

Jernbanemagasinet nr. 6-2013

Jernbane

Satsingen på vedlikehold må raskt opp på et høyere nivå.

ELISABETH ENGER,
jernbanedirektør

Spisser laget

- Vi skal heie på fagarbeideren og ingeniøren, sier Elisabeth Enger, som slanker administrasjonen og flytter mer ansvar ut i sporet.



Jernbaneverket

Jernbane

JERNBANEMAGASINET
nr. 6-2013

Ansvarlig redaktør:
SVEIN HARRISLAND

Redaktør:
TORE HOLTET

Fotojournalist:
ØYSTEIN GRUE

Journalist:
ARVID BÅRDSTU

Medarbeidere i dette nummer:
Hilde Lillejord, Njål Svingheim,
Svein Skavang Graadal,
Marit Bendz og Cathrine Riis

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 26.09.2013



Jernbaneverket

Utgitt av:
Jernbaneverket
Stortorvet 7
Oslo
www.jernbaneverket.no
Opplag: 7 300

Design:
REDINK
CHRISTEN PEDERSEN
www.redink.no

Forsidefoto:
Jan Lillehamre

Trykk og distribusjon:
RK GRAFISK



ISSN 1891-1676

[www.jernbaneverket.no/
jernbanemagasinet](http://www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet)



DET STORE BILDET

Framtidens prosjektledere

tekst og foto HILDE LILLEJORD

SMIIL, SIER INGRID RYDHOLT og sørger for at kollegene Fredrikke Syversen og Cathrine Granheim blir forevige på Instagram.

- Det er jo ikke hver dag vi er på befarings 45 meter over bakken, utbryter Rydholt entusiastisk over å befinne seg på nye Ønna bru innerst i Langangfjorden.

De tre er blant de 12 nøyte utvalgte deltakerne som følger Jernbaneverket trainee-program i år. Programmet varer i to år og skal gi studentene praksis og opplæring i

utredning, prosjektering og bygging i tillegg til 30 studiepoeng i prosjektledelse.

Mens traineene kan fryde seg over prosjektet Farriseidet-Porsgrunns størrelse og høyde denne dagen, er det med stor sikkerhet at vi vil se dem igjen i større prosjekter for fremtiden.

For at Jernbaneverket skal kunne bygge ut og vedlikeholde norsk jernbane med den satsingen samfunnet forventer, er spisskompetansen disse tre og de andre traineene opparbeidet seg, uunnværlig. //



SIGNALER

08

Hovedsaken: Enklere jernbaneverk

Under en reise landet rundt fikk Elisabeth Enger noen entydige råd og innspill: Krav om nye, moderne maskiner, mer tilgang til sporet og ikke minst enklere beslutningslinjer gikk igjen. Jernbanedirektøren bestemte seg for å sette rådene ut i livet, og resultatet blir et enklere og mer effektivt jernbaneverk.

16

DB vil rydde opp

Deutsche Bahn har satt inn juridisk ekspertise for å se på hvordan firmaets navn og logo er blitt brukt i Norge i den norske jernbane-debatten.

18

Kundene først

NSB Gjøvikbanen AS har gitt et løfte til kundene: at deres bane skal være den hyggeligste måten å reise på. Noen mener det skyldes konkurranse-utsettingen.

22

Jomfrutur

Bli med på vedlikeholdstogets jomfrutur: For første gang kunne en viktig vedlikeholds-jobb utføres samtidig som togene passerte i 210 km/t ...

34

Barsk sjef

Jernbanemagasinet har denne gangen et portrettintervju med en pysete trebarnsmor og en barsk sjef på et krevende utbyggings-prosjekt.

Les også:

- 07 Signalrevolusjon i Østfold
- 14 Konfliktløseren
- 26 Helsebot i nedlagt bane
- 32 Doktor i pukk
- 41 Med lupe på jernbanen
- 42 Sicilia - mafia og magma

Vi avslutter nå vårt kunde-forhold til Norsk Bane.

DEUTSCHE BAHN INTERNATIONAL

Viktig høst

Av Elisabeth Enger

DETTE ER EN VIKTIG HØST. Vi skal snart inn i det første året av den nye transportplanperioden, og vi har nettopp lagt siste hånd på handlingsprogrammet for kommende ti-årsperiode. Programmet ligger nå ute til høring med høringsfrist 10. november. Tilbakemeldingene er viktige, for det er her vi trekker opp de mer detaljerte linjene for utviklingen framover.

Oppmerksomheten rundt et slikt dokument blir lett trukket mot investeringsprosjektene. Hva skal bygges nytt, og hvor vil nyanleggene komme? Da er det viktig å minne om at ikke alt handler om investeringer, men at nivået på drift og vedlikehold er viktig for at vi skal kunne ta godt vare på den jernbanen vi har.

Vi må huske at mesteparten av jernbanen i Norge er bygd på traseer som er over hundre år gamle og består av en rekke komponenter som til dels er overårige. Behovet for fornyelser er derfor stort. I handlingsprogrammet er det satt konkrete mål for hvordan vi kan forbedre tilbudet til jernbanens brukere, men muligheten for å nå målene er helt avhengig av at de nødvendige midlene til vedlikehold og fornyelse kommer.

I Jernbaneverket arbeider vi i høst for fullt med et omfattende effektiviseringsprogram. Målet er at vi skal kunne friggi midler fra administrative oppgaver for å styrke vedlikeholdsarbeidet i sporet. Det vil være et viktig bidrag, men ikke nok i forhold til de store utfordringene vi står overfor.

Grunnlaget som legges denne høsten, er derfor svært viktig for hvordan jernbanen skal utvikle seg i årene framover. //



GRENSESTASJON Eitrstraum ligger i det som uten å formærme noen kan kalles ødemark. Hit, til halvannen mil sør for Mosjøen, går fjernstyringen av jernbanen i Norge.

FJERNSTYRING

Så langt....

Her på Eitrstraum like sør for Mosjøen stopper fjernstyringen av jernbanen. Herfra og nordover til Bodø blir trafikken dirigert manuelt på betjente stasjoner.

tekst ARVID BÅRDSTU foto ØYSTEIN GRUE

KRYSSINGSPORET VED Eitrstraum sto ferdig i 2006 og er nå en såkalt grensestasjon. Det vil si at togene blir fjernstyrt av en togleder hit. Men herfra og til Bodø er det manuell trafikkstyring med trafikkstyrere, tpx'er, på alle stasjoner.

Det har vært flere planer om fjernstyring på hele Nordlandsbanen. Fjernstyring ville gitt tilgang til alle kryssingsspor på hele strekningen døgnet rundt, helg og ørk. Men lenger enn hit til Eitrstraum kom ikke fjernstyringen.

I påvente av mer moderne trafikkstyring ble kryssingsporet tatt i bruk som grensestasjon. For å få til det, måtte den betjenes med en trafikkstyrer. Og en trafikkstyrer må ha tak over hodet. Derfor ble denne gråmalte brakka bygd for det formålet.

Nå står Nordlandsbanen på planen som en av de første strekningene som skal ta spranget inn i den heldigitale styringen av togtrafikk via det felleseuropeiske signal- og sikringssystemet ERTMS. Sammen med Ofofbanen, Østfoldbanen Østre linje og Bergensbanen har Nordlandsbanen prioritet 1. Hvis Jernbaneverkets forslag til nasjonal signalstrategi blir gjennomført etter planen, vil det skje i 2020. Muligens kan den nordligste delen av Nordlandsbanen komme i gang litt tidligere. Uansett får noen tilbringe arbeidsdagene her på Eitrstraum i mange år framover. //

1/4 av reisetiden med bil i Stavanger går med til å stå helt stille. Det er verst i landet. Men Bergen og Oslo er bare litt bedre, melder NAF.

3 trafikkstyringssentraler fordelt på Øst, Vest og Nord er forslaget fra en arbeidsgruppe som har prøvd å se inn i framtida. I dag er det åtte sentraler.

9,6 millioner reisende årlig på Jærbanen er oppnåelig med moderne dobbeltspor og fortetting rundt stasjonene, mener Urbanet analyse. Nå er det 3,5 mill.

12,1 prosent av alle reisene Kari og Ali Nordmann foretar i løpet av året, foregår kollektivt. I Sverige er det 18 prosent og i Danmark 20 prosent.



KVU OSLO-NAVET

Oslo-vekst uten bil

Terje Grytbakk skal finne ut hvordan trafikkveksten i Oslo-området noen tiår fram i tid skal løses med kollektivtrafikk, sykling og gange. Det ser han lyst på.

tekst ARVID BÅRDSTU foto HILDE LILLEJORD

KARTLEGER: - Vi skal kartlegge hvor reisestrømmene går, sier Terje Grytbakk.

SAMFERDELSDEPARTEMENTET har gitt Jernbaneverket i oppgave å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for Oslo-trafikken flere tiår fram i tid sammen med Statens vegvesen og Ruter. Mandatet kom 14. august. I april 2015 skal løsningen overleveres til departementet for siden å bli en del av Nasjonal transportplan.

- Vi skal se på alle transportformer inkludert gods. I bunnen ligger klimaspørsmålet. Målet er at biltrafikken ikke skal øke, sier prosjektleder Terje Grytbakk, som tidligere har jobbet i Oslo kommune, Vegdirektora-

tet, Oslo Sporveier (Ruter) og Norges Lastebileier-Forbund før han kom til Jernbaneverket.

Til tross for klimaaspektet hjelper det for eksempel ikke med tilrettelegging for flere elbiler. De tar like stor plass som andre biler. Det store poenget er hvor befolkningsøkningen kommer.

- Miljøverndepartementet har nettopp godkjent en planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus. Da blir det definert et utbyggingsmønster her. Disse planene vil forhåpentligvis matche målet om vekst i kollektivtrafikken gjennom blant

annet fortetting, sier Grytbakk. I det ligger for eksempel ny jernbanetunnel gjennom Oslo, ny T-banetunnel og en mer effektiv bruk av dagens infrastruktur.

- Dette blir spennende og givende å arbeide med. Først skal vi utarbeide en behovsanalyse og kartlegge hvor reisestrømmene går. Så får vi ta resten derfra, avslutter prosjektlederen som får hjelp av en liten stab fagfolk fra prosjekteierne Jernbaneverket, Ruter og Statens vegvesen og kjøpte tjenester fra konsulentbransjen.

Dette blir spennende og givende å arbeide med.

Terje Grytbakk



HELT NYTT: Dette skiltet er det få som foreløpig har sett. Dette skal stå ved planoverganger og vise hvor toget skal stoppe hvis veiskringsanlegget er ute av drift. All annen informasjon får lokføreren på et panel inne i førerhytta.

ERTMS

Signalrevolusjon i Østfold

I november går de første togene i Norge på strekning med framtidens signal, ERTMS. Det skjer på Østfoldbanen Østre linje. Deretter skal Ofofbanen, Bergensbanen og Nordlandsbanen Mosjøen-Bodø følge hakk i hæl.

tekst og foto NJÅL SVINGHEIM

TIL SLUTT SKAL alle jernbanestrekninger i Norge styres med det felleseuropeiske signalsystemet ERTMS.

- Det er fem år siden vi startet opp prosjektet. Når vi nå ser at de fysiske anleggene langs banen og i sporet kommer på plass, at det fungerer slik det skal og at vi faktisk beveger oss fra teori til praksis, gir det oss alle en etterlengtet vitamininnspøyting, sier prosjektdirektør Jarle Rasmussen.

Oppstarten blir forsiktig med ett tog som skal kjøre fram og tilbake mellom Sarpsborg og Rakkestad. Siden kommer flere tog til.

- Vi vil etter hvert legge inn ulike tenkelige hendelser og avvik og slik «stresse» anlegget for å høste erfaringer, forteller prosjektdirektøren.

I dag er Østfoldbanen Østre linje en av de mest gammeldagse i hele landet. Om kort tid vil den være den mest moderne. Neste sommer blir fem stasjoner, Kråkstad, Tomter, Spydeberg, Askim og Mysen, bygd om og fullstendig modernisert. Totalt inklusive utbyggingen av ERTMS blir det i løpet av noen år lagt ned over én milliard kroner på denne strekningen!

Den største, synlige forskjellen mellom ERTMS-strekningen i Østfold og en tradisjonell strekning, er fraværet av signaler rettet mot togene. Med ERTMS er all informasjon fra signalsystemet flyttet fra signaler langs linjen og inn på et panel hos lokføreren. Der ser føreren hele tiden hvilke signaler som gjelder, og hvor langt framover strekningen er klar. //

ØSTERRIKE

Nok er nok

Den østerrikske jernbanen

(ÖBB) har fått nok av bilister og andre veifarende som gir blaffen i rødt lys ved planoverganger. Selskapet har de siste årene brukt millioner av kroner på forbedringer ved planoverganger og på kampanjer rettet mot publikum. Til tross for at disse tiltakene er oppsummert som vellykkede, smeller det titt og ofte. I fjor ble det registrert 88 sammenstøt på planoverganger med 14 drepte og 45 skadde som følge. Nå har ÖBB satt i gang et pilotprosjekt der de har installert kamera på fire planoverganger. Kameraene er virksomme når det lyser rødt. De som kjører over da, blir filmet. Bildene som viser registreringsnummer, går rett til politiet.

