

Jernbane

NR 7-2010

magasinet



Snart halveis

Jobben med å fornye jernbanen gjennom Oslo nærmer seg halvgått løp. Les om hva som er gjort og hva som gjenstår av den store operasjonen for å få togene i rute.



Sommerarbeid som planlagt

Vi fikk det til. Sommerens omfattende arbeider på norske spor har gått som planlagt. Den store omleggingen i Drammen fulgte tidsskjemaet til punkt og prikke, og i Osloområdet, der Oslo-tunnelen og Oslo S er de sentrale punktene, er vi snart halvveis med det omfattende fornyelsesarbeidet. Også fra en rekke andre steder i landet rapporteres det om god framdrift og arbeid utført i henhold til plan. Jeg vil rette en stor takk til alle som har bidratt til disse gode resultatene.

Togselskapene har hatt en krevende tid i den perioden viktige deler av jernbanenettet har vært stengt. Godstogene har måttet bruke kronglete omveier, og mye av persontrafikken har vært erstattet med et omfattende bussopplegg. Det har naturligvis sine kostnader, men gjennomføringen har vært imponerende bra, og få kunder har funnet grunn til å klage. Jeg sender gjerne en blomst til togselskapene for hvordan de har taklet dette.

Det er ikke med lett hjerte en går til så omfattende stenginger av jernbanen som nå i sommer. Men jeg er overbevist om at alle ser nødvendigheten av det - ikke minst på bakgrunn av sist vinter. Fornyelsesbehovet er stort, og for å få det gjennomført så raskt som mulig, må en benytte de periodene der trafikken er lavest, så godt som mulig. Derfor vil det bli tilsvarende stengeperioder både i 2011 og 2012 før vi kan få jernbanen nær Oslo opp til den standard vi ønsker.

Det er også grunnen til at vi har vært forsiktige med å love «gull og grønne skoger» før vi er helt i mål. Vi har opplevd dager med forsinkelser på grunn av infrastrukturfeil også etter at trafikken kom i gang igjen på sensommeren. Likevel er det ingen tvil om at vi vil se klare forbedringer på bakgrunn av alt som er utført til nå.

Det har heller ikke vært en rolig sommer for de som arbeider med nyanlegg. I august var det gjennomslag i Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen - et linjeomleggingsprosjekt som vil forbedre trafikken i Trøndelag. I Vestfold kunne statsråd Kleppa sprengte den første salven på det store jernbaneprojektet Holm-Nykirke, og lenger sør i fylket er et nytt tunnelgjennomslag markert på strekningen Barkåker-Tønsberg. I Sandvika er mye nødvendig arbeid utført som grunnlag for at hele dobbeltsporet fra Lysaker til Asker kan stå ferdig høsten 2011.

Et slikt aktivitetsnivå gir all grunn til å være optimistisk på jernbanens vegne.

Elisabeth Enger



Innhold



10
40 tonn

Det er ingen rom for tilfeldigheter når en stålbro på 40 tonn skal løftes opp fra pukken og plasseres på et tog.



18
Test

Han er yngstemann blant prosjektlederne i Oslo-prosjektet og har ansvar for monteringen av en 10 kilometer lang strømskinne under hovedstaden.



36
Vakrest

«Man blir vant til høyden og blir raskt veldig glad i å jobbe med verdens vakreste utsikt rundt seg.»



22
Nytt signal

Unge ingeniører strømmer nå til jernbanen. Denne buketten av ungdom utgjør fire av hele 19 nye signalingeniører.



32
I humør

«Er jeg i dårlig humør en dag, da ringer jeg Johnny!» sier sjefen hans. Jernbanemagasinet har møtte humørsprederen fra nord.

Det skinner under Oslo	4	Godsterminal på overtid	26
En liten milepæl	11	Innenriks	30
Sikkert med signal	16	Møte med	32
Gir på litt ekstra	17	På nattjobb i strålende sol	36
Min arbeidsdag	18	Må totalfornye?	41
Sagt om jernbanen	19	Månedens gjest	42
Innenriks	20	Mitt jernbanebilde	44
Et hyggelig signal	22	Utenriks	46
21 firmaer vil utrede lyntog	24	På skrått bakfra	48

Jernbane magasinet

NR 7 • 2010

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR: Tore Holtet

FOTJOURNALIST: Øystein Grue

JOURNALIST: Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Reidar Skaug Høymork

Hilde Lillejord

Njål Svingheim

Egil Nyhus

FORSIDE: Hilde Lillejord

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 fredag 27. august

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.800

Layout: Cox

Trykk: Kampen Grafisk AS

Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no

Det skinner under Oslo

Oslotunnelen er rundvasket. Her er lagt nye spor, montert akseltellere for å redusere signalproblemer og startet montering av ny strømskinne for å unngå at kjøreledninger rives ned. Likevel gjenstår mye arbeid for totalfornyelsen gjennom Oslo er ferdig.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Signalmonter Finn Amundsen ligger langstrak i pukken og feilsøker den nye sporveksel 266AB på Oslo S mens kollega Bjørn Meringen fisker frem verktøyet. – Prøv nå, kjør veksler! sier Finn til operatøren i relehuset via mobil. – Fortsett ingen reaksjon her ... Jooo! Nå skjer det noe ... Der var feilen!

Solen går ned for siste gang etter 30 døgns kontinuerlig innsats på Oslo S, fra Brynsbakken i Gamlebyen i Øst over evigmørke Oslotunnelen til Drammen i vest.

– I sommer ble ni sporveksler og to utslitte sporkryss erstattet med nye på Oslo S. Alle nye veksler har to eller tre drivmaskiner der det tidligere bare var én, forklarer byggeleder på Oslo S, Tim Mitchley. Han står midt i en to milliarders redningsaksjon for togplassasjerene på Østlandet.

I flytogsporet, som var fullstendig nedslitt og ynket seg under «kaddonk – kaddonk» fra tre flytog i timen mot Oslo S, er utslitte 49 kilos skinner erstattet med tung, 60 kilos skinnegang. Nå synger de blanke stålhjulene en fløyelssang mens de haster av sted med intercity- og flytogpassasjerer.



LOGISTIKK: Byggeleder Tim Mitchley i Prosjekt Oslo har totaloversikt og detaljkunnskap om status og fremdrift på sin del i tomilliarderprosjektet, som fikk forlenget anleggsperioden med to uker og økt antall enkeltoperasjoner i sommer for å forsere viktige aktiviteter.

Fra «kjerrevei» til kjørevei

En sveiser fra Deutsche Gleis und Thiefbau, et datterselskap av Vest-Europas største jernbanevirksomhet Deutsche Bahn, tørker svetten under hjelmen etter at hvitgløden stål fra thermittveisesettet har fylt hulrommet mellom to nøye tilpassede skinnene. Dyktige tyske skinnearbeidere har med helsveisede skinner forvandlet en kjerrevei av nedslitt stål til en flunkende ny kjørevei som fremstår som nylagt parkett.

