bane-direktør, med ideen, men der var reaksjonen negativ. Ti år tidligere hadde NSB-ingeniørene Heyerdahl Larssen og Backe Hansen utviklet festeplaten Hey-Back som ble tatt i bruk fra 1950 av. Og så kom Per, som ikke en gang var sivilingeniør! Det fikk da være måte på. Men han fikk lov til å dra utenlands med oppfinnelsen sin.

I Tyskland fant man Pandrolfjæren «sehr interessant, aber ...», og Per dro straks videre til England der han fikk napp ved første forsøk. Fortsettelsen er et industrieventyr. Fra England gikk Pandrolfjæren sin seiersgang over hele verden,

og provisjon pr. stykk gjorde oppfinneren til en holden mann. Fra 1965 gikk også NSB, der Pande Rolfsen fortsatt arbeidet, over til å bruke den store binders som skinnefeste.

Det har skjedd mye med Pandrolfjærene etter oppfinnerens egen tid, og det produseres i dag flere modeller i en rekke land. Uansett på hvilken jernbanestasjon du befinner deg i verden, er det sannsynlig at du vil se en Pandrolfjær hvis du kikker ned i sporet. Det er således ingen overdrivelse å påstå at Aud Schønemanns svoger og storebror til skuespiller og hallomann Jan Pande Rolfsen virkelig har satt spor etter seg. Glem myten om at papirbindersen er en norsk oppfinnelse, men husk at Per Pande Rolfsen gjorde den tykkere varianten til en eventyrlig jernbanesuksess.

Reidar S. H.