DANMARK

På vei til Europa

Banedanmark har forhånds-

godkjent fire konsortier til å legge inn anbud på første fase av den nye jernbanen i Danmark som skal ende opp i den 19 km lange senketunnelen over Femern Belt og en sømløs jernbane mellom Danmark og Tyskland. Ikke bare det, med Femern Belt på plass blir det en sammenhengende jernbaneforbindelse mellom hele Skandinavia og resten av Europa. Opprustingen av strekningen Ringsted-Vordingborg er beregnet å koste ni milliarder kroner og skal stå ferdig senest i 2021. Første fase er fornyelse og ombygging av 18 bruer på øyene Falster og Lolland. Dette arbeidet skal etter planen påbegynnes mot slutten av neste år. Når tunnelen står ferdig, vil et tog bruke sju minutter på fra kyst til kyst. Bilister kan kjøre i 110 km/t og bruker da ti minutter.



Vi slanker administrasjon og støttefunksjoner for å få mer penger ut i sporet.

ELISABETH ENGER,
jernbanedirektør



- De store prosjektene må ikke sluke vedlikeholdet

- Skal vi kunne levere en pålitelig jernbane, må satsingen på vedlikehold og fornyelser raskt opp på et høyere nivå, sier jernbanedirektør **Elisabeth Enger**. Hun advarer mot å la store utbyggingsprosjekter sluke vedlikeholdsinnsatsen. ➔

tekst TORE HOLTET foto ØYSTEIN GRUE OG JAN LILLEHAMRE



Skal vi kunne oppnå våre mål, må vi faktisk vite at vi får de pengene vi er stilt i utsikt.

ELISABETH ENGER, jernbanedirektør

JERNBANEVERKET la nettopp fram et handlingsprogram for 2014-2023, bygd på hovedprioriteringer gjort i Nasjonal transportplan (NTP) for den samme perioden.

Til sammen skal det investeres for 92 milliarder fordelt på 200 små og store prosjekter, fortrinnsvis på Østlandet og rundt de store byene.

Det som særpreger dette programmet, er de store InterCityprosjektene med utbygging av sammenhengende dobbeltspor til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad.

I år brukes i underkant av 5,2 milliarder kroner på å drifte, vedlikeholde og fornye det 4000 kilometer lange jernbanenettet - som i stor utstrekning preges av mange gamle og utdaterte anlegg.

Jernbaneverket har i NTP fått gjennomslag for å øke vedlikeholdsinnsatsen vesentlig, men det meste av økningen er lagt inn etter 2017.

Vi må vite. - Vi har i vårt handlingsprogram satt helt konkrete mål fram til 2017: 90 prosent punktlighet for person- og godstog og 95 prosent for flytog. Disse målene skal også gjelde tog i rushtid. Det viktigste er at de som bruker toget jevnlig til og fra jobb, opplever at minst ni av ti tog er i rute. Vi har derfor laget en detaljert plan for å nå disse målene på hver enkelt banestrekning.

- Men, innskyter Enger: - I dag vet vi ikke hvor mye penger vi får til vedlikehold og fornyelser før de årlige statsbudsjettene er vedtatt.

Derfor har vi i handlingsprogrammet tatt ett forbedringssteg: Skal vi kunne oppnå våre mål, må vi faktisk vite at vi får de pengene vi er stilt i utsikt. Mange av fornyelsesarbeidene går over flere år, og forutsigbarhet over hele fireårsperioden er derfor helt avgjørende.

Sagt på en annen måte: I Nasjonal transportplan er det for perioden 2014-2017 satt av nærmere 6,3 milliarder kroner i året, og disse pengene må bevilges jevnt hvert år for gi tilstrekkelig effekt.

Enklere. Men er det ikke mulig å få mer jernbane for pengene gjennom effektivisering?

- Til en viss grad er det mulig, mener jernbanedirektøren. Derfor setter hun mye inn på å effektivisere hele Jernbaneverket.

I begynnelsen av året reiste hun land og strand rundt for å få innspill og råd. Her fikk hun noen klare meldinger fra «gutta i pukken»: De vil ha nye, moderne maskiner. De vil få gjort mer vedlikeholdsarbeid når togene ikke går (bedre utnyttelse av «hvite tider»). Og de vil ha enklere beslutningslinjer. Alt sammen for å effektivisere vedlikeholdet av jernbanenettet.

- Disse nærmest entydige rådene er bakgrunnen for at vi nå omorganiserer virksomheten for å skape et enklere og mer effektivt jernbaneverk. Til våre folk der ute vil jeg si: Vi har nå en plan for innkjøp av nye maskiner. Vi går gjennom tildelingen av tid til arbeid i sporet og særavtaler med sikte på å utført flere oppgaver når de først har tilgang. Og vi forenkler organisasjonen slik at det kan fattes flere beslutninger der vedlikeholdsarbeidet foregår, sier Elisabeth Enger.

De som jobber i de store utbyggingsprosjektene, har etterlyst mer selvstendighet og større beslutningsmyndighet.

- Derfor skiller vi ut de store prosjektene og oppretter mer selvstendige utbyggingsorganisasjoner, understreker jernbanedirektøren.

KREVENDE: Hovedutfordringen blir å sikre rett fagkompetanse til alle jobbene som skal gjøres.

Slanker administrasjonen. Ved siden av å skille ut de store utbyggingsprosjektene oppretter jernbanedirektøren en infrastrukturdivisjon som skal drifte, fornye og ha ansvar for mindre utbyggingsprosjekter knyttet opp til det eksisterende nettet.

- Vi slanker administrasjon og støttefunksjoner for å få mer penger ut i sporet. Det betyr færre tunge sentrale staber og mer ansvar der den faktiske produksjonen foregår. Vi skal heie på fagarbeideren og ingeniøren, sier Enger, som minner om at staten har kultur for å styrke kontrollfunksjonene når ting ikke går som det skal: - Vi går nå motsatt vei og styrker produksjonsapparatet for å få bedre resultater.

Krevende tid. - Hva er de største utfordringene for Jernbaneverket som organisasjon, slik du ser det?

- Hovedutfordringen vil være å sikre oss den rette fagkompetansen til de jobbene som skal gjøres. For det første må vi sikre at vi har nok fagarbeidere innenfor de jernbanetekniske fagene. Her er vi inne i en meget krevende tid, da en stor del av fagarbeiderne er i ferd med å nå pensjonsalderen. Vi må satse enda mer på inntak av lærlinger, og vi må sørge for at de får overført all den unike kompetansen som fagarbeidere med lang erfaring sitter inne med.

Kompetansesenter. - Den andre nøkkelfordringen blir å rekruttere prosjektledere til de store prosjektene. Bare intercityutbyggingen vil beslaglegge nærmere 42 000 årsverk. De aller fleste av disse vil være ansatte hos private entreprenører og leverandører. Vår rolle blir å rekruttere byggherrerollen, sikre oss nok kompetente prosjektledere og drive en profesjonell eierstyring.

- Jernbaneverket har et helhetsansvar for at vi har tilstrekkelig kompetanse i hele jernbanesektoren. Vi er derfor nødt til å sette kompetansespørsmål enda høyere på dagsordenen, og vi oppretter nå et kompetansesenter der Norsk jernbaneskole vil inngå, opplyser Enger.

Viktig godsstrategi. - Hvilken skjebne lider fjernstrekningene når det nå satses så mye penger på å bygge et intercitynett på Østlandet?

- Det kommer til å koste mye penger å ruste opp fjernstrekningene. Satsing på vedlikehold og økt kapasitet i form av flere kryssingsspor er helt nødvendig om vi skal klare å realisere de politiske ambisjonene om å overføre mer gods fra vei til bane. Noe av de viktigste vi gjør de kommende to åra er å komme ut med en bedre godsstrategi for å få dette til.

- Gjennom Nasjonal transportplan har vi også fått en rekke andre store utredningsoppdrag. Når de er gjennomført og intercitynettet er på plass, aner vi konturene av en ny æra for jernbanen.

Ønske nummer 1. - Hva står øverst på din ønskeliste?

- Jeg ønsker meg egne finansieringsordninger for de store utbyggingsprosjektene, men også forutsigbarhet for å kunne gjennomføre nødvendig vedlikehold og fornyelse som går over flere år. Her trengs helt andre beløp enn det vi makter å hente ut gjennom effektivisering av egen organisasjon, konkluderer jernbanedirektør Elisabeth Enger. //



Prosjektlederen

- **Jeg har stortro** på den omorganiseringen som nå skjer i Jernbaneverket, sier prosjektleder Asbjørn Rasdal. Han har selv ansvar for å gjennomføre flere av infrastrukturprosjektene foran den store ruteomleggingen som er planlagt i desember 2014.

Rasdal ser fordelene med å samle vedlikehold, fornyelse og mindre utbyggingsprosjekter under én paraply - den nye

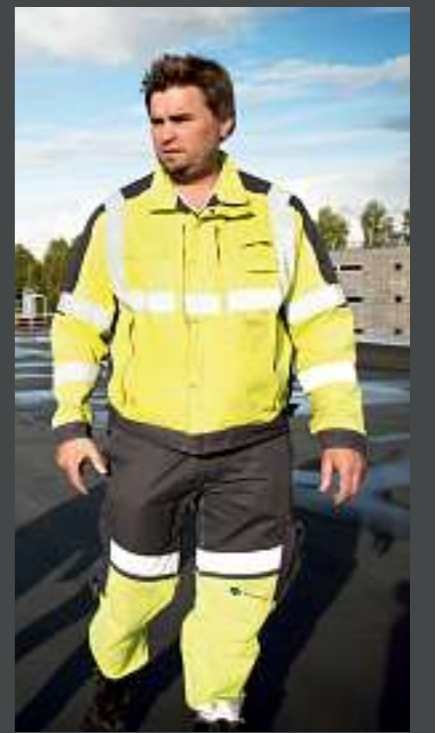
infrastrukturdivisjonen. - Forhåpentligvis blir det da mulig å få til en mer helhetlig utvikling av jernbanenettet, sier prosjektlederen, som også har merket seg at flere beslutninger skal tas nærmere der selve arbeidet utføres.

- Dette er på høy tid, forutsatt at prosjektene har den rette kompetansen for å kunne ta beslutningene, sier Asbjørn Rasdal.

Fagarbeideren

- **Det er ikke lett** å få tilgang til sporet for å jobbe. Så her trengs endringer, sier fagarbeider Kurt Mathisen, som har 26 år på jernbanen:

- Jeg ser fram til at det avsettes mer tid for å jobbe i sporet, og det må bevilges langt mer penger til vedlikehold. Jeg jobber både på Gardermobanen og Hovedbanen og ser virkelig forskjell på nesten ny og gammel bane. De som spør seg om tilstanden på Hovedbanen, burde bli med en tur på Robelen. Jeg forstår ikke hvorfor jernbanen skal forfalle slik. Alle partier sier de vil satse grønt, men hvorfor satser de da så mye på vei og så lite på jernbanen? Det virker som om det er mye enklere å få ut penger til nye prosjekter enn å ta vare på det vi har. Når det er sagt, hører det ikke noe steds hjemme at et tog skal bruke sju-åtte timer mellom Oslo og byer som Bergen og Trondheim ...



Handlingsprogrammet 2014-2023

Mål

- Økt oppetid fra 98,8% til 99,3% (færre og sjeldnere stenging av baner)
- Økt regularitet 97,8% til 99,2% (færre innstilte tog)
- Videreføre målene for punktlighet (90% / 95%) og redusere forsinkelsene i rushtiden
- Redusert reisetid for InterCity og regiontog
- Flere seteplasser og flere avganger i storbyområdene

Nye signalanlegg. En ny, felleseuropeisk standard for digitale signalanlegg skal fases inn i Norge. ERTMS vil bidra til økt kapasitet på jernbanestrekningene og mer effektiv trafikkavvikling. Det skal investeres i nye signalanlegg for sju milliarder kroner i tiårsperioden.

Store utbygginger. En rekke store jernbaneutbygginger er nå i gang, og flere vil bli startet opp i inneværende tiårsperiode:

InterCity: Sammenhengende dobbeltspor til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad (Seut) innen 2024 er den største investeringen.

Stor-Oslo: Follobanen gir kortere reisetid mellom Ski og Oslo, samt frigjør gamle Østfoldbanen fra Ski til Oslo til flere avganger for lokaltog på en presset og folkerik lokalstrekning.

Bergensområdet: Den viktige lokaltogstrekningen Bergen-Arna får dobbeltspor med hyppigere avganger for lokaltogene (Arna-Bergen hvert kvarter) og bedre kapasitet til gods- og øvrige persontog.

Trøndelag: Elektrifisering av Trønderbanen og dobbeltspor Hell-Værnes gir kortere reisetid og mer miljøvennlig transport mellom Steinkjer og Trondheim. Elektrifisering av Meråkerbanen gir elektrisk forbindelse mellom Trøndelag og det svenske jernbanenettet.