Foran skjema

Byggeleder Tim Mitchley har full kontroll under innspurten av anleggsperioden på 30 dager. – De jernbanetekniske arbeidene ligger foran skjema, og kvaliteten på utførte arbeider er meget god, forteller han mens sporet nøytraliseres og sveises under ideelle temperaturforhold. – Neste år skal minst 30 sporveksler erstattes med nytt. Da blir det ikke mindre hektisk enn i år.

Sporvekselvarme

I løpet av sommeren er det i samtlige nye veksler mellom Etterstad og Lysaker montert sporvekselvarme for å forhindre trøbbel når Kong Vinter igjen utfordrer jern-



SLUTTKONTROLL:

Teknikerne Bjørn Meringen (til høyre) og Finn Amundsen (liggende) fant feilkoblingen i en ny sporveksel.

OPPGRADERING ETTERSTAD-LYSAKER



Utført:

- Oslotunnelen vasket. Deler av ballastpukk byttet ut
- Utslitt sporkryss og sporveksler på Oslo S og i «trakta»/Oslotunnelen byttet ut
- 6 sporveksler og 1 sporkryss byttet ut
- 49 kilos skinner erstattet med 60-kilos til flytogspor
- Akseltellere montert mellom Oslo S-Lysaker. Klar for prøvedrift.
- 30 km kabler for signal og strømforsyning byttet ut i Oslotunnelen.
- Montering av strømskinne i Oslotunnelen startet

Virkning:

- Akseltellere skal redusere signalfeil i Oslotunnelen med 45 prosent
- Takstrømskinne utelukker neddriving av kjøreledning
- Nye sporveksler, flere drivmaskiner og varme reduserer vinterproblemer
- Nye kabler reduserer feil på signal og forbedrer strømforsyning/jording

Gjenstår:

- Nytt 22 kV el-fordelingsnett
- Montere akseltellere Skøyen-Lysaker
- Fortsette arbeidet med takstrømskinne i tunnelen
- Bytte ut to sporveksler i Brynsbakken og bygge føringsveier
- Starte kjøreledning-ombygging på Oslo S
- Montere og ta i bruk takstrømskinne i tunnelen
- Bytte sviller, skinner, 34 sporveksler, 3 kryss og pukk på halve Oslo S + Brynsbakken
- Nye kabler og nye drivmaskiner på halve Oslo S + Brynsbakken
- Bytte kjøreledning på halve Oslo S
- Prøvedrift akseltellere Oslo S-Lysaker
- Bytte sviller, skinner, sporveksler og pukk på resten av Oslo S og i tunnelen
- Nye kabler og nye drivmaskiner på resten av Oslo S
- Tilsvarende med kjøreledning
- Fjerne gamle kabler og fullføre Osloprosjektet

FOTO: HILDE LILLEJORD



EVIG NATT: Elektriker Jerker Myren hos Strukton skjøter her en elementkabel til sporvekselvarme.

banedriften gjennom nåløyet Oslo-tunnelen.

En sporveksel bruker alene like mye strøm som en middels norsk enebolig, og til vinteren kommer strømforsyningen til sporvekselvarmen i nye kabler.

- Når så det slik ut ...?

Signalmontør Bjørn Meringen, som kjenner hver installasjon og hvert koblingskap på Oslo S som sin egen bukselomme, slår ut med armen og kommenterer fornyelsen som har skjedd i løpet av juli og august. – Når så det *slik* ut på Oslo S?

– Da tar vi siste sjekk med bladsøkeren for å kontrollere om vekselen låses, beordrer Finn Amundsen; – Kjør veksell!

De nye doble Alstom-drivmaskinene maler som to kjælne, synkrone katter, og vekselen knepper i lås slik den skal.

– Godkjent! kvitterer Finn Amundsen til operatøren i telefonen.

- Full kontroll

Et steinkast unna signalkarene griper hovedsikkerhetsvakt Henning Løvås etter en ilter gsm-r-telefon. «Sjefen over alle sjefer» – stolen snurrer rundt og haster over brakkegulvet mot tavla der kart over «hans» anleggsom-



GLØDENDE: En av flere hundre skinnesveiser. Bare en enkelt sporveksel har tolv sveiseskjøter.



NYVINNING: Akseltellere, som forventes å redusere signalfeilene i sporfeltene i Oslotunnelen drastisk, er klar for prøvedrift mellom Oslo S og Lysaker i høst.



SJEF: Myndig og muntert har hovedsikkerhetsvakt Henning Løvås og hans tre makkerer loggført 4250 henvendelser og et betydelig høyere antall telefonsamtaler.

råde dekker hele langveggen.

En ny magnet med et telefonnummer og navn på en lapp festes på tavla. I løpet av et 12 timers skift kvitteres 100-150 mann fra et titalls forskjellige jernbanevirksomheter inn og ut av loggen til hovedsikkerhetsvakten, som i tillegg skulle besvare rundt 200 telefonhenvendelser på skiftet. På natta var det litt roligere enn på dagtid, men loggen fra 30-dageren viser totalt 4250 loggførte hendelser.

1000 aktiviteter

En forstuet ankel og ett kutt i en finger i en periode hvor det er utført nærmere 1000 enkeltaktiviteter og produsert nyoverhalt jernbane for 100 millioner kroner, sier sitt.

– 98 prosent av samtlige planlagte oppgaver over to uker – forlenget til fire uker – ble gjennomført. Dette kunne vanskelig vært gjennomført bedre, mener utbyggingssjef Bjørn Hillestad og adresserer skryt til dyktige medarbeidere som virkelig har stått på mens familie og venner har vært på ferie. Gjennomgangstenen har vært: «Alt for togpassasjerene!»

Strømskinne

I spor 1 på Nationalteatret stasjon har det gått unna. 500 meter strømskinne, som først fra neste

høst skal erstatte den tradisjonelle kjøreledningen, ble montert i løpet av en formiddag første uke i august. Årvåke jernbaneentusiaster peker og kommenterer når de oppdager nyvinningen i tunnel-taket mens de venter på toget.

Tempoet på boring og montering av nye, spesiallagde utliggerer har imponert den sveitsiske leverandøren som har gjennomført et tilsvarende strømskinneprosjekt i Tyskland og Sveits.

– Prøvemonteringen lover godt foran sommeren 2011 da ti km strømskinne skal være ferdig montert og idriftsatt, kommenterer Bjørn Hillestad til Jernbanemagasinet.

Akseltellere

I løpet av sommeren er akseltellere montert gjennom hele Oslotunnelen. Den nye teknologien for detektering av tog skal i løpet av 2012 erstatte tradisjonelle sporfelt. Når akseltellerne tas i bruk i løpet av høsten, vil problemene med signalfeil, som har ridd jernbanedriften i Oslotunnelen som en mare og utløst krav om full rehabilitering av Oslo S og Oslotunnelen, bli eliminert. I løpet av høsten skal «skyggedrift» av akseltellere starte for en overgangsperiode inn til sporfeltene erstattes for godt.