Bedre rutetilbud. Ny grunnrute fra desember 2014 gir flere avganger og lengre togsett med flere seter i lokaltrafikken inn mot Stor-Oslo. NSB anskaffer 66 nye togsett av

typen Flirt i løpet av 2015 og har behov for ytterligere 130-150 tog i tillegg til at Flytoget vurderer å kjøpe seks nye togsett på om lag 220 meter. Dette krever investeringer i anlegg for vending og parkering av tog, samt lengre plattformer på en rekke stasjoner. Disse investeringene fullføres i aller første del av perioden. Det blir lagt opp til doble togsett på alle pendellinjer som trafikkerer de store knutepunktene mellom Lillestrøm-Oslo S-Asker.

Bedre teknologi. Jernbanens kommunikasjonsteknologi og trafikkstyringssystemer oppgraderes gjennom flere nødvendige tiltak som til sammen bidrar til færre forsinkelser og innstillinger. Bedre teknologi i trafikkstyringen og mer robuste baner gir færre innstilte tog og bedre punktlighet i rushtiden. Flere stasjoner oppgraderes og får universell utforming.

Godstiltak. Nødvendig fornyelse av Alnabru godsterminal vil starte opp. Mot slutten av tiårsperioden vil tiltak på Alnabru, lengre kryssingsspor og mer banestrøm gi en økning i godskapasiteten på mellom 20 og 50 prosent. Generelt skal det satses på å gjøre banestrekningene mer robuste mot klimapåvirkning.

Oftobanen, en viktig forsyningslinje mellom Nord-Norge og Sør-Norge gjennom Sverige og for utskiping av svensk jernmalm, får nye og forlengede kryssingsspor. Det gir økt kapasitet for å dekke den økende etterspørselen på banen. //

FAKTA

Jernbanenettet

4135 

4135 km bane, hvorav 246 km er dobbeltspor.

65

65 prosent av nettet er over 100 år og 90 prosent er eldre enn 60 år.

- Den høye alderen på banenettet representerer en økende utfordring.
- I tillegg kommer utfordringen som ligger i økt hyppighet av ekstremvær på grunn av klimaeendringer.
- Det legges derfor opp til store fornyelser av dreosanlegg og overflatebehandling av større bruer.
- Skinnene og svillene ble i hovedsak fornyet på 1970- og 1980-tallet og har fortsatt høy restlevetid.
- Det er stort behov for å sanere og fornye sporveksler.

60

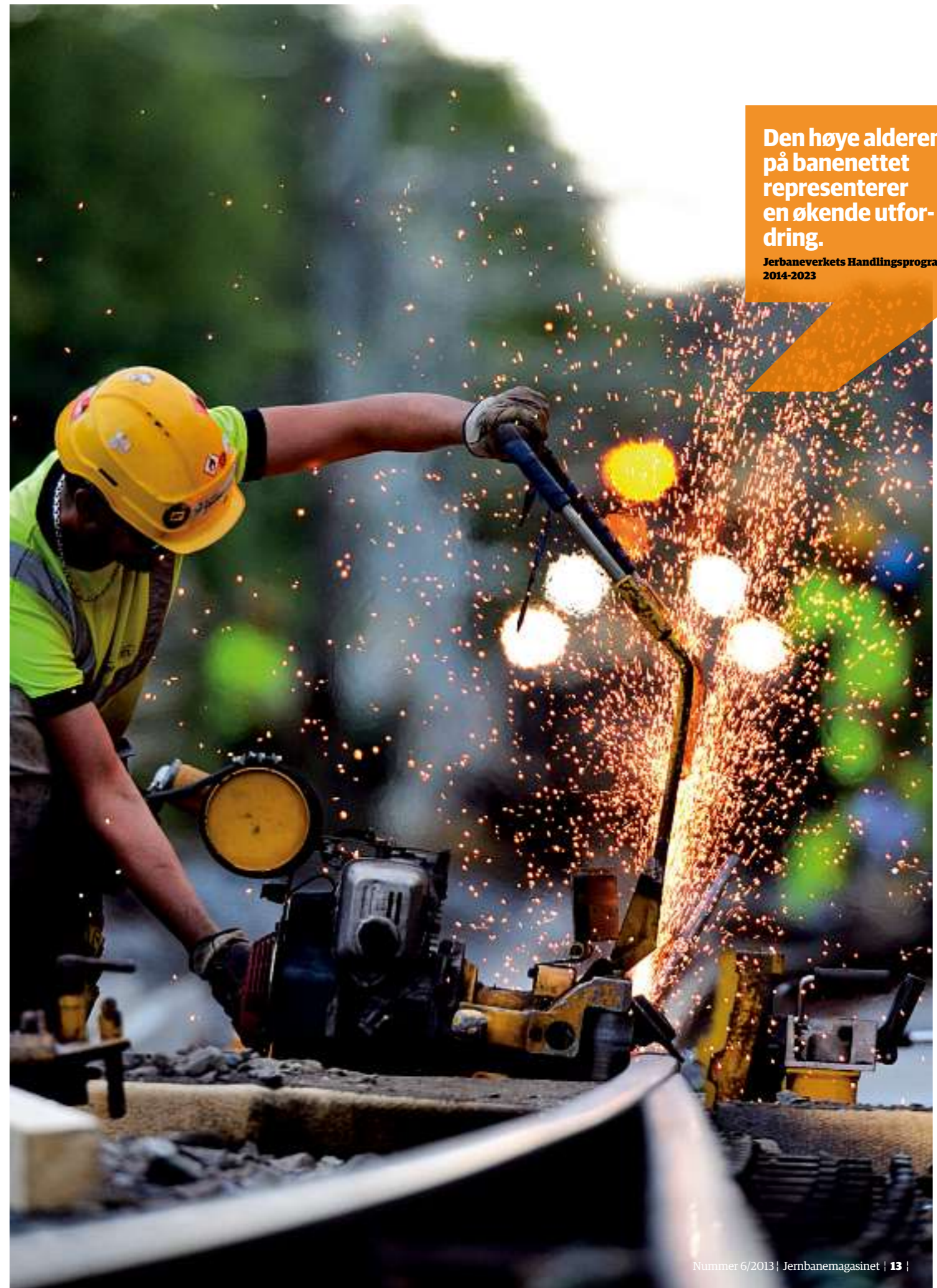
60 prosent av ballasten i hovedspor kan karakteriseres som dårlig. Det planlegges å rense ballasten på ca. 600 km i perioden.

- Strømforsyningsanleggene (omformerstasjoner, trafostasjoner, overføringsnett og driftsentraler) er i relativt god stand, men en del av anleggene er gamle og må fornyes for å opprettholde kvalitet og kapasitet.

600

600 km kontaktledningsanlegg vil oppnå forutsatt levealder på 60-70 år i løpet av perioden, og her trengs en omfattende fornyelse.

- Et stort antall sikringsanlegg vil i løpet av planperioden oppnå antatt levealder på rundt 50 år og vil bli erstattet som en del av innføringen av ERTMS.
- Antall signalfeil med driftsforstyrrelser gir et uakseptabelt antall forsinkelsestimer. Det er spesielt de utvendige anleggene som resulterer i driftsforstyrrelser. Installering av akseltellere vil her være et viktig tiltak.
- Systemet med ATC (automatisk togkontroll) ble innført i 1980-årene og er i ferd med å oppnå levalderen.
- GSM-R-systemet som ble innført i 2007, må oppgraderes i perioden.



Den høye alderen på banenettet representerer en økende utfordring.

Jernbaneverkets Handlingsprogram 2014-2023

Konfliktløseren

- Jobben min er å finne gode løsninger for berørte grunneiere, som i verste tilfelle må flytte, sier grunnervver Erlend Moberg. Han liker å snakke med folk - og bidra til en bedre jernbanehverdag mellom Arna og Bergen.

tekst og foto ØYSTEIN GRUE

- VI STARTET MED forberedelsene til grunnervver jobben for to år siden, allerede før reguleringsplanen ble godkjent i bystyret i Bergen, forteller Erlend Moberg.

I dette faget handler det om å være i forkant ...

Bli forlikt. Skal bergensere og vestlendingers store forventninger om flere og raskere tog bli virkelighet, må Jernbaneverket bli forlikt med femten berørte grunneiere fordi det skal bygges ny tunnel og jernbanespor nær bebyggelse. Fem eiendommer i Arna og ti i Bergen er berørt i reguleringsplanene som er ferdig behandlet.

Deltidsbonde Erlend Moberg ligger meget godt an i jobben: Fjorten har allerede akseptert erstatningsoppgjør.

Dermed er en viktig forutsetning for anleggsstart på plass.

Fristen på den internasjonale prekvalifiseringen gikk nett opp ut, og det er knyttet stor spenning til hvem som vinner anbudet - og om den 7800 meter lange tunnelen gjennom Ulriken skal bores med maskin eller sprenges.

Fantastiske utsikter. - Arna-Bergen et viktig prosjekt for jernbanens og togpassasjerers del, påpeker Erlend Moberg. - Med avganger hvert 15. minutt

og kortere reisetid fra Arna til Bergen sentrum får boliger nær nye Arna stasjon en sentral beliggenhet til Bergen. Planene og utsiktene for Arna er kort og godt fantastiske, sprudler Erlend Moberg.

Dialogen. Jord og skog er Erlend Mobergs fag. I løpet av utdanningen som landmåler ved Høyskolen i Bergen fant han ut at han ville gå videre med grunnervver og jordskifte på Universitetet for Miljø- og Biovitenskap (tidligere Landbrukshøyskolen) på Ås.

Faglig handler det mye om jus og taksering/verdsetting av eiendom.

Men det viktigste er dialogen - det å få til en grei tone og finne gode løsninger for de berørte enten de må flytte eller akseptere et inngrep på eiendommen.

Erlends første jobb i eiendomsselskapet Elden var å erverve grunn til sambandsmaster for et nasjonalt, mobilbasert nødnett. Deretter var det Statnett som skulle bygge kraftlinjer med høyspentmaster gjennom Setesdalen. Erlend kom fra oppgaven uten varig mén.

Verdivurdering. - Hva er spesielt ved innløsning av eiendom i dette prosjektet?

- Det er høye verdier på tomt og bygninger fordi dette er

FAKTA

Erlend Moberg, 31 år

STILLING:

Grunnervver

ARBEIDSSTED:

Jernbaneverket Utbygging, Region Sør, Bergen

PROSJEKT:

Arna-Bergen

UTDANNING:

2-årig linje i landmåling ved Høyskolen i Bergen, deretter 3-årig master som jordskifte kandidat ved Universitetet for Miljø- og Biovitenskap på Ås, 2007

BAKGRUNN/ERFARING:

Elden Eiendom AS, grunnervver i forbindelse med bygging av basestasjoner for nasjonalt nødnett, senere grunnervver for Statnett i forbindelse med høyspentlinje og «monstermaster» i Setesdalen.

3

KJAPPE

Hva er en god dag på jobben?

- Å avslutte en sak som jeg gjerne har jobbet med en god stund og du har fått til en god løsning for grunneier og for JBV.

Hva liker du best ved jobben din?

- Å snakke med grunneiere.

Ønske i fremtiden?

- Å få realisert det største jernbaneprosjektet på Vestlandet i moderne tid: Arna-Bergen.

midt i byen. Budsjetttrammen er nærmere 90 millioner, opplyser grunnervveren.

For mange av grunneierne er dette prosesser som har pågått over lang tid, fra de første gang fikk informasjon om at deres eiendom og hus kunne bli berørt.

Neste fase startet da reguleringsplanene ble endelig vedtatt i Bergen bystyre.

- På vegne av Jernbaneverket er det min oppgave å sørge for at gjennomføringen av vedtatt reguleringsplan blir best mulig for både grunneier og byggherre med frivillige avtaler.

God metode. For byggherren er det viktig å være tidlig ute for å få til et godt grunnervver med minnelige avtaler. Dette er ikke minst viktig for omdømmet.

- En metode vi har anvendt, etter mønster fra Bybanen, er basert på at Jernbaneverket og grunneier oppnevner hver sin takstmann. Så skal disse to forsøke å enes om erstatningstakst.

Dette er en metode som grunneierne har akseptert.

- Timing og raskt oppgjør kan være avgjørende. Når staten bestemmer seg for å gjennomføre bygging av vei eller jernbane, er det ofte knapt med tid. I dette prosjektet ligger vi godt an, forsikrer grunnervver Erlend Moberg. //

SNAKKER: - Jeg liker å snakke med folk, sier grunnervver Erlend Moberg.

Timing og raskt oppgjør kan være avgjørende.

Erlend Moberg



DB støtter norsk utbyggingsstrategi

Jernbanegiganten Deutsche Bahn føler nå behov for å rydde opp i inntrykket som er skapt av selskapet i Norge. - I debatten om høyhastighetsbaner i Norge er vårt navn og vår logo brukt på en måte vi ikke kan leve med, mener Deutsche Bahn International (DBI).

tekst NJÅL SVINGHEIM foto ØYSTEIN GRUE

DEUTSCHE BAHN INTERNATIONAL (DBI), som er et heleid datterselskap av Deutsche Bahn, har engasjert nordmannen Knut Olav Halvorsen til å følge med på det som skjer i Norge etter at DB har blitt en del av debatten om høyhastighetstog og høyhastighetsbaner i Norge.

- I forbindelse med oppdraget vi har utført for Norsk Bane AS, ser vi at vårt navn og vår logo har blitt brukt på en måte vi ikke står inne for, og som vi ikke har kontroll med, sier nyansatt seniorkonsulent i Deutsche Bahn International, Knut Olav Halvorsen.

Deutsche Bahn med sine 300 000 ansatte har et sterkt merkenavn også i Norge. Tyskland har bygget ut sine høyhastighetsbaner i kombinasjon med modernisering av det eksisterende jernbanenettet og slik fått et kraftig løft for rask persontrafikk i viktige transportkorridorer.

Avslutter kundeforhold. - Våre eksperter ser tendenser til at Norsk Bane AS har feiltolket våre resultater, og at dette så er presentert som Deutsche Bahns konklusjoner, sier Halvorsen. - Derfor har vi nå satt inn juridisk ekspertise for å vurdere hvordan vårt navn og vår logo er brukt i forbindelse med dette, sier Halvorsen. Vi avslutter nå vårt kundeforhold til Norsk Bane, opplyser han.

- Føler Deutsche Bahn seg misbrukt?
- Det er helt klart at Deutsche Bahn (DB) og DBI ikke ønsker å være med i en debatt der vi framstilles som totalt uenige med norske myndigheter, sier Halvorsen. - Vi liker heller ikke den polemiske formen. Det er et klart brudd på vår policy, og det er derfor vi nå føler behov for å rydde opp. Det har vært en stigende uro i DB og DBI knyttet til dette etter hvert som debatten til tider har blitt temmelig opphetet, forteller han.

- Hvilken rolle har Deutsche Bahn International?

- DBI er et heleid datterselskap av DB og slik sett en integrert del av virksomheten. Den oppryddingen vi nå ønsker å gjøre i



Vi avslutter nå vårt forhold med Norsk Bane AS.

KNUT OLAV HALVORSEN, seniorkonsulent, DBI

forhold til det inntrykket som er skapt av oss i Norge, skjer både på vegne av DB og på vegne av datterselskapet DBI, sier Halvorsen og fortsetter:

- De utredningene vi har gjort i Norge, er noe vi står inne for. Det er forhold knyttet til presentasjonen av dette og hvordan vi er trukket inn nærmest som «sannhetsvitner» i den senere debatten, vi nå tar avstand fra.

Intercity er et klokt grep. Etter stortingsbehandlingen i sommer har det ved flere anledninger i ulike debattartikler forekommet at Deutsche Bahns navn er brukt i sammenhenger der det framgår at vi er på kollisjonskurs med norske myndigheter og Stortingets beslutning. Dette er ikke tilfelle, understreker Halvorsen.

- Norge har valgt ikke å gå inn på en stortilt utbygging av høyhastighetsbaner mellom landsdelene nå. Det grepet som norske myndigheter nå gjør, nemlig å bygge ut intercity med hastigheter på inntil 250 km/t der det ligger til rette for dette,

er faglig sett klokt og et godt grep, også etter DBIs vurderinger, sier Halvorsen.

Klare til å bidra. Deutsche Bahn ser med interesse på det som nå legges av planer og strategier for jernbanens utvikling Norge. Gjennom Nasjonal transportplan er det lagt føringer for en betydelig satsing på jernbanen, og den tyske jernbanegiganten ønsker å være med.

- DBI har 1 000 ingeniører, og gjennom DB har vi tilgang til 20 000 ingeniører til som står klare til å bidra med sin kunnskap, sier Knut Olav Halvorsen.

- DB har en strategi på å satse også utenlands, og det norske markedet er svært interessant for oss i DBI. Vi har også merket oss de ulike planprosjektene som det nå legges opp til, både når det gjelder dobbeltspor og nye baner. Også på utredningssiden signaliserer DBI at de er interesserte i å delta.

- Vi vil følge med på de kontraktutlysningene som måtte komme framover, og ønsker selvsagt å være med i konkurransen om de ulike oppdragene, sier Halvorsen. //

FAKTA

Deutsche Bahn AG (DB)

- 100 prosent eid av den tyske stat
- Omsetning i 2012: 39.3 mrd euro eller vel 310 mrd NOK
- Overskudd før skatt i 2012: 1.548 mrd euro eller vel 12.2 mrd NOK
- 300 000 ansatte, som er organisert i tre hovedenheter:

DB Bahn, står for persontrafikk i Tyskland og gjennom datterselskapet DB Arriva driver persontrafikk utenlands (2,7 milliarder passasjerer per år i tog og busser)

DB Netze, drifter og vedlikeholder 33400 km jernbanenett, som er tre ganger så stort som det tyske autobahn-nettet. Europas største infrastrukturforvalter

DB Schenker, står for godstrafikk og logistikk på både jernbane, veg, sjø og luft. DB Schenker finnes på over 2000 steder i 130 land og er Europas største selskap på godstrafikk

DB International (DBI)

- Heleid datterselskap og fullt integrert del av DB-konsernet
- Tilbyr konsulenttjenester innenfor planlegging, design, prosjektstyring og miljø- og kvalitetskontroll, sikkerhet- (security) og forretningsutvikling innen moderne jernbane og andre former for moderne transportsystemer
- Kunder er offentlig forvaltning, regioner, kommuner, finansinstitusjoner og private investorer
- Sorterer under infrastruktur- og service-divisjonen i DB-konsernet
- 12000 ansatte og kan trekke på moder-konsernets ressurser etter behov
- Deltar i prosjekter i over hundre land over hele verden

Norsk Bane kjenner seg ikke igjen

Daglig leder i Norsk Bane AS, Jörg Westermann, kjenner seg ikke igjen i det Deutsche Bahn uttrykker. - Vi har mottatt et brev fra Deutsche Bahns juridiske avdeling med omtrent det innholdet du her refererer til, og vi kjenner oss ikke igjen i dette, sier Westermann. - Vi forstår ikke hva DB er ute etter her, og vil nå be om eksempler på hva som er feil eller mistolket av oss. Vi har en tvist om et oppdrag vi mener DB ikke har levert slik vi har avtalt, og lurar nå på om dette er en slags reaksjon på vårt krav, sier daglig leder Jörg Westermann i Norsk Bane AS.

Et løft for passasjerene

De som reiser på **Gjøvikbanen**, har fått et løfte om at dette skal være den hyggeligste måten å reise på. Mye tyder på at det stemmer.

tekst ARVID BÅRDSTU foto HILDE LILLEJORD

KONKURRANSEUTSETTINGEN

av Gjøvikbanen har vært positiv. Det kan jeg si med hånden på hjertet!

Etter åtte års drift er ikke direktør Emil Eike i tvil. Driften av persontrafikken på Gjøvikbanen er bedre nå enn den var før 2006 da NSB Gjøvikbanen AS vant anbudet.

- Men konkurranseutsetting er bare ett av flere virkemidler for å få økt kvalitet på det som leveres, sier Emil Eike. Rammene for virksomheten får han ikke gjort noe med:

- Det ligger ikke i kortene at det vil bli lagt ned store penger i utbedring av infrastrukturen på Gjøvikbanen i nærmeste fremtid. Togene som er innleid, er tretti år gamle. Vi får bare det beløpet som er avtalt av departementet. Men billettinntektene er våre. Da er det opp til oss å gjøre jobben så godt at vi får flest mulig på toget.

Hyggelig reise. Gjøvikbanen sto ferdig i 1902 og ble primært bygd for å frakte tømmer. Et resultat av det er at banen den dag i dag er den mest kurverike i hele landet. Det gir lav snitthastighet, høy slitasje og i siste instans høye verkstedregninger. Dessuten gir lav kapasitet på banen, særlig i Brynsbakken, små muligheter til å kjøre flere tog i rush. For få kryssingsspor gir fra



STANDHAF TIG: Nils Magnar Øverbye fra Kjelsås er storforbruker av Gjøvikbanen. Enten har han med sykkel eller så er det ski. Han går alltid av på Movatn og alltid nevner han for personalet at det burde vært gratis med sykkel «motstrøms» og utenfor rush.

tid til annen også en uforutsigbar reise. Hva er det da som kan gjøre en forskjell, som kan bringe folk på toget i stedet for i en personbil eller buss?

- Vårt løfte til kundene er at Gjøvikbanen skal være den hyggeligste måten å reise på. Hvis ting skjærer seg og toget står, skal det bli håndtert på en profesjonell måte. Med det mener vi at kunden uansett situasjon alltid skal settes i sentrum. Vi har satset noen av de få kronene vi har på et service-spesialistprogram som alle ansatte deltar på, forteller Emil Eike, og ber oss legge merke til en lokfører på det toget som nettopp ankom Oslo S fra Gjøvik. Lokføreren drar på en stor koffert tilhørende en eldre herre med stakk.

- I vår organisasjon er vi blitt enige om et servicenivå som er nedfelt i regelverket. Vi er interessert i å få tilbakemelding fra kundene om vi leverer dette nivået. I denne forbindelse gjennomfører vi målinger ved bruk av Mystery Traveller, som innebærer at noen utgir seg for å være en vanlig reisende, men reiser for å sjekke servicen, forklarer Eike. På den ferskeste undersøkelsen blant NSBs kunder ga brukerne selskapet en score på 73. Lokaltog i Osloområdet fikk til sammenlikning en score på 59. ◉

LIVING THE BRAND: Alle ansatte i NSB Gjøvikbanen AS er drillet på å yte service. Direktør Emil Eike er ikke noe unntak.



De som jobber hos oss, vet at vi alle må prestere skal vi klare å gjenvinne den kontrakten vi har nå.

EMIL EIKE,
sjef for NSB Gjøvikbanen AS

PASSER FLOKKA: Rolf Åge Smith er nøye med punktligheten.





PÅ SPORET: Da Maja Ljunggren skulle flytte, sto det mellom Ski og Nittedal. Det måtte bli ved en jernbane.

Jeg måtte flytte i nærheten av jernbanen.



I NATUREN: Gjøvikbanen snor seg gjennom tett skog, velholdte kulturlandskap og idyller som langs Jarenvatnet og Harestuvannet.



KNIS: Niendeklassingene Anna Krogli, Sara Johansen, Andreas Pedersen og Elin Larsen tar toget fra skolen på Varingskollen og heim til Åneby.

◦ **Usikker effekt.** Transportøkonomisk institutt (TØI-rapport 1104/2010) konkluderer i en evaluering av konkurranseutsettingen på Gjøvikbanen med at driftskostnadene i perioden 2007-09 lå 12 prosent lavere enn tilsvarende kostnader før konkurranseutsettingen. Dette forklarer TØI med en effektivisering av ruteplanen, bruk av billigere materiell, mer effektiv bruk av togene og en slankere organisasjon og bemanning.

- For å konkurrere trenger vi en effektiv organisasjon. Derfor er vi bare åtte i ledelsen mens resten er ute og kjører. Vi klarer oss med relativt lite, forklarer Eike.

TØI fant også ut at det er organisatoriske forhold som drar positivt i samme retning på Gjøvikbanen sammenliknet med NSB Persontrafikk. Konkret nevner TØI at daglig leder for Gjøvikbanen har resultatansvar, kan tale banens sak og inngå forpliktelser og avtaler direkte.

En annen sak er det holdningsmessige. TØI mener å ha funnet ut at departementet sterkt ønsker at NSB Gjøvikbanen skal lykkes og av den grunn er ekstra lydhøre for problemene der.

Når rapporten er litt tvilende til effekten av konkurranseutsettingen, er det fordi det er svært ressurskrevende for departementet å lyse ut anbud og like arbeidsomt for dem som vil levere tilbud. Disse kostnadene blir aldri tatt med i regnestykket.

Strengt regime. I avtalen mellom NSB Gjøvikbanen AS og departementet er det meste regulert. Blant annet må operatøren betale bøter til departementet når en avtalt avgang ikke går på grunn av manglende materiell eller mangel på personale. I 2010 betalte NSB Gjøvikbanen nesten fire millioner kroner i slike bøter.

- Vi kunne ikke fortsette slik. Det resulterte i at vi leide inn ett togsett til slik at vi nå har ti. Vi tok også noen grep sammen med dem som har vedlikeholdet av togene. Det er vårt ansvar å sørge for økonomien i selskapet. Vi kan ikke gå til departementet og be om mer penger, sier Eike, og legger til at sammen med en tidsbegrenset kontrakt er dette kanskje det som i det daglige utgjør forskjellen på å være konkurranseutsatt eller ikke:

- Konkurranseutsettingen legger et ekstra press på oss og gir et lite snev av usikkerhet med hensyn på fremtiden. De som jobber hos oss, vet at vi alle må prestere skal vi klare å gjenvinne den kontrakten vi har nå i 2016. Denne situasjonen gir klare insentiver og motivasjon til å gjennomføre nødvendige kulturendringer, sier Emil Eike.