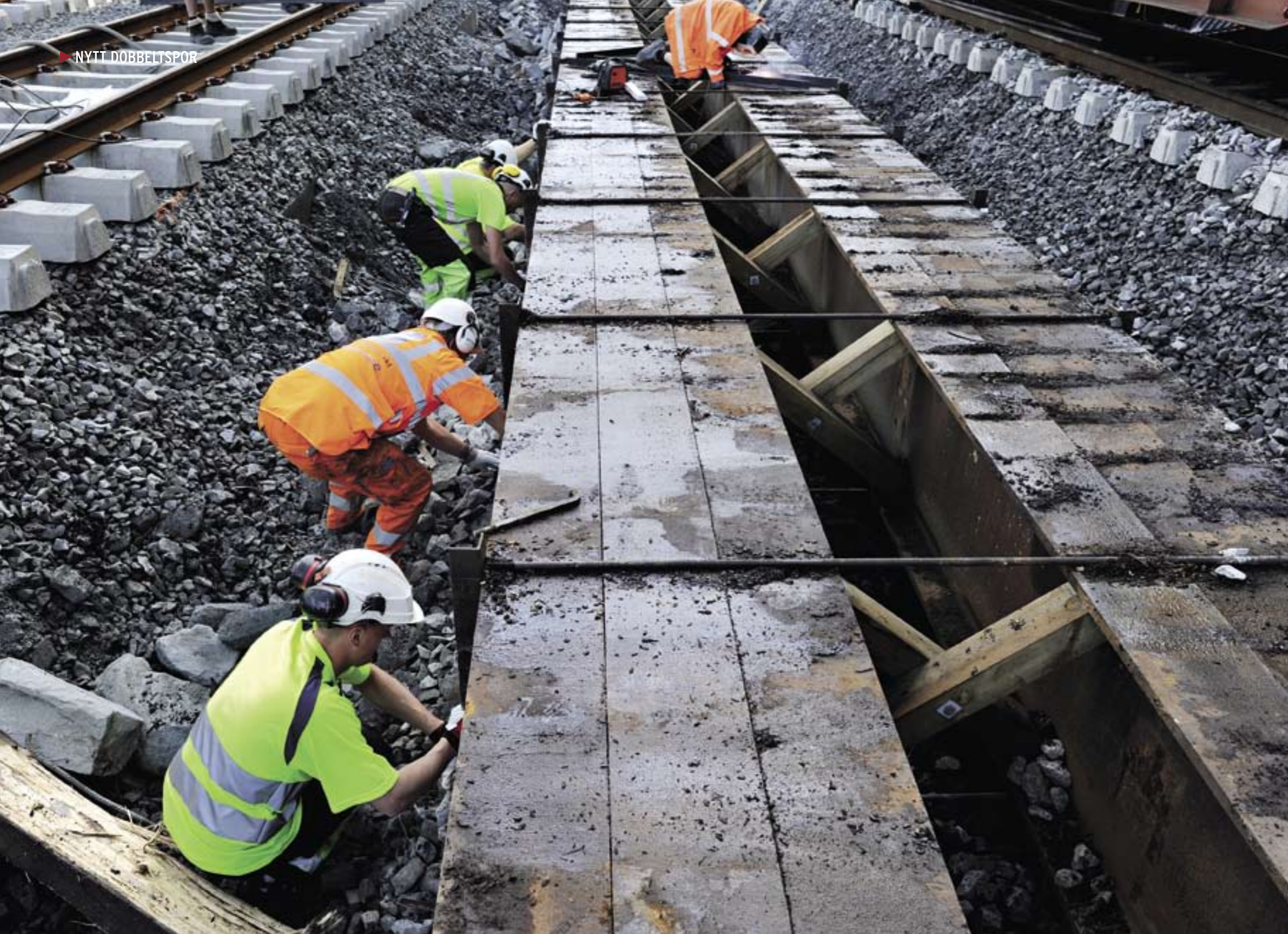
DELES OPP: Før broene kan løftes opp, må de deles opp i fire elementer.

En liten milepæl

SANDVIKA: - Stopp, litt opp igjen, nå, ja, der - og så rett ned nå, så vil den sitte perfekt! Det er ingen rom for tilfeldigheter når en stålbru på 40 tonn skal løftes opp fra pukken og plasseres på et tog.

Tekst og foto: HILDE LILLEJORD

TUNGT LØFT: En arbeider fra tyske DGT sørger for at den midlertidige jernbanebroen treffer transporttogets lasteplan på riktig sted.



FRA TO TIL FIRE SPOR LYSAKER-ASKER



Utført:

- ▶ Strekningen Sandvika-Asker (9,5 km) åpnet.
- ▶ Anleggsarbeidene mellom Lysaker og Sandvika (6,7 km) påbegynt.
- ▶ Ny Lysaker stasjon (1,3 km) åpnet.
- ▶ Bærumstunnelen mellom Lysaker og Sandvika ferdig drevet.
- ▶ De jernbanetekniske anleggene i Sandvika er klargjort for å kunne koble inn Bærumstunnelen neste år.

Virkning:

- ▶ Kortere reisetid, bedre punktlighet og kraftig økning av kapasiteten.
- ▶ Viktig forutsetning for en utvidelse av rutetilbudet på Østlandet.
- ▶ Legger til rette for betydelig overføring av trafikk fra vei til bane.

Gjenstår:

- ▶ Spor og tekniske installasjoner i Bærumstunnelen bygges ferdig.
- ▶ De to nye sporene mellom Lysaker og Sandvika tas i bruk.
- ▶ Ombygging av Høvik stasjon begynner i høst, og stasjonene Stabekk, Høvik og Blommenholm betjenes med buss.
- ▶ Ny Høvik stasjon tas i bruk i desember 2011, trafikk på fire spor Lysaker-Sandvika.

GRAVER: Broene måtte graves fram fra pukken før kjetting ble festet rundt dem og ble løftet opp av kranen.

Jernbanemagasinet er med under tredje dag av sommerens langbrudd i trafikken mellom Oslo og Drammen. I Sandvika er en liten milepæl i ferd med å bli passert: En provisorisk bro bestående av fire like store deler skal fjernes. Brokonstruksjonen ble satt opp under bruddet i fjor sommer og

har fungert som midlertidig utfartsåre under arbeidet med å utvide sporumrådet langs Engervannet øst for Sandvika.

Flyttes

I dag, ett år etter, skal jernbroen demonteres fra skinner og sviller, graves opp og løftes over på trans-

porttoget og transporteres bort for å tjene sin rolle under utbyggingen på Eidsvoll-Hamar prosjektet.

Med det samme den første delen av broen er løftet opp på transporttoget, begynner jobben med å få gravd fram den neste. Mens en sveiser fast festepunkt for å gjøre den mer stabil til løftet, hopper

andre ned på siden av den og får fjernet pukke før den kan heises opp med hjelp av en kraftig mobilkran.

Maurtue

Det er ikke bare med broene det arbeides flittig i Sandvika denne sommerdagen. Overalt på den

knappe kilometeren lange strekningen – fra der den nye tunnelen munnar ut langs Engervannet og inn til Sandvika stasjon – er det aktiviteter både høyt og lavt.