Krevende kunder. Ved ruteendringen sist desember mistet NSB Gjøvikbanen prioritert til å kjøre gjennom Oslotunnelen til Skøyen. For mange av kundene medførte

dette plunder og heft, og de ga direktør Eike det glatte lag.

- Emil Eike er en god leder, men han får kjeft fordi han er underlagt det samme regimet som alle andre når det kommer til ruteplan. Publikum har masse urealistiske forventninger til det Eike kan gjøre selv om Gjøvikbanen er konkurranseutsatt som egen enhet, sier ordfører Hilde Thorkildsen (Ap) i Nittedal kommune.

- Vi får meningsløse debatter fordi folk ikke skjønner det møysommelige puslespillet en ruteplan er. Og de forstår ikke at dette er akkurat det samme for en bane som er konkurranseutsatt, som for de andre. Det er mye han ikke får gjort noe med, sier Thorkildsen, som er litt ideologisk tvilende til effekten av konkurranseutsettingen.


Heller ikke Emil Eike har som ambisjon å få folk flest til å skjønne noe så komplekst og teknisk som jernbanedrift.

- Vi må tenke utenfra og inn. Det betyr at det er kundenes behov som skal styre de valgene vi tar, sier Eike.

Han og den øvrige ledelsen møter gjerne sine kunder ansikt til ansikt om noen skulle ha behov for å komme med tilbakemeldinger:

- Vi sender jevnlig ut nyhetsbrev der det blant annet står når de kan treffe meg på perrongen. Der kan de ta opp hvilket som helst tema, forsikrer Emil Eike. //

Jomfrutur uten forsinkelser

GARDERMOBANEN: På Langeland sør for Jessheim står vedlikeholdstoget og Jernbaneverkets fagarbeidere og fikser en sporveksel. I nabosporet dundrer flytogene forbi i 210 km/t. 

tekst CATHRINE RIIS OG TORE HOLTET foto LARS FRØYSTEIN



Uten vedlikeholdstoget hadde togene blitt 15-20 minutter forsinket.

TOM RUNE SANDMO,
Sporkoordinator

Med dette toget i full virksomhet vil det være mulig å drive både feilretting og planlagt vedlikeholdsarbeid mens togene går.

JAN MAGNE KVERNMO, prosjektleder



HER: Anleggsleder Erik Iversen leder arbeidet med å få den lange skinnetunga på plass.



BORRER: Frank Opperud borer hull for innfesting.

JERNBANEMAGASINET er med det nye vedlikeholdstoget på sitt aller første oppdrag. Jobben er å bytte et slitt parti i sporveksel seks der Gardermobanen møter Hovedbanen.

Spare tid. For å spare tid ble den nye delen (tungepartiet) lagt ut mellom togsporene natten i forveien. Ved 23-tiden neste kveld var vedlikeholdstoget på plass. Og det står som et trygt skjold mot nabosporet med full togtrafikk.

Jobben startet inne i vedlikeholdstoget. Fire drivmaskiner blir frakoblet fra tungepartiet.

Klokka ett passerer siste tog. Da kan vedlikeholdstoget kjøres til side, og resten av arbeidet utføres i dette tilfellet under åpen himmel.

Ingen saktekjøring. Sporkoordinator Tom Rune Sandmo forteller at uten vedlikeholdstoget ville det blitt etablert saktekjøring og enkeltsporet drift for dette arbeidet - i forkant av byttet. For det er forberedelsene til slike arbeider som virkelig tar tid.

- Togene i nabosporet ville måtte kjørt i 80 km/t i stedet for 210 km i timen. Togene hadde dermed blitt 15-20 minutter forsinket. Dette slapp vi nå, forteller Sandmo.

Vellykket. I glødende måneskinn jobber Produksjons signal- og linjefagarbeidere utover natten med å kappe skinna og løfte bort det defekte tungepartiet. Den nye delen legges på plass, sveises sammen og drivmaskinene kobles på.

- Dette ble en meget vellykket jobb. Hadde vi ikke blitt ferdig til avtalt tid, kunne vi benyttet vedlikeholdstoget til arbeidet var sluttført, sier prosjektleder Jan Magne Kvernmo.

Erigang. - Det var vi som har ansvar for å drifte Gardermobanen, som tok initiativ til innkjøp av vedlikeholdstoget, minner Kvernmo om.

- Med dette toget i full virksomhet vil det være mulig å drive både feilretting og planlagt vedlikeholdsarbeid mens togene går. Nå er vi i gang, og vi vil bruke høsten til å trene opp våre folk. Alle skal tross alt lære seg til å jobbe på en ny måte, og denne type vedlikeholdsarbeid vil ta noe lengre tid enn normal spordisponering. Til gjengjeld får vi til et mye mer effektivt vedlikehold uten at vi forstyrrer togtrafikken, konkluderer Jan Magne Kvernmo. //



TAR TAK: Samtlige tar i et tak for å få på plass tunga inne i vedlikeholdstoget



FULL KONSENTRASJON: John Håkønsen (blå hjelm) og Terje Opperud i full konsentrasjon.

Helsebot i nedlagt bane

Først gikk togene mellom Christiania og Drammen her. Så mellom Kristiania og Drammen. Deretter mellom Oslo og Drammen. 101 år etter åpningen var det slutt. Nå går hvem som helst her. Eller sykler.

tekst ARVID BÅRDSTU foto HILDE LILLEJORD

HEI! Jenny E. Nicholos er opprinnelig fra New Zealand, men traff en kjekk nordmann og har nå bodd i Norge i tre år. Hun går 20 minutter i én retning, snur og går tilbake. Hun synes flere turgåere burde si «Hei!» til hverandre når de møtes.



VISNINGSTUR: Når Violeta Simaityte og sønnen Justas får langveisfarende gjester, tar hun dem med på tur langs Gamle Drammenbanen. Violeta er opprinnelig fra Litauen og har fått besøk av Tatyana Ashikmina fra Russland, som stadig finner motiv å ta med som minner fra turen.



2

Når nye baner bygges, åpner det for gjenfødelse for de gamle.

GAMLE JERNBANETRASEER kan få et godt liv etter at de har trådt ut av tjeneste. Den gamle Drammenbanen er et lysende eksempel på det. Slik som den var et lysende eksempel på rask utbygging i sin tid. Stortinget vedtok å bygge banen i et møte 16. juni 1869. Den 7. oktober 1872 ble den åpnet!

Lieråsen tunnel ble banens endelikt som jernbane. Nå er det syklist, jogger, småbarnsmødre med barnevogn og folk i rullestol som nyter godt av traseen og en fabelaktig utsikt over Drammensfjorden og kulturlandskapet i bær-, grønnsaks- og fruktbygda Lier.

På kveldstid er deler av traseen opplyst. Mastene etter elektrifiseringen tidlig på 1920-tallet gjør fortsatt nytten.

Arbeidet som ble lagt ned for snart 150 år siden, var slett ikke forgjeves. Som kilde til rekreasjon vil den gamle banen ha evig liv.

Når nye baner bygges, åpner det for gjenfødelse for de gamle. Det vil også skje når den nye banen langs Mjøsa står ferdig. Her er det allerede bestemt at den gamle traseen blir del av Mjøstråkk, et 25 mil langt gang- og sykkelveinett rundt Mjøsa. //



1

1 BLI LYS: Drammenbanen ble elektrifisert på 1920-tallet. Da banen ble nedlagt i 1973, fikk KL-mastene nytt liv som lyskilde til de mange som bruker Gamle Drammenbanen til rekreasjon.

2 PÅ SPEED: Venninnene Gøril Bøe Bergsbakken og Marlene Nesje har jogget en tur sammen med hunden Speed. Agilityhunden Speed har likevel nok energi til å vise noen kunster for fotografen. Her er alle sammen fotografert ved Lier stasjon i Lierbyen. Toget i bakgrunnen skal ingen steder annet enn å være pub og restaurant.

3 UTSIKT: De som tar seg tid til å stoppe opp, ser at det er en utsøkt utsikt fra Gamle Drammenbanen. Særlig vakkert er det å se utover Lierbygda mot Drammen i mai når frukttrærne står i blomst.



3



KUBER'N: Solveig Slottan (t.v.), Madeleine Myhre, Alexander Myhren og Lasse Håvet synes det er kjekt med et bord å sitte på. De er ofte her, men Alexander mest. Han jobber med autister og går langs Gamle Drammenbanen et par ganger i uka.



TOUR DE LIER: Herman Nordahl (10) pleier å sykle alene på Gamle Drammenbanen. Han sykler fire kilometer, snur og sykler tilbake. Han liker å sykle og trener så han en dag kan delta i konkurranser. Forbildet heter ikke uventet Thor Hushovd.

Doktor i pukk

Ingeniørgeolog Roar Nålsund har oppskriften som skal sørge for at Jernbaneverket bruker bedre pukk ved fornyelser og nybygg. I dag synes han det er for tilfeldig.

tekst ARVID BÅRDSTU foto ØYSTEIN GRUE

ROAR NÅLSUND er i ferd med å avslutte doktorgradsarbeidet sitt ved NTNU. Det handler om ballast, eller det som mer folkelig bare omtales som pukk. Pukk likner tilforlættelig på knust stein i en viss størrelse, men kan utgjøre forskjellen på god og dårlig bane i årtier.

- Problemet er finstoffene, støvet, som følger med. Grus som følger med pukken, kan vi leve med fordi den drenerer vann. Det gjør ikke finstoffene. Får vi finstoffet inn i overbygningen av sporet er det å be om trøbbel. Særlig nå når vi skal bygge nye strekninger for hastigheter over 200 km/t, er det viktig at vi har bedre kontroll på hva som blir levert, sier ingeniørgeologen i Bane Teknikk Underbygging.

I dag er kunnskapene om pukk for dårlig, mener Nålsund, og viser til ferske eksempler fra Ski og Trondheim stasjon der det er brukt for dårlig pukk.

Nålsund får full støtte av Christopher Schive, seksjonssjef Regelverk og spesifikasjoner i Teknologienheten:

- Det er helt unødvendig at det legges inn ballast som ikke tilfredsstiller kravene, sier Schive.

I felten. Jernbanemagasinet møter Roar Nålsund i pukkverket på Sørli i Stange kommune. Her produserer Hamar Pukk og Grus ulike kvaliteter for bruk blant annet i asfalt, i betong og som jernbaneballast. Pukkverket er delvis samlokalisert med tømmerterminalen og ligger svært gunstig til for det nye dobbeltsporet langs Mjøsa.

På området ligger enorme hauger med masse som er knust til ulike dimensjoner og formål. Det første Nålsund legger merke til, er at lastebandene fra knuseriet er overdekket for å holde regnvann unna. Det sy-



STEINGOD: Roar Nålsund pukker på at pukk ikke bare er hvilken som helst stein som kan behandles deretter før den legges i sporet.



FINSTOFF: Når støvet ligger som ei sky lenge etter at hjullasteren har tømt skuffa, betyr det at det blir brukt pukk som aldri skulle havnet i sporet.

Det er helt unødvendig at det legges inn ballast som ikke tilfredsstiller kravene.

Roar Nålsund

nes han er bra. Haugen med ballastpukk ser også fin ut:

- Den har ligget ute og blitt naturlig vasket. I denne haugen ligger nå finstoffene samlet nederst mot bakken. Det er denne vi ikke vil ha med inn i sporet, forklarer Nålsund, som understreker at det er behov for å inspisere pukkverkene bedre for å sjekke kvalitet på steinen, leveransene og kunnskapene blant ansatte før avtaler om leveranse skrives.

- Her har vi et forbedringspotensial. Sjøføren av hjullasteren kan ødelegge mye hvis han ikke har kunnskaper om dette og graver så djupt at finstoffene blir med, forklarer Nålsund, som synes Jernbaneverket bør pålegge entreprenører og leverandører å gjennomføre kurs i håndtering og kontroll av jernbaneballast. Dessuten synes han at pukken bør vaskes før levering for å sikre at det som leveres er fritt for støv. Den ekstra kostnaden mener han kunne blitt spart inn og vel så det i løpet av pukkens levetid.

Manglende kompetanse. Pukkverket på Sørli produserer asfalt og betong som det er strenge kvalitetskrav til. Derfor har pukkverket eget laboratorium. Det er gunstig for å opprettholde nødvendig fagkunnskap. Det hadde også Jernbaneverket en gang, men det ble avvirket for noen år siden.

- Vi skulle heller kjøpe disse tjenestene. Dermed forvirket også kunnskapen, forklarer Nålsund.

Roar Nålsund synes nå det er tid for å ta i bruk «skredderpukk» og nevner sine bekymringer for at vi utilsiktet bygger inn stivhetssprang når vi lokalt skal reparere for eksempel flomskader.

- Ballasten har forskjellig stivhet avhengig av hvilken bergart som brukes. Det bør ikke

være noe problem å sjonglere med flere varianter av ballast for å få riktig stivhet. Der det er én kvalitet på hver side og en annen der det er lagt inn ny pukk, får vi sannsynligvis et sprang i sporstivheten som kan føre til økt knusing av ballasten. Dette kan unngås hvis det legges inn «skredderpukk», pukk som har samme stivhet som den øvrige, forklarer Nålsund.

Pakking og justering. Målevogna Roger 1000, som kjøres på alle banestrekningene vår og høst, er nådeløst avslørende for kvalitetstilstanden på banen. Kvaliteten blir oppsummert i et tall. Høyt tall betyr god kvalitet, lavt tall betyr dårlig. Jo lavere tall, jo større sjanse for å søle kaffe om bord på toget. Måten å få bedret kvaliteten i sporet og få opp komforten for togpassasjerer, er pakking og justering.

- Når sporet pakkes, beveges pukken. Steinene blir da gjerne liggende mot hverandre på en ny måte. Ved belastning gnisser de mot hverandre. Slikt blir det finstoff av. Jo mer finstoff, jo fortere mister sporet kvalitet. Mye finstoff utløser hyppigere behov for pakking og justering og er en kostbar runddans, sier Nålsund, og legger til:

- Det verste er at det aller meste av dette justeringsarbeidet høyst sannsynlig ikke har noen effekt på sporkvaliteten, snarere tvert i mot. Sporløft på bare 20-25mm har i de fleste tilfeller ingen langsiktig virkning.

Løsningen mener Nålsund er å sørge for god kvalitet helt fra starten av. Det krever årvåkenhet i alle ledd - fra innkjøpsansvarlig til de som bygger.

Verktøyskrin. I løpet av året runder Roar Nålsund 64 år. De siste årene i Jernbaneverket kunne han tenkt seg å bruke på «å

laste av seg» kunnskapene han har opparbeidet gjennom yrkeslivet og de nitide studiene av pukk.

Doktorgradsarbeidet vil ende opp i et verktøyskrin. Får han oppgaven, vil han gjerne skrive ei håndbok om pukk basert på denne.

Det er godt nytt, synes assisterende banedirektør Brede Nermoen:

- Det er kjempeviktig at Roar får overlevert den enestående kompetansen han sitter på. Dette skal vi ta tak i!

Nålsund vil også lære opp noen som kan få et særlig ansvar for ballast i hver region eller hos hver banesjef og i Utbygging.

De bør kunne mye om stivhet/elastisitet i pukk, knusningsmotstand i de ulike bergartene, forskjell på friksjon i pukken (om den er glatt eller ru) og slikt.

- Dessuten bør den pukkansvarlige ha oversyn med pukkverkene, sørge for at de behandler pukken riktig og leverer prima vare. Kunnskaper og overvåking av dette vil gi mindre behov for vedlikehold og god økonomi i pukkens levetid, som kan bli både 50 og 60 år hvis vi behandler den riktig, avslutter Roar Nålsund. //

FAKTA

Jernbanekompetanse

Jernbaneverkets lærebøker er lagt ut på nettsiden www.jernbanekompetanse.no. Her oppfordres ansatte med spesiell kompetanse om å bidra. Det som ligger her, kan benyttes for de fleste typer kurs innen jernbaneteknikk rettet mot ingeniører.

BARSK SJEF I MENINGSFULL JOBB

62 675 norske kvinner har Anne som første fornavn. Legger vi til mellomnavnene Eva og Jeanne samt etternavnet Braaten, er det bare én igjen, og hun jobber hos oss. Velkommen til et møte med en pysete trebarnsmor og barsk prosjektleder. ➔

tekst HARRY KORSLUND foto HILDE LILLEJORD



Det er moro og meningsfullt å bygge jernbane.

Anne Braaten



På Fellesprosjektet skjedde det utenkelige. Da gjaldt det å ta raske beslutninger. Det ble litt armer og bein, men vi kom i mål.

ANNE BRAATEN

Anne er 1960-modell, fransk av herkomst og belemret med mangelfullt utviklet stedsans, varig svekket dybdesyn og usvikelig tro på at Søren Kierkegaard hadde rett som hevdet at livet må leves forlengs og forstås baklengs.

Tenke praktisk. Dybdesynet gikk føyka etter en kreftoperasjon i venstre øye i 1983. Den manglende stedsansen er medfødt, men har ikke virket dempende på humør og pågangsmot. Tvert imot. Den vordende cand. scient. med hovedfag i geoteknikk fra Blindern tok drojelappen. I tre år kusket hun folk rundt i tigerstaden, ofte uten filla peiling på reisemålets beliggenhet. Da smilte hun bare pent og hevdet seg rykende fersk i faget. Vips, så vartet kundene opp med anbefalte reiseruter tuftet på en lokalkjennskap hun selv manglet.

- Det handler om å tenke praktisk, smiler sjefingenøren som høstet de første fruktene av kunnskapens tre ved St. Sunniva skole. - Jeg er nemlig katolikk, sier Anne og legger til at hun har forsøkt å melde seg ut, men at det ikke lot seg gjøre fordi den katolske kirke visstnok ikke praktiserer oppsigelige medlemskap.

Kjekke barn. Etter grunnskolen gikk ferden til Nordstrand videregående. Hun trivdes, men flyttet og meldte overgang til Hartvig Nissen. Der traff hun Bjørn Morten. Medeleven hun giftet seg med. Pappaen til Eirik, Øystein og Nora. Tre kjekke barn som fyller foreldrenes hjerte med mye stolthet og glede.

- Som perler på en snor kom de også, smiler Anne og kikker opp på bildene av de håpefulle. Guttene var vi rimelig godt forberedt på. Med Nora var det annerledes, sier Anne og minnes tankene som gjorde seg gjeldende da graviditetstesten avslørte at en tredje perle var i kjømda.

FAKTA

Anne Braaten

STILLING:

Ass. prosjektleder Fellesprosjektet

FØDT:

1960 i Paris

BOSTED:

Oslo

3

KJAPPE

Hvordan vil du beskrive deg selv?

Løsningsorientert og praktisk anlagt. Lite selvhøytidelig og optimist av natur.

Det beste her i livet?

Barn og mann, jobb og gode venner. Glad i god mat og godt drikke.

Noe du klarer deg fint foruten?

Jeg liker å bevege meg, men har aldri drevet fysisk aktivitet i organiserte former.

- Uups. Jeg var bare så vidt tilbake i jobb etter svingerskapspermisjon. Da var det godt å trekke veksler på Nils Kjærs visdomsord om at det er omveiene, forsinkelsene og sidesporene som beriker våre liv. Bevingede ord som også ofte legges til grunn når herr og fru og gode venner debatterer reiseruter på sykkelturner rundt om i Europa. Da handler det sjelden om korteste vei fra A til B. Det er bare ellers i året det, sier Anne som gjerne sykler tur/retur mellom Eidsvoll stasjon og riggen på Minnesund.

Godt smil. Anne er oppriktig glad i Oslo, men fant også roen i Bærum der familien bodde i 20 år. - Vi trivdes på Slepden, også var det jo veldig praktisk for en ihuga syvsover å ha et dobbeltsporprosjekt rett utenfor stuedøra, sier Anne og smiler det gode smilet sitt.

I 2002 meldte hun overgang fra Statens vegvesen og ble med i gjengen som endevendte bløte masser og fast fjell for å bygge nye spor mellom Sandvika og Asker. - Byggegroppa på Jongsjordet var diger. Om lag tre ganger gropa som huser Oslo City, sier Anne entusiastisk og ramser opp om kalksementstabilisering, stagboring, styltespunt, poretrykksmålere, infiltrasjonsbrønner og annet som gjorde Sandvika vest til et morsomt og utfordrende sted å være.

Knusende seier. Det hersker ingen tvil om at damen kan sitt fag, men de senere årene har faget måttet vike. Slik blir det når man takker ja til lederroller. Først som prosjektleder for underbygningsarbeidene på Lysaker. Et prosjekt som absolutt bød på utfordringer. Ikke minst takket være en kranglevoren entreprenør som stadig var på hæla.

- Det endte med tre runder i retten og en knusende seier som gjorde godt, men kostet krefter. For meg, og



ikke minst kollega Jan Nondal som nær sagt døgnet rundt var opphengt i forberedelser og gjennomføring av rettssakene.

Naboen Jens. Anne understreker at det skjedde mye fint på Lysaker også. Noe av det fineste inntraff ved tretiden en julinatt i 2009. - Vi var en håndfull som tok imot det aller første ordinære toget på den nye, flotte stasjonen. Lokomotivføreren markerte begivenheten med å blunke med hovedlysene. Det var mer stas enn å møte statsministeren på den offisielle åpninga. - Jens er jo «bare» en skarve nabo i Inkognitogata, sier Anne og ler.

Anne liker å jobbe i prosjekter, men bortsett fra savn av kameratskap og kolleger føler hun sjelden vemod når et prosjekt er avsluttet. Ikke drasser hun folk omkring for å vise frem gamle bragder heller.

- Nei, noe så kjedelig. Nesten som å lytte til menn som aldri blir ferdige med å snakke om militærtjenesten, sier Anne lattermildt. - Dog hender det vi passerer Lysaker - for eksempel på vei til den gamle hytta i Vrødal, og at jeg spør Bjørn Morten om hvem som kan ha bygget noe så fint. Svaret kommer sjelden før vi er fremme, men er da gjerne ledsaget av skinnfrie, benfrie abborfileter og noe godt i glasset. Akkurat slik hans kjære kone gjennom 27 år foretrekker det.

Høydeskrekk. Anne hevder hardnakket at hun er pysete, og det skal mye til før hun hopper på kommando. Spesielt fra sydfranske klipper, iført våtdrakt og med skremmende lang avstand ned til et ellers innbydende vannspeil. - Med min høydeskrekk var det f... ikke aktuelt å hoppe, sier Anne om hendelsen som utspant seg under en raftingtur i Provence. En hendelse få kjenner til, men som ingen glemmer etter å ha hørt Annes livfulle beretning.



FOTO: PRIVAT

HAR OVERSIKT:

- Velkommen til drømmejobben min! Anne har god kontroll og oversikt og trives som Jernbaneverkets øverste representant i Fellesprosjektet.

PÅ TUR: Målet er ikke alltid å finne korteste vei fra A til B. I hvert fall ikke når Anne og ektemannen Bjørn Morten er på sykkelturn i Europa.

Drømmejobben. Prosjektleder Braaten er ikke typen som river seg i håret når noe går på tverke. Selv ikke om det utenkelige skulle skje at en entreprenør går konkurs to dager før et langbrudd som har vært planlagt i lengre tid.

- På Fellesprosjektet skjedde det utenkelige. Da gjaldt det å ta raske beslutninger. Det ble litt armer og bein, men vi kom i mål, og bidro dermed til å berge fremdriften i et prosjekt som ikke bare er arbeidsplassen min, men også drømmejobben. Rett og slett fordi det er moro og meningsfullt å bygge jernbane.

- Slik snakker en ekte togentusiast, tenker vi og smyer oss forbi en sykkelsekk fylt til randen med slikt som trengs for å holde oversikt i jobben som Jernbaneverkets øverste representant i et samfunnsnyttig milliardprosjekt langs Mjøsas østre bredd. Visst er det krevende, men hun fikser det. For hun er en god leder med stort mot og besluttosomhet. Så får det heller stå sin prøve at hun helst ploger ned fjellsidene på ski. Litt fordi hun mangler dybdesyn, litt fordi hun er pysete, men mest av alt fordi det blir så fine spor. //



SLEPENDEN

Rotunde og perrong

Et av de mest underlige byggverk langs Drammenbanen står høyreist og spisst på Slependen stasjon som en del av flere enkeltstående byggverk.

tekst og foto HILDE LILLEJORD

DEN NÅVÆRENDE Slependen stasjon ligger i grensetraktene mellom Asker og Bærum, litt vest for Sandvika. Stasjonen er ubetjent og trafikkeres av lokaltogene mellom Lillestrøm og Spikkestad.

Stoppstedet på Slependen ble åpnet så tidlig som i 1873, men har gjennomgått flere ombygginger siden den gangen. Dagens holdeplass er den tredje utgaven. Den fikk sin form i 1993 og ble tegnet av den kjente jernbanearkitekten Arne Henriksen.

Stasjonen ligger i et landskap med bratte skråninger og store nivåforskjeller. For å bringe gangveier ned til stasjonens plattform ble det nødvendig med både trapper og ramper. Dermed åpnet det seg muligheter for konstruksjoner og bevegelser som gir publikum en stor variasjon av arkitektoniske opplevelser.

Stasjonen består nå av flere enkeltstående byggverk – en rett og en krum rampe, et trappehus, et trappehus og to broer. Alle med sine selvstendige uttrykk, men med et beslektet formspråk og materialuttrykk. Den mest spesielle av dem er rotunden som fungerer som adkomstvei for fotgjengere. Med en spiralformet rampe og spiraltrapp i rå betong som snor seg oppover langs betongveggene flommer dagslyset nedover spiralveiene ovenfra da taket kun er overbygd langs sidene.