I høyden monteres KL-master og kjøleledninger, mens det under dem legges nye skinner og sviller. Også stasjonens plattform forlen-

ges. Som flittige maur i en maurtue myldrer arbeidere rundt med sine ulike, viktige oppgaver. Kabler trekkes, ledninger skjøtes og i løpet av fire travle uker skal nye, permanente spor være lagt og alle jernbanetekniske anlegg på denne strekningen være gjort klare for neste års innkobling.



- Morsomt

Også jernbanedirektøren har latt seg friste med befaring på anleggsplassen sammen med utbyggingsdirektør Harald Nikolaisen og utbyggingsjef Erik Nilssen.

– Det er utrolig morsomt å se hvordan dette skjer i praksis ute

og ikke bare på papiret. Det er svært nyttig for meg å få god orientering om hva som skjer ute på anleggsplassene. Dessuten er det flott å se at spor og KL-master kommer på plass, og at anlegget tar form som det er planlagt, forteller Elisabeth Enger fornøyd.

Mens Enger og hennes følge vender nesene tilbake til hovedstaden, fortsetter de om lag 50 personene fra mange ulike entreprenørfirmaer arbeidet sitt. Om kort tid skal togene igjen overta området og transportere tusenvis av reisende til og fra Oslo på nylagte spor.

KABELTREKK: Kilometer med kabler har blitt trukket i begge retninger langs de nye sporene øst for Sandvika.



BÆRES: Nye betonglokk som skal dekke over kabelkanalene på Skøyen, bæres på plass.



BEFARING: Jernbanedirektøren var på befaring på anleggsområdet ved Sandvika Øst. Fra venstre utbyggingsjef Erik Nilssen, leder for totalbruddet Bjørnar Karlsen, jernbanedirektør Elisabeth Enger, utbyggingsdirektør Harald Nikolaisen og byggeleder Tor A. Trælnes.



NYTT SIGNALANLEGG: Mens flytoget tidligere måtte bytte spor før det kjørte tilbake til Oslo, kan det med det nye anlegget komme inn og kjøre tilbake på samme spor.

Sikkert med signal

DRAMMEN: To programmerere med hver sin bærbare pc på fanget jobber under høytrykk i relérommet under Drammen stasjon. I dyp konsentrasjon går kontrolløren gjennom tegninger med ikke mindre enn 12 500 kontaktpunkter for et nytt signalanlegg ...

Tekst og foto: HILDE LILLEJORD

Fra gulv til tak er relérommet dekket med ledninger. Det oppleves som å befinne seg inne i en gedigen datamaskin. Sluttkontrollene her er en del av den omfattende ombyggingen av signal- og sikringsanlegget på Drammen stasjon som pågikk i sommer.

Test med tog

Prosjektleder Ove Lislelid forklarer prosessen slik: – Arbeidet med sluttkontrollen har foregått i tre faser. Under 80-timersbruddet tidlig i sommer ble et midlertidig signalanlegg installert. Etter dette åpnet stasjonen for en periode med redusert trafikk og enkeltsporsdrift. Da ble første sluttkontroll med simulerte funksjoner gjennomført.

– Fra 10. juli, da det var full stans i togtrafikken, ble siste sluttkontroll på signalanlegget gjennomført med fysiske tester ute på anlegget. Helt

til slutt ble alle lovlige og ulovlige togveier kjørt med et togsett for å kontrollere at signaler, veksler og sporfelt fungerte samt at ATC (automatisk trafikkontroll) og funksjonene på stillerapparatet fungerte som de skulle.

Sikrere og større

– Utgangspunktet for arbeidene som ble gjennomført, var å få flytoget inn på Drammen stasjon via en ny sporsløyfe, forklarer Lislelid. – Etter den omfattende ombygging av sikringsanlegget og med nye separate hovedsignaler på alle spor er både trafikkikkerheten og trafikkapasiteten på Drammen blitt bedret.

Nye veksler

I den togfrie perioden ble det også utført vedlikeholdsarbeider på Drammen stasjon. Banedivisjonen

har skiftet ut to sporveksler på stasjonen, og nye drivmaskiner er installert. I tillegg er det blitt utført generisk kontroll av drivmaskiner og KL-anlegg.

Utover høsten begynner byggingen av flere hensettingsspor for de nye togsettene som NSB setter i drift i 2012. Dette arbeidet skal etter planen stå ferdig i løpet av neste år.



KONSENTRASJON: I relérommet ble det arbeidet med å slutføre koblinger og kontrollere samt å teste anlegget både under og over sporene i løpet av den togfrie perioden.

Gir på litt ekstra

OSLO-DRAMMEN: Flytogfører Morten Mattson gir på litt ekstra etter sommerens innsats i sporet inn og ut av Oslo S og i Sandvika: – Vi ser at det er gjort en formidabel jobb i løpet av sommeren, sier han.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet er med på første tur på nylagt flytogspor inn til plattform 2 på Oslo S og videre gjennom det som i seks sommer-uker var et myldrende anleggsområde – mellom Oslo S og Drammen.

– Vi som trafikkerer Gardermoen – Drammen hvert 10. minutt, opplever at det virkelig er blitt bedre innkjøring på Oslo S, i Oslostunnelen og vestover, sier Morten Mattson, som både er sikkerhetsinstruktør og lokførerlærer og har 11 års fartstid som flytogfører.

To års tålmodighet

– Flytoget lever av fornøyde kunder som forventer at vi alltid er «on time», understreker Mattson, men er innforstått med at det ikke er gjort over natten å rette opp forsmøsselsene i nedslitte spor, sporveksler og strømforsyningsanlegg.

– Passasjerene i Osloområdet må smøre seg med tålmodighet i to år til. Ennå kan vi for eksempel ikke kjøre fortere enn 30 km/t inn og ut fra plattform. Kjører vi raskere, er det ikke lett å stå oppreist om bord på Norges raskeste tog.

Bedre sikkerhet

– Hva opplever du som den største forbedringen så langt?

– Nytt utkjørsignal og en ny sporveksel beregnet for høyere hastighet på Drammen stasjon er viktige forbedringer med betydning både for sikkerhet og komfort om bord, slår Mattson fast. – Vi begynner nå å se konturene av hvor bra det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika kommer til å bli fra neste høst.



MYE BEDRE: – Innkjøringen til Oslo S i spor 2 er blitt mye bedre etter sommerens arbeider, konstaterer flytogfører Morten Mattson, men legger til: – Oslo S er ikke bygd for skinnegående Ferrari.

Ny tunnel

– Noe du savner?

– Vi som har ansvaret for å få fornøyde passasjerer frem mellom Gardermoen og Drammen, snakker stadig oftere om nødvendigheten av en ny oslostunnel og lieråstunnel, fordi anleggsarbeid, vedlikehold og annet trøbbel alltid rammer passasjerer som fortjener noe bedre.