Foruten utstrakt bruk av betong er det brukt bærebjelker av furu i himling og vegger, noe som myker opp det harde uttrykket. //



Mot topp ti

■ **Bedre infrastruktur** og mer forskning og utvikling kunne gjort Norge enda mer konkurransedyktig sammenliknet med andre land, mener World Economic Forum, som har rangert 148 land. De er for øvrig overrasket over at Norge har klatret opp på 11. plass på listen over de mest konkurransedyktige landene i verden. Øverst troner Sveits år etter år. De nordiske landene er alle blant topp 15 med Finland helt oppe på bronse-plass. Sverige er også bedre enn oss, men ramlet et par hakk ned i år til 6. plass, mens Danmark listes som nummer 15.

Den nye regjeringen kommer til å øke tempoet på jernbanebyggingen mot Sverige.
INGJERD SCHOU (H)

Første tog gjennom Alpene

■ **Da har det første** toget kjørt gjennom verdens lengste tunnel, 57 km lange Gotthard basistunnel gjennom Alpene mellom Sveits og Italia. Hoveddelen av strekningen blir ikke åpnet for trafikk før i 2016 og hele strekningen til Lugano først i 2019. Arbeidet med de to enkeltsportunnelene startet i 1996 etter at byggingen ble vedtatt ved en folkeavstemning. Banen skal benyttes både av tunge godstog og høyhastighetstog. De sistnevnte vil gjøre unna distansen Zürich-Lugano på 1.40t., som er én time raskere enn i dag. Fra Lugano er det åtte mil til Milano.

Nytt godstog

■ **CargoNet** prøver på nytt å kjøre godspendeltog mellom Trelleborg, Malmø og Alnabu. Denne gangen settes toget opp i samarbeid med Green Cargo, som skal drifte toget. Godstoget er beregnet på konteinere og semitrailere og skal ha tre ukentlige avganger i hver retning. Adm. dir. Are Kjensli i CargoNet innrømmer at det er tøff konkurranse fra lastebiler på denne strekningen, men har godt håp om å skape et levedyktig tilbud. - Jeg håper også at denne satsingen gir et signal til myndighetene om å gjennomføre viktige utbyggingsprosjekter på strekningen slik at jernbanens konkurransekraft styrkes, sier Kjensli. Innleverings- og utleveringstidene til denne godspendelen skal være svært konkurransedyktige i begge ender.



FOTO: ØYSTEIN GRUE

Vi vil savne Hallgeir Langeland. Han har vært «stå-på-mann» for tog.

KJELL ATLE BRUNBORG, forbundsleder

NYTT HUS

Fornøyde togledere på Hamar

Hamars togledere er samstemte i vurderingen av de splitter nye lokalene. - Her har vi et mye bedre arbeidsmiljø!

tekst og foto SVEIN SKAVANG GRAADAL

■ **TOGLEDERSENTRAL** med rutekontor, Bane Produksjon og Bane Nett fyller nybygget på fire etasjer, bygd sammen med en tilsvarende fra 2007, i utkanten av stasjonsområdet på Hamar. Den eldste rommer banejefen og hans stab, samt regnskap, lønn, personal og arkiv/dokumentasjon. I alt 190 medarbeidere har sitt daglige virke i de to bygningene.

- Arbeidsmiljøet for oss er som natt og dag i forhold til de gamle lokalene i stasjonsbygningen fra 1896. Her er temperaturen behagelig døgnet rundt og luftkvaliteten god, sier toglederne Vegard Wiig og Geir Åge Løvlien, som også har fått et stilere arbeidsmiljø og bedre plass.

- Toglederne sitter på en sånn måte at de har mye bedre fokus på de oppgavene som skal utføres, sier togdriftsleder Knut Olsen. - Og med storskjerm har den enkelte togleder innsyn på alle strekningene.

- Vi har fått et veldig flott bygg, istemmer Bane Produksjons Magnar Skreddersturen, fungerende seksjonsleder for Rauma, Dovre- og Gjøvikbanen.

- Med anleggsledere og arbeidsledere for både linje, signal og el.kraft i samme bygg, får vi et tverrfaglig og tettere samarbeid. Togledersentral i samme bygg gjør dialogen langt enklere, sier Skredderstuen. Nybygget ble åpnet 19. september med bl.a. jernbanedirektør Elisabeth Enger og prosjektleder Beate Voetman til stede.



SOM NATT OG DAG: Togdriftsleder Knut Olsen og toglederne på Hamar har fått helt andre arbeidsforhold enn i stasjonsbygningen fra 1896.



STORVERK: Forfatterne Ove Tovås (f.v.), hovedforfatter Thor Bjerke, Tore Haugen og Finn Holom har lagt ned et solid arbeid med Banedata 2013.

NY FAKTABOK

Med lupe på jernbanen

Boka «Banedata» er selveste jernbanebibelen. Alle relevante data om norsk jernbane gjennom tidene helt fram til 20. august i år er med pent dandert og illustrert over 480 sider.

tekst og foto SVEIN SKAVANG GRAADAL

■ **DEN SOM** trenger å vite når Bergensbanen ble elektrifisert, hvor langt det er mellom Marnardal og Moi, hvilke jernbanebruer som er de lengste eller hvilken stasjon i Norge, Europa eller verden det er som ligger høyest over havet, slår opp i Banedata. Nå er det kommet en ny utgave, den fjerde i rekken.

- Interesse for jernbanen og dens historie er drivkraften vår, forteller forfatterne Thor Bjerke, Finn Holom, Ove Tovås og Tore Haugen, som har lagt sin ære i å skrive et oppslagsverk som er både korrekt og komplett.

Årets utgave, Banedata 2013, er mer fyldig enn noen gang. Et kapittel om verkstedene er nytt. Likedan ett om bautasteiner og minnesmerker langs jernbanen, og ett om fredete og vernede bygninger langs jernbanenettet.

Ellers er sidespor og blokkposter tatt med i strekningsdelen. De relativt nye stedskodene for stasjoner og blokkposter er også med. Boken har et fyldig billedmateriale og mange kart og sporplaner.

- Entusiastene og det frivillige miljøet er viktig for bevaringen av historisk jernbanemateriell, og for å ta vare på og formidle jernbanehistorie. Samtidig har de øye for dagens virkelighet, sier Hans Morten Tamnes, forlagssjef i Norsk Jernbaneklubb (NJK).

Denne kombinasjonen kommer godt til syne gjennom Banedata 2013, som gis ut i samarbeid mellom NJK og Jernbaneverket/Norsk Jernbanemuseum.

Boka kan bestilles gjennom NJK (salg@njk.no) og koster bare 450 kroner.

NY TØMMERTERMINAL Fra Otta til Kvam

■ **Grunneier Otta Sag** og Høverli skal bruke tomta der tømmerterminalen på Otta har ligget til annet formål. Mjøsen skogeierlag sammen med lokale myndigheter har lenge ivret for å få denne til Kvam, litt lenger sør i Gudbrandsdalen. Så langt har det stått på midler til å bygge om ett av sporene på Kvam stasjon og ruste opp det private sidesporet inn til den nedlagte sponplatefabrikken på Kvam. Dette arbeidet er antatt å koste 12-13 millioner kroner. Nå har regjeringen varslet at det ligger inne drøye åtte millioner statlige kroner i forslaget til statsbudsjett for neste år. Dermed kan 90 000 m² flis og tømmer fortsatt ta banen, til glede for miljøet, trafikksikkerheten og skogbruksnæringen.

SVINESUNDSBRUA Bompenger på bane

■ **Politikerne** i Västra Götaland mener bompenger fra Svinesundsbrua kan være med på å betale for et 13 mil langt dobbeltspor mellom Halden og Öxnered. Inntektene fra bompengene er på netto ca 130 millioner kroner årlig og har medført at Svinesundsbrua fra 2005 snart er nedbetalt. Vedtaket i det strategiske utvalget som kaller seg «Forberedelsen til en bærekraftig utvikling i Västra Götaland» var tverrpolitisk enstemmig. Her sitter representanter for de seks største politiske partiene i Sverige. Utvalget ledes av Leif Blomqvist (S) fra Göteborg. Han er også styreleder i Västtrafik AB og sentral i Göteborg-Oslo-samarbeidet.

Sicilia - mafia og magma

Mest av alt er **Sicilia** det du ikkje ser. Inne i Etna ligg smia til den greske smedguden Hefaistos. Vi skal snart sirkle rundt vulkanen med tog medan gneistar og røyk velt opp av pipa.

tekst MARIT BENDZ foto JAN LUDVIG HUNVEBAKKE og MARIT BENDZ

Utbrot: Den 110 km lange rundturen kring Etna tek omtrent tre timar dersom toga korresponderer. Planlegg du godt, viser vulkanen seg fram.

Kva er det der oppe på toppen, ein lyskastar? Nei men - det er jo utbrot!

FAKTA

Øyhoppping med tog Del 3



Korsika, Sardinia og Sicilia har vore isolerte og okkuperte. Folk har kjempa for friedom og sjølvstyre, mot fönikarane og romarane, Kartago og Bysants, Pisa og Genova. Dei har vore her alle saman; også det spanske kongedømmet Aragon og Frankrike, som

til slutt sigra på Korsika. Sardinia og Sicilia er italienske. Trass i mykje felles historie er øyene ulike. Korsika er ugjestmild og litt mystisk, Sardinia er mildare og vennlegare. Sicilia er vulkansk og eldfull på alle måtar. Bli med på eit forsøk på øyhoppping med tog over dei tre øyene. Det går ikkje heilt som planlagt.

MEN FØRST må vi hoppe frå Sardinia til Sicilia. Ferja er kansellert, det er fem dagar til neste. Hamna i Cagliari er enorm, billettkontoret er stengt, og vi er ikkje sikre på om båten til fastlandet går heller.

Fleire reisande kjem, så etter ein tur innom vaktbua for kopiering av pass, kontroll og skanning av både oss og bagasjen, traskar vi ein halv kilometer bortetter kaia til eit anna billettkontor. Alle framfor oss i køen betalar med kontantar. Vi har berre kort. Tek dei kort? Pengekontrollmaskina streikar. Prentaren er nesten tom for blekk. Men dei tek kort, og vi svever ut att med billetter inkludert lugar til Civitavecchia nord for Roma. I morgon kveld skal vi etter planen vere på Sicilia, via Roma.

Morgontoget inn til den italienske hovudstaden er smekkkfullt. Kanskje er det restaurantvogn på toget vidare? Det har vore mykje knekkebrød med smøreost dei siste par dagane. Ein time forseinka ruller vi sørover att under svarte skyer der små tornadoar heng ned som navlestrengar. Restaurantvogna vantar, men ein triveleg kar kjem innom seksmannskupeen og deler ut gratis vatn og ein croissant til kvar. Vulkanøya Stromboli blenkjer i solnedgangen, og endeleg køyrer toget inn på ferja i Reggio di Calabria. Lysa frå Messina nærmar seg medan ein ung sicilianar fortel at han lengtar seg sjuk etter siciliansk mat. Men det vert ikkje frå grytene til mor. Han skal heim for å stelle grava til foreldra.

Endeleg - halvannan time forseinka er toget framme i Catania, to trøytt interrailarar stuper inn på det første og beste hotellet ved jernbanestasjonen og i seng. 🍷

Folk set opp dei underlegaste grimasar når dei høyrer at vi reiser med tog. Det går jo så sakte. Det er ukomfortabelt.



1

Eit glimt av Cosa nostra. Catania er nest største byen på Sicilia, ein hardt råka by ved foten av Etna. I 1669 vart mesteparten av byen øydelagd då ein seig lavastraum strøymde ned fjellsida. 12 000 menneske omkom. 24 år seinare tok jordskjelv livet av 20 000 til. Ein aprilkveld 2013 skilir ein underleg, seig sosietetsstraum over Piazza Bellini. Først kjem to pansra bilar med sota vindaug. Etter dei skilir eit tog av svarte dressar og spisse, blankpolerte sko, stolaer og vesker til prisar utanfor vår fatteevne. Det blenkjer i gulløyredobbar og klikkar i skyhøge helar. Her kjem dei som elsker Berlusconi. Sist i toget kjem dei som hatar han: musikarar, skodespelarar og kunstnarar. Det er straumen ut frå Teatro Massimi Bellini.



slitne etter over tusen høgdemeter klatring. Kva er det der oppe på toppen, ein lyskastar? Nei men - det er jo utbrot! Av og til er det ei meining med kansellerte ferjer og endra reiseruter, slik at togturen rundt Etna - Cirkumetnea - vert flytta til den dagen Hefaistos har fyrst opp essa si.

Vulkanturisme. Den private smalsporbanen vert driven av same selskap som metroen i Catania, den sørlegaste i Europa. Både Catania Metro og Cirkumetnea vert no modernisert. Sicilianarane satsar på Cirkumetnea som turistmål med nye stasjonar og strekningar med dobbeltspor.

Det har slutta å renne seig magma ut av Etna, men framleis veltar svart røyk ut. Vi kan studere den frå alle kantar medan landskapet skiftar frå gule enger til grønne skogar, frå frodige oliven- og appelsinlun-

dar til vulkanske månelandskap. Toget vart tidlegare nytta av bøndene frå landsbyane til markene.

I Giarre står ein eldre herre og ser fascinert opp mot røykskyene. Det buldrar der oppe som torever. Han viser oss restane av eit oskelag i sporet. For berre nokre veke sidan hadde Etna eit liknande utbrot. Så byrja det å regne, og oska la seg som eit fleire centimeter tjukt teppe over heile byen.

Med tog???? Intercitytoga mellom dei største byane går rimeleg fort, også reisa frå Catania til Agrigento. Det er endestasjon no, etter at lina herifrå langs vestkysten til Castelvetro vart lagd ned for femten år sidan. Når vener skal bu eit år på Sicilia, buset dei seg sjølvsagt i Sciacca der stasjonen vert nytta som lager for fritidsbåtar. Delar av skjengangen kan nyttast som



3

FAKTA Sicilia

Innbyggjarar:
5 000 000

Hovudstad: Palermo

Offisielle språk: Italiensk. Dei fleste snakkar siciliansk, eit romansk språk med innslag av arabisk, tysk, katalansk, fransk og spansk.

1378

1378 km jernbane i drift, over 60% er elektrifisert, resten diesel
Jernbaneselskapet Trenitalia driv alle bortsett frå Ferrovìa Cirkumetnea (110 km)
God bok: Andrea Camilleri; krimbøkene om inspektør Salvo Montalbano
Gamle steinar: Dei greske templa i Valle dei Templi ved Agrigento

1 Utbetringar: Randazzo stasjon får nye skjener

2 Catania: Nest største byen på Sicilia har i underkant av 300 000 innbyggjarar. Dei let seg ikkje affisere av eit lite vulkanutbrot fire mil unna. Men lava frå Etna har øydelagt byen sju gonger.

3 Sykkelvogn: Kombinasjonen sykkel og tog fungerer godt på hovudlinene.

4 Forseinkingar: På Randazzo stasjon vert det ekstra venting på grunn av skifte av moltipelstyrringskabel mellom to av vognene.



4

turveg, men brått kjem eit gjerde, eit hus eller tett tornekratt. Tog er ikkje kult på Sicilia. Her er det bilen som gjeld.

- Det er mykje staffasje, fortel førdianarane som bur her. Dei fleste turistane køyrer bil, eigen eller leigd. Folk set opp dei underlegaste grimasar når dei høyrer at vi reiser med tog. Det går jo så sakte. Det er ukomfortabelt.

- Vi har det ikkje travelt, og det er fint å sjå Sicilia frå togvindaug, forklarar vi. Dei byrjar å snakke om andre ting, helst om kva dei skal ete til middag. Heime snakkar vi om jobben og billeg mat. Her har dei ikkje jobb og snakkar om kvalitetsmat.

Ingen her trur det går tog frå Castelvetro til Palermo. Men det gjer det, heldigvis. Sakte, men komfortabelt nok.

Heimover. Ingen tog har same lyd. Dette plystrar i samanføyningane sjølv om det er ganske nytt og fint, med to sykkelstativ og treseterssofa i vogna for funksjonshemma og pedalryttar. Toget passerer triste byar med rusta heisekranar, vindskeive stillas lener seg opp etter halvferdige hus. Søppel, forfall og nedlagde fabrikkar. Vi ser lite folk og mange attgrodde hagar. Men også fargerike åkrar - dei ligg som usymmetriske lappeteppe over slakke åsar der vindmøller roterer sakte rundt. Nokre jorde er dekte med solcellepanel.

Enn så lenge går nattog frå Palermo til Roma, men det er snakk om å leggje det ned. Vi skal rekke fram til norskegrensa før interrailbilletten går ut om tre døgn og saknar Thomas Cook Rail Timetable. Det vert ein kamp mot tida, mot sleske billettseljarar og forseinka tog. Returen inkluderer overnatting på ein benk på ferjekaia i Rødby. Vi er møkkete, svoltne og lengtar etter senga vår. Vi rekk Oslo-toget. Vi kom oss heim. //

Jernbanen må gjera verket sjøl

Dagen etter Stortingsvalet sto toga stille i fleire timar. I regime me ikkje liker å samanlikna oss med, ville det ha blitt tolka som ei politisk markering. Hos oss er det bare eit uttrykk for at alt er som før.

I BAKSETET. Det er dobbelt å vera statsråd i eit departement med ansvar for saker som eins eige parti og eins eigne veljarar er spesielt opptatt av. På den eine sida har statsråden mulighet til å markera vilje og heisa faner og ta æra for det som går godt. På den andre sida får ho også ansvaret for det som ikkje går, sjøl om det jo alltid er Finansdepartementet som har siste ord. Det er lett å møta seg sjøl i døra. Få har gjort det grundigare enn Sigbjørn Johnsen. Då han var Fylkesmann i Hedmark, skreiv han ein kronikk saman med Matz Sandman der dei kom med mange forslag til kordan det kunne bli veg i transportvellinga. Den er det mange som har hatt vondskapsfull glede av å bruka mot han og snakka om handlingslamming etter at han kræsja i handlingsregelen.

Det er eit hardt liv å vera statsråd. Dei må henga i stropen heile tida for å vera i rute. Noen oppdagar ikkje at det er over før dei har sett seg inn i baksetet i sin eigen bil og oppdagar at den ikkje kjører.

Skugganes dal. Erna Solberg og hennar politisk allierte sonderde på Radisson Blu i Nydalen i Oslo. Dei reiste i svarte bilar, sjøl om det går T-bane dit. Det går også tog til Nydalen stasjon på den trauste Nordbanen som blei omdøpt til Gjøvikbanen og hamna i skugganes dal då den mista tre side-

linjer og persontoga mellom Oslo og Bergen tok vegen om Drammen.

Partia i og omkring den nye regjeringa har gitt ulike signal om kva dei vil satsa på i samferdselspolitikken. Dei snakkar varmt om jernbane, særlig om mellomby-tog i sentrale strøk.

Folk treng tog, og tog treng folk. Ein må bygga jernbane der folk bur.

Men noen vil ha mest veg og riva bommane, mens andre er gladast i trikk og bybane. Høg-fartstog er framleis i det blå. Me må stadig venta på toget.

Knutepunkt. Eg er fødd og oppvaksen på ein stasjon mellom to lange tunellar i dalstrøka innafor Kysten Lindenes Åna-Sira. Der møtte alle fram for å venta på toget. Ikkje fordi me skulle reisa eller henta noen; me skulle møta kvarandre. Derfor var det bare ein fordel når toget var forsinka.

På min stasjon trudde dei at jernbanen skulle bli eit knutepunkt og ein stadskapar, slik det hadde vore før for mang ein

stasjonsby. Derfor bygde dei hus med høg sokkeletasje for butikkar og kafear. Nå skulle utviklinga koma. Men slik gjekk det ikkje. For det første fordi Sørlandsbanen går på tvers av dalane og langt inne i landet der ingen skulle tru at nokon kunne bu, og det gjer dei heller ikkje. For det andre fordi jernbanen kom for seint til å bli ein viktig samfunnsformar. Det blei eit kort intermesso før privatbilane tok over. Etter få år såg staden ut som ein spøkelsesby i amerikanske westernfilm. Nå er stasjonen nedlagt og toget stoppar bare på bestilling, mot ekstra betaling.

Dobbelspor. Folk treng tog, og tog treng folk. Derfor må ein bygga jernbane der folk bur, eller der ein kan planlegga for at mobile menneske skal busetta seg. Trafikk- og arealplanlegging må vera eit dobbelspor, henga saman, vera overordna og samordna. Det må samhandlast om samferdsel. Då kan ein også ta igjen forsinkelsar. Men ein kan heller ikkje sjå bort frå at noen gonger må samtida tvingast i framtidens interesse. Før tidsvinduet blir lukka. Før endå fleire folk bygger og bur der ingen tog kan gå eller stoppa.

Grå kattar. Deng Xiaoping var den kinesiske kommunistleiareren som kom etter Mao og sa at det var det same kva farge det er på katten, bare den fangar



Andreas Hompland

mus. Det kan vera eit passende motto for jernbanens framtid når det blir lovt nye idear og betre løysingar, mellom dei meir anbod. For oss reisande er det å håpa at det blir meir enn store ord, som desse: «Med kunden i sentrum skal NSB Gjøvikbanen AS tilby sikker, realistisk og nyskapende persontransport med tog mellom Oslo og Gjøvik, med høy forutsigbarhet og effektiv drift. Vi legger vår ære i å få kundene frem».

Men det er ingen grunn til å tru at det kjem til å gå på skinner, for skinnene er jo dei same gamle. Det er ikkje bare å ta plass, lukka dørene og lena seg tilbake. For det kjem til å koma mange kryssande innsigelsar og bommar som kan føra jernbanen inn på sidespor og blindspor. Derfor gjeld det å skapa ein prosess som er så tung og tvingande at den overstig den kritiske massen. Og jernbanen må sjøl driva verket framover. //



Jernbaneverket

KUNDESENTER

E-post: kundesenter@jbv.no
SMS til 26112, skriv kodeord:
JBV etterfulgt av din melding
Telefon: 47 77 00 98

Åpningstider:
mandag-fredag 08-17,
lørdag og søndag 09-15

PRESEKONTAKTER

Pressevakt

Tlf: 91 65 65 65

Sentralt

Pressesjef

Jan Erik Kregnes

Mobil: 916 55 421

e-post: erik@jbv.no

Info Plan og utvikling

Kommunikasjonssjef

Thor Erik Skarpen

Tlf: 916 55 144

e-post: skarpen@jbv.no

Info Utbygging

Kommunikasjonssjef

Kjell Bakken

Tlf: 22 45 59 40/916 57 573

e-post: kba@jbv.no

Info Øst

Kommunikasjonssjef

Trude Isaksen

Tlf: 916 56 273

e-post: istr@jbv.no

Info Vest

Kommunikasjonssjef

Inge Hjertaas

Tlf: 59 96 60 50/916 50 176

e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

Kommunikasjonssjef

Dag Svinsås

Tlf: 72 57 25 25/916 72 525

e-post: dags@jbv.no

Info Sørlandsbanen

Kommunikasjonssjef

Henning Lode

Tlf: 51 56 96 50/916 69 650

e-post: hlode@jbv.no

TETT PÅ: ASTRID SORTDAL

Kom og dans!

Astrid Sortdal har danset i snart 50 år. Så snart kneet er i orden, vil hun ut på dansegolvet igjen. Imens lærer hun kommende ektepar brudevals. Også kolleger i Jernbaneverket.

tekst ARVID BÅRDSTU foto HILDE LILLEJORD

FAKTA
Astrid Sortdal

Alder: 60

Stilling: Leder-assistent Bane Øst

Bor: Drammen

Ansatt i JBV:
Siden 2002

1 Når og hvor begynte interessen for dans?

Det var på en elevkveld mens jeg gikk på ungdomsskolen i Sigdal. Da kom det en kar fra leikarringen i Vikersund for å undervise oss. Det begynte med det. Så begynte jeg å danse springar sammen med en pensjonist i Sigdal. Ett år vant jeg klassen min på landskapleiken.

2 Og da tok det av?

Ja, det må jeg si. Jeg var med i Bygdelagssamskipnaden og fikk spørsmål om å danse oppvisninger overalt, på Kielferga, for turister på Grand hotell, på folkemuseet på Bygdøy, i Holmenkollen, ja, overalt. Da en gjeng fra folkedansmiljøet begynte å gå i Bankfunksjonærenes samfunn, populært kalt «Banken», lærte jeg swing i bytte mot at jeg lærte bort stegvals til partneren.

3 Så ble det en annen dans?

Ja, med «Kom og dans!», som var et samarbeid mellom Bygdelagssamskipnaden, Rusmiddeldirektoratet og Johan Fasting. Der begynte vi med barnedanser som bygger på eldre danseformer, men som er spesialtilpasset unger, swing og rock 'n roll. Så utviklet «Kom og dans!» seg med å få med tango. Gjennom den rusfrie livsstilorganisasjonen Norske Jernbaners Avantgard har jeg hatt kurs i linedans. Jeg har også hatt masse kurs på skoler. Det er innmari tøft, men moro også. Du må lure inn dette med at de skal ta på hverandre. Etterpå er det blitt et helt annet miljø på skolen. Da føler jeg at jeg har utrettet noe.

4 Kan hvem som helst lære å danse?

Jeg har vært borti såkalte umulige tilfeller, men har aldri opplevd at noen ikke har lært det. Alle blir naturligvis ikke like gode.

5 Nå går det mye i brudevals?

Mannen min, jeg og ungene har holdt på med dans i så mange år at det er mange som vet om oss. Når jeg blir spurt av et ungt brudepar, sier jeg alltid ja fordi det er så moro. Jeg har til og med lært kolleger i Jernbaneverket å danse brudevals. En kom etterpå og fortalte at «selv mutter'n var fornøyd». //