– Det skal ikke mer til enn at et togsett får tekniske problemer i tunnelen, så rammes alle. Det eksisterer ingen omkjøringsmulighet. Alle må gjennom nåloyet, konstaterer Morten Mattson.

I rute

Lokføreren har ikke før nevnt det,

før det lyser rødt der det skulle vært grønt. Et lokaltog har fått tekniske problemer og sperrer linjen slik at all trafikk mellom Lysaker og Skøyen må avvikles på ett spor, og vi ankommer Drammen fem minutter forsinket.

På retur til Oslo en halv time senere piper og lyser det «Feil» på ATC-displayet foran oss. Morten Mattson griper GSM-R-telefonen og får kontakt med togleder i Oslo. Der er balisefeilen som har oppstått i morgentimene, allerede meldt inn. «Kjør videre – balisen blir byttet ut så snart signalmonitørene slipper til,» lyder det i telefonen.

Ved Nationaltheatret er vi i rute igjen.

Strømskinnemannen

OSLO: Han er yngstemann av samtlige prosjektledere i tomilliarder-prosjektet som skal få en nedslitt jernbane gjennom Oslo friskmeldt i løpet av tre år. Med ansvar for strømskinna som erstatter kontaktledningen i Oslostunnelen, får trønderen Åsmund Wie en bratt læringskurve. Og det liker han.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Sivilingeniøren med sterkstrøm som fagfelt opplevde at fagbrevet som energimontør, supplert med mastergrad fra elkraft på Norges teknisk- naturvitenskapelige universitet i Trondheim (NTNU), åpnet dørene til oppgaver i Jernbaneverket som han knapt kunne drømme om før han for tre år siden leste stillingsannonsen på Jernbaneverkets hjemmeside.

Vi møter Åsmund Wie på hans hittil mest spennende dag som delprosjektleder for en ny jernbaneteknisk løsning i Norge.

I løpet av fire timer denne formiddagen, mens anleggsarbeidet i Oslostunnelen pågår for fullt, blir de første 500 meter med strømskinne skrudd opp i tunneltaket i spor 1 på Nationaltheatret stasjon.

– Dette er en test på hvordan vi skal gjennomføre og fullføre monteringen av til sammen 10 kilometer strømskinne gjennom Oslostun-

nelen mellom Oslo S og Skøyen neste sommer, forklarer Åsmund Wie, mens han følger nøye med.

- Liker luftige anlegg

Trønderen var allerede ferdigutdannet energimontør da han fikk høre om en nyopprettet linje for studenter med elektrofabrev på Høgskolen i Telemark i 2002. Her ble han kvalifisert for å gå rett inn på fjerde året på elkraft ved NTNU i Trondheim og fullførte masterstudiet til sivilingeniør.

Åsmund Wie innrømmer at det klør i fingrene etter å få skru, mens han står og betrakter karene som jobber fra lift oppe i kurvene over et spesialrigget arbeidstog ved Nationaltheatret stasjon. Tre mann kobler sammen de 12 meter lange spesialbygde aluminiumsskinnelengdene til en sammenhengende strømskinne. Denne festes i nye skreddersydde «utliggere» som i løpet av sommeren er boltet fast i tunneltaket.

Erstatter all KL

For første gang i Norge erstattes tradisjonell «kjøreledning» (KL) med en kraftig dimensjonert strømskinne som bokstavelig talt klyper fast kjøreledningen når anlegget er ferdig bygget. Aluminiumsskinnen vil utelukke at KL'en blir revet ned på den mest kritiske strekningen i hele Jernbane-Norge, med 830 tog i døgnet som river og sliter i alle jernbanetekniske installasjoner.

Siden oktober 2009 har Åsmund Wie avansert fra å jobbe med prosjektering i Jernbaneverket Utbygging, til å få ansvar for strømskinneprosjektet i Oslostunnelen.

– Vi skal bytte ut all kontaktledning på Oslo S. I tillegg kommer en like viktig jobb: Å bygge et fullstendig nytt jordingsanlegg fra Romeriksporten til Lysaker. Det er ingen liten jobb, selv om den er mye mindre synlig enn strømskinneprosjektet.

Bratt læringskurve

Åsmund Wie er rimelig sikker på én ting: Når han og alle involverte er ferdig med «Delprosjekt kontaktledning – fornyelse Etterstad – Lysaker» vil vi få et meget robust kontaktledningsanlegg gjennom Oslo, som dessuten blir bedre tilrettelagt for vedlikehold enn tidligere.

– Jeg har lært utrolig mye siden jeg kom til Jernbaneverket for tre år siden, sier han. – Utfordringene med strømforsyning til tog overgår det jeg var klar over da jeg siktet meg inn på å jobbe med de store overføringsanleggene hos virksomheter som Statnett.

Å lede planlegging, prosjektering, tilrettelegging og gjennomføring av anbudsrunder, og sist men ikke minst anleggsgjennomføringen av et prosjekt til 120 millioner kroner, har vært inspirerende og utviklende. Strømskinne-budsjettet utgjør alene 55 millioner kroner.



STERK: – Denne aluminiumsprofilen er så sterk at den ikke bli revet ned slik vi opplever med tradisjonell kjøreledning, forklarer delprosjektleder Åsmund Wie.

STRØMSKINNEPROSJEKTET

- ▶ I løpet av sommeren er 1150 meter med tilhørende utligger til strømskinnen (én utligger for hver tiende meter) ferdig i Oslostunnelen.
- ▶ Alt montasjearbeidet skal være gjennomført i løpet av neste sommer
- ▶ I tillegg til kjørestrømmen for togene fornyes også et komplett jordingsanlegg fra Etterstad/Romeriksporten til Lysaker sammen med strømforsyningen til øvrige anlegg
- ▶ Alle typer kabler byttes i tunnelen. Nye føringsveier er montert på tunnelveggen, og i sommer er milevis med nye kabler trillet ut
- ▶ All kontaktledning i sporene 1-13 på Oslo S skal også byttes ut.

SAGT OM JERNBANEN



«Lokomotiv er som damer. Alle er forskjellige og må behandles bestemt, men med kjærlighet. Man må ta seg tid til dem og vite hva man vil»

KJARTAN KVERNSVEEN, hobbyfyrbøter og jurist

«De rødegrønne har endevendt Nasjonal transportplan når det gjelder jernbanen i Vestfold. Nå skal jernbanen gjennom Holmestrand være ferdig i 2015. Med Bondevik-regjeringens opplegg ville den ha vært ferdig først lenge etter 2022. Det er tross alt en vesentlig forskjell som forteller om et skikkelig temposkifte i utbyggingen»

LEDER, Jarlsberg

«Personlig synes jeg mobilitet og større bo- og arbeidsmarkeder er de beste argumentene for en høyhastighetsjernbane i Norge»

PETER GITMARK, stortingsrepr. (H), Vest-Agder

«Jeg vil rose de som har vært med på å bygge tunnel i Gevingåsen. Vi i Malvik kommune har faktisk mottatt flere henvendelser fra folk som synes det har gått over all forventning»

TERJE B. GRANMO, ordfører (Ap) i Malvik kommune

«Jernbaneverket har blitt satt på plass, nærmest, av vedtaket i Stortinget, der strategien som Jernbaneverket har jobbet etter på mange måter blir opphevet»

THOR BJØRLO, kommunikasjonsjef Norsk Bane AS

«Ja, fru Lahnstein, direktør i Jernbaneverket, var det ikke nå dere lovet oss presise togavganger?»

PENDLER fra Akershus i VG

«Det er for seint å våkne når toget er gått»

LEDER, Sunnmørsposten

«Vi skal bytte ut all kontaktledning på Oslo S ...»

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Åsmund Wie

ALDER: 31

TITTEL: Delprosjektleder kontaktledning i Prosjekt Oslo

ARBEIDSTED: JBV Utbygging

Gods på museum

På Jernbanemuseets dag på Hamar søndag 5. september skal hvem som vil få klive inn i et godsløkomotiv for å se arbeidsplassen til en lokfører på godstog og ikke minst oppleve hvordan denne har utviklet seg over noen år. CargoNet kjører fram fem av lokomotivene sine, fra EI14, som det eldste, til diesellokomotivet CD312 som det aller nyeste. Men også EI16, CE119 og Di8 kan prøvesittes denne dagen. Når det er gjort, er det fortsatt mye interessant å foreta seg og se på jernbanemuseet, som for eksempel å kjøre med Tertittent eller med minidamptog.

FOTO: NTNU



Nye eksperter

Ekspertutvalget som skal bistå i høyhastighetsutredningen, er forsterket med to personer. Det er Jean-François Paix,

visedirektør i franske SNCF og Bjørn Nilsen (bildet), professor i ingeniørgeologi ved NTNU.

Fra før består ekspertutvalget av generaldirektør Gunnar Malm i Trafikverket, økonomiprofessor Steinar Strøm, direktør for persontog i UiC, Ignacio Barron de Angioti, leder i planleggingsdivisjonen i Network Rail, Richard Eccles, forsker ved Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm, Oscar Frøidh, og økonomiprofessor ved NHH, Kåre Petter Hagen.

Færre tog til Narvik

Svenske Rikstrafiken betaler i dag 80 millioner svenske kroner for at det skal gå ett nattog mellom Gøteborg og Kiruna/Narvik og ett mellom Stockholm og Kiruna/Narvik. Nå skal styret i Rikstrafiken ta stilling til et forslag om å kutte ut forbindelsen til Gøteborg, og kjøpe tjenester for halve summen. Samtidig går forslaget ut på at nattoget skal gå på den nye Botnia-banen langs kysten i stedet for på stambanen inne i landet, for å korte ned reisetida. De nåværende avtalene går ut først i 2013.



HISTORISK DAG: For første gang er det mulig å utdanne seg til ingeniør i jernbaneteknikk ved en høyskole i Norge. Fagansvarlig Christopher Schive fikk æren av å være første foreleser for 17 spente studenter.

Historisk studiestart

- Dere skal bli i stand til å gjøre mye jernbaneteknisk arbeid når dere har fullført dette studiet, lovte teknisk sjef i Jernbaneverket, Christopher Schive, da han ønsket 17 studenter velkommen til studiesart ved Høyskolen i Oslo (HiO).

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

For første gang er det nå mulig å bli ingeniør i jernbaneteknikk på bachelornivå. Det skjer på studiesenteret til HiO på Bislett. Her er det gjort klart et eget rom for de vordende jernbaneingeniørene, som nå er inne i sitt tredje og siste år av studiet som ender opp i en bachelorgrad.

Oppstarten skjer etter intenst arbeid med korte tidsfrister. Schive fikk innkalling til et hastemøte med HiO like før sommerferien med beskjed om at hvis Jernbaneverket i løpet av to dager klarte å komme opp med en fagansvarlig, en fagplan, et læreverk, navn på en habil klagesensor og veiledere til prosjekt-oppgaven, ville det bli oppstart i høst.

- Vi kunne ikke svare at dette har vi ikke tid til. Så her er vi nå, oppsummerer Schive sammen med Jernbaneverkets koordinator for samarbeidet med høyskolen, Maria Skartsæterhagen.

I boks

Slik gikk det. Studieleder ved byggseksjonen, Øivind Husø, synes også det var moro at dette gikk i orden, og har allerede sørget for at typisk JBV-programvare som Nova-point er lagt inn på datamaskinene.

Høsten 2008 startet 100 studenter ved Avdeling for ingeniørutdanning - byggprogrammet. 17 av disse studentene er det nå som skal følge forelesningene til Schive, Skartsæterhagen, Kjell Arne Skoglund, Frode Teigen og de andre foreleserne som har spisskompetanse innen de ulike fagene som til sammen utgjør jernbaneteknikk innen byggfaget.

Neste sommer kommer det kanskje en håndfull eller to med nyutdannede jernbaneingeniører og lurer på om det er jobb til dem?

Enige om Meråkerbanen

I løpet av høsten skal Jernbaneverket og Trafikverket levere en utredning til sine respektive departement om Meråkerbanen/Mittbanan. Oppfølgingen er avhengig av hva de to departementene blir enige om.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

- Mens vi venter på elektrifisering av Meråkerbanen, må vi få på plass en ordning med et gass- eller diesellok som godstogselskapene kan få disponere til en overkommelig pris for å begrense konkurranseulempene, foreslår Olav Dehli i Norske Skog-selskapet Fiborgtangen Vekst AS.

Norske Skog har i mange år vært en pådriver for å kjøre mer tømmer på bane. Nå kommer også fiskeriinteresser i Nordland på banen. De vil frakte fisken som skal til foredling i Polen med tog over Meråkerbanen og ned til utskipingshavn i Trelleborg.

Et annet moment som taler for en modernisering av Meråkerbanen er den nye fellesterminalen for bane- og sjøtransport som skal stå ferdig i Sundsvall i 2015. Med den blir det lagt grunnlag for en effektiv tverrforbindelse til Finland og via Sjøfinland-banen fra Vasa inn i Russland.

Politisk interesse

Det er to år siden daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete og hennes svenske kollega Åsa Torstensson møttes på Hell. De to var enige om å se nærmere på hvilken rolle Mittbanan, banestrekningen som krysser Sverige på tvers fra Sundsvall til Storlien, og som der går rett over i Meråkerbanen, kan spille i det nordiske transport-systemet.

Ettersom Mittbanan er elektrifisert og fornyet, er det nettopp manglende elektrifisering og fjernstyring på Meråkerbanen som blir nevnt som den store ulempen for å få fart på denne transportåren. I mellomtida kan kanskje et rimelig diesellok bidra til at gods flyttes fra vei til bane.



SAMSTEMT: Anne Skolmli i Jernbaneverket og Kent Nilsson i Trafikverket er enige om at elektrifisering er helt nødvendig hvis Meråkerbanen skal bli et solid ledd i lenken på trafikkåren fra Finland gjennom midt-Sverige til Trøndelag.

Grenland på rutekartet

Med ruteendringen 13. desember skal det igjen bli korrespondanse mellom togene på Bratsbergbanen og Sørlandsbanen på Nordagutu. Dette er ett av tiltakene som kommer etter at Samferdselsdepartementet i vår inngikk en ny avtale om kjøp av tjenester for fire år. Ett krav fra departementet overfor Telemark fylkeskommune var i den forbindelse å legge en strategi for å øke passasjertallet. Samordning av rutene med togene på Sørlandsbanen og korresponderende bussforbindelse fra Notodden mot Rjukan er to tiltak som skal bidra til flere reisende. Et tredje tiltak er å samordne Bratsbergbanen med de øvrige togene i NSBs billettsalgssystem.

FOTO: ARVID BÅRDSTU



Ny jobb

Utbyggingssjef for regionale prosjekter i Jernbaneverket, Karstein Søreide (54), er tilsatt i stillingen som assisterende

banedirektør i Jernbaneverket Øst. Søreide er av gammel jernbaneslekt og gikk rett fra studier ved NTH til en ansvarsfull stilling under utbyggingen av Oslo S på 1980-tallet. Han har også en del år bak seg i rådgivings- og konsulentbransjen og i Oslo Sporveier.

Vil bygge godsterminal

Spedisjonsfirmaet H. Strøm AS har to terminaler i Drammen, men skjønner at det vil by på problemer med videre ekspansjon i den en gang så stolte industribyen nå når den skal skifte ham og bli kunnskapsby og «fjordby». Derfor ser de seg om etter et egnet sted å bygge terminal og lagerhaller. Det stedet mener de er Kopstad, like ved Nykirke nord i Horten kommune. Herfra er det enkelt å nå Vestfoldbyene, Grenlandsområdet, Drammenområdet og Moss. - Det var fylkeskommunen som lurte på om det gikk an å bruke jernbanen til noe annet enn persontransport, og da rakk vi opp handa, sier Lars H. Strøm i H. Strøm AS til avisa Gjengangeren.

Et hyggelig signal

Når Norge satser på jernbanen, tør ungdommen å gjøre det samme. Forleden startet 19 nyutdannede ingeniører på et utdanningsløp som gjør at de raskest mulig kan fungere som signalingeniører. Og det trengs: Jernbaneverket mangler i dag 50 årsverk innen signal ...

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

Jernbaneverkets aktivitetsnivå har økt betraktelig de senere åra. Det har igjen økt behovet for flere fagfolk – framfor alt ingeniører som kan signal- og sikringsanlegg.

Utfordringen er at ingen ingeniørstudenter besitter denne kunnskapen fullt og helt, uansett hvor mange års utdanning de har på baken.

Derfor har Jernbaneverket opprettet et traineeprogram som i størst mulig grad skal bidra til tilføre organisasjonen den mest etterpurte signalkompetansen.

Fordepe seg

– Programmet er lagt opp med en kombinasjon av teoretisk opplæring og praksis ute i driftsapparatet og i ulike prosjekter. Fra nå av og fram til jul blir det mye teoretisk opplæring. Etter det vil de kunne fordype seg innenfor ulike fagfelt, slik at de snarest mulig kan gjøre nytte for seg på jernbanen, opplyser Hilde Kraft Pettersen, som er prosjektleder for Traineeprogram signalingeniører 2010.

Bakgrunnen

– Opplæringsprogrammet er ett viktig tiltak som nå gjennomføres

innenfor signalområdet, forteller Dagfinn Berge i Railconsult, som i lengre tid har vært engasjert for å jobbe fram en ny måte å organisere og optimalisere signalressursene i Jernbaneverket på.

Han minner om at Jernbaneverket mistet en god del signalkompetanse i forbindelse med nedbemanningen for flere år siden.

– Utbyggingen av jernbanen har vært begrenset, og det samme gjelder rekrutteringen. Så da «boomen» kom, og politikerne bestemte seg for å fornye jernbanen samtidig som utbyggingsprosjekter forseres, ble det for lite ressurser,

konstaterer Berge og tilføyer: – Alderssammensetningen gjør også at det er behov for å øke bemanningen kraftig.

Å jour i 2014

– Vi har regnet ut av JBV mangler 50 årsverk, og da snakker vi bare om signalingeniører.

Derfor har vi laget en plan for å få til en rask rekruttering, og de 19 ingeniørstudentene som begynte på traineeprogrammet, utgjør den første av flere puljer. Vi ser for oss tilsvarende rekruttering både neste år og året etter, og vi håper å kunne være å jour med nødvendig signalkompetanse rundt 2014. Det er nemlig begrenset hvor mange vi kan utdanne om gangen, da mye opplæring legger beslag på seniorer som jernbanen trenger for å holde virksomheten i gang. Opplæringen skal dessuten i størst mulig grad skåne driftsapparatet. påpeker Berge.

Én signalenhet

Berge understreker at Jernbaneverket også står overfor en systemutfordring på signalområdet: – På det norske jernbanenettet finnes mange gamle og særnorske anlegg, og kunnskapen om disse er det bare Jernbaneverket som besitter. Jernbanen er avhengig av at tilstrekkelig mange ingeniører lærer seg disse basissystemene, noe som igjen er en forutsetning for at de senere skal kunne tilpasse seg nye systemer og anlegg.

For å få maksimal effekt av både nye og erfarne signalingeniører har Jernbaneverket bestemt seg for å samle signalmiljøet i én enhet.

– Det vil sikre en bedre disponering av ressursene, og det vil sikre at alle gjør ting på samme måte. Ett nyttig verktøy vil være å lage standarder som kan gjelde fra anlegg til anlegg, slik man nå gjør i forbindelse med bygging av kryssingsspor.

Berge opplever at det nå er en positiv holdning til å skape ett signalmiljø.

4 | UTDANNING

Hvorfor jernbane?

Hvorfor ønsker du å utdanne deg til signalingeniør? Vi retter spørsmålet til fire av ingeniørene som har startet på et eget utdanningsstilbud i Jernbaneverkets regi.

Karina K. W. Moen (24) fra Porsgrunn, utdannet automasjonsingeniør ved Høgskolen i Telemark:

– Dette hørtet gøy ut! Og noe helt annet enn å jobbe med offshoreutstyr, som de fleste andre gjør. Jeg synes det er spennende å ha en litt annerledes jobb. Dessuten er jernbane noe som virkelig angår folk.



Linn Kulberg Knutsen (25) fra Drammen, utdannet ingeniør med vekt på kybernetikk (styringssystemer) ved Høgskolen i Buskerud:

– Jeg synes det virket interessant å jobbe med jernbane, og spesielt med styringssystemene innen signaldelen. Dessuten har jeg lyst til å være med på å utvikle jernbanen.



Gøran Ingebretsen (22) fra Skien, utdannet automasjonsingeniør ved Høgskolen i Oslo:

– Jeg er innstilt på å jobbe for banedivisjonen med base i Porsgrunn. Og dette ser både ut til å være en spennende jobb og en sikker arbeidsplass. Jernbane er framtida, og her blir det sikkert mulig å utvikle seg faglig.



Erlend Helgeland (27) fra Kvernaland på Jæren, utdannet sivilingeniør i teknisk kybernetikk ved NTNU:

– Jeg har lyst til å jobbe med miljøvennlig transport, samtidig som jeg har lyst til å bo og jobbe i Trondheim. Det virker som det er noe på gang med jernbanen i Norge, og det blir kjekt å få være med på det.



FØRSTE KULL: Her er første kull ingeniører som i løpet av kortest mulig tid skal forvandles til signalingeniører. Prosjektleder Hilde Kraft Pettersen til høyre foran og Dagfinn Berge i Railconsult bakerst til høyre. Instruktørene bakerst f.v.: Tatiana Klougman, Gunnar A. Flåm og Marianne Hesland.

21 firmaer vil utrede lyntog

Høyhastighetsutreder Tom R. Stillesby kan strålende fornøyd konstatere at den internasjonale interessen for å utrede høyhastighet i Norge er formidabel. Til de seks delutredningene som skal utføres i høst, har det kommet inn 40 tilbud.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** HILDE LILLEJORD

Utredningen om høyhastighetsjernbane er den største transportutredningen som noen gang er foretatt her til lands. Bare mandatet for utredningen, gitt av Samferdselsdepartementet, er en 14 siders detaljert opplisting av alt som skal utredes.

To år fikk Jernbaneverket på seg til å komme med sine anbefalinger om den fremtidige jernbanen i Sør-Norge. Etter tre måneder som utreder er Tom R. Stillesby fortsatt optimist om å ha en anbefaling klar på nyåret i 2012.

– Vi er nå ferdig med fase 1, som gikk ut på å sammenstille de utredningene som er gjort tidligere. Fase 2 skal utrede premissene som vil være felles uansett korridorer. Den tredje fasen vil være utredning av hver enkelt korridor, av mulige traseer, samfunnsøkonomiske beregninger, forslag til stoppmønstre og lokalisering av stasjoner og annen kollektivtransport knyttet til stasjonene. Disse siste utredningene blir lyst ut i oktober og skal være ferdige i oktober neste år. Deretter skal vi sammenfatte alt arbeidet som er gjort, og utarbeide anbefalingen overfor departementet, sier Stillesby.

Overveldende respons

I sommer lyste høyhastighetsprosjektet ut anbud på seks delutredninger som skal være ferdige til jul. De seks områdene som skal utredes er miljø, tekniske analyser, organisering og kontraktsstrategier, plan- og utviklingsanalyser, markedsanalyse og finansielle og samfunnsøkonomiske analyser.

Til sammen 40 tilbud kom inn

fra 21 ulike firma. Av disse er to rene, norske firma. Hvem som får anbudene, blir avgjort i løpet av september.

– Vi kommer til å legge vel så mye vekt på søknaden og CV-ene til de som skal gjøre jobben, som på pris. Det har vi gjort oppmerksom på i utlysningen, forklarer Tom R. Stillesby, som har anslått verdien av hver utredning til fra to til fire millioner kroner. Disse utredningene skal etter planen foreligge allerede før jul.

Samordning

For tiden er det ikke mindre enn tre omfattende utredninger på gang som alle sammen vil påvirke hverandre. I tillegg til høyhastighetsutredningen foregår det en utredning av InterCity-strategien for Østlandet og for kapasiteten i Oslo-navet. Disse utredningene blir utført etter hvert sitt mandat.

I stortingsvedtaket om statsbudsjettet for i år står det blant annet: «IC-utbyggingen bør i størst mulig grad kunne tilpasses og kombineres med mulig fremtidig høyhastighetstrafikk med hastigheter fra 250 km/t og høyere på fjernstrekningene».

– Det er viktig at ikke premissene for det ene kolliderer med de andre. Det løser vi ved å ha jevnlig koordineringsmøter. Et godt resultat krever tett og god dialog, og det har vi, sier Stillesby.

Ubetinget optimist

Tom R. Stillesby er så langt ikke redd for at han er med på en utredning som straks vil bli lagt i en skuff og glemt.



FORNØYD: Tom R. Stillesby konstaterer at det er en formidabel interesse ute i verden for å utrede høyhastighetsjernbane i Norge.

– Nei, sånn tenker jeg overhodet ikke på. Jeg føler at de som ønsker at dette arbeidet skal gjøres, også ønsker at det skal komme noe godt ut av det. Så jeg tror absolutt at dette blir tatt seriøst.

Da Stillesby takket ja til å ta denne jobben, var det ikke minst med tanke på omfanget og kompleksiteten – og hva den kan føre til:

– Husk at hvis det kommer et vedtak om utbygging i en eller flere korridorer, vil det få store følger både for næringsutvikling og bosetting, ikke bare for passasjerene.

Ingen svillesnuser

Tom R. Stillesby var tydelig på at han ikke kunne noe som helst om jernbane da han gikk på som utreder. Tre måneder etter synes han

fortsatt at det ikke har vært noen hemske. Jobben er å komme fram til en saklig begrunnet anbefaling.

– Resten er politikk, og det skal ikke jeg legge meg opp i, kommenterer Stillesby.

– Men å foreslå stoppmønstre og trasevalg vil være som å røre i et vepsebol?

– Hvis vi finner ut at mellomliggende trafikk vil være høy nok til

at det er fornuftig med en stasjon, vil vi foreslå en stasjon. Vi vil ikke foreslå stasjoner hvis det ikke er samfunnsøkonomisk grunnlag for dem. Vår oppgave er ikke å legge oss opp i distriktpolitiske diskusjoner, sier høyhastighetsutrederen, som samtidig lover å legge til rette for åpenhet og offentlig debatt rundt utredningene etter hvert som de foreligger.



«Etablering av en framtidig godsterminal er en beslutning som vil påvirke utviklingstrekkene i regionen i et 100-årsperspektiv»

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



«Jernbaneverket burde tatt en blåkopi av tenkninga som ligger til grunn for Ganddal»

BJARNE I. WIST, informasjons- og markedsdirektør CargoNet AS



Godsterminal på ov ertid

Allerede før Jernbaneverket har levert utredningen som skisserer løsninger og lokalisering av et nytt knutepunkt for godshandtering i Trøndelag, er kampen i full gang. Oppfatningene spriker i alle retninger.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

– Jeg håper Jernbaneverket kommer ut med en åpen konklusjon der mange alternativ blir vurdert, sier fylkesordfører Tore O. Sandvik (Ap) i Sør-Trøndelag.

Det Sandvik sikter til, er konseptvalgutredningen Jernbaneverket nå er i sluttfasen på. Til syvende og sist er det Sandvik og hans politikerkolleger i storting

og regjering som skal bestemme hva slags terminal som bør bygges, og ikke minst hvor den skal ligge.

– Vårt oppdrag fra departementet er å utrede de ulike mulighetene for et logistikkknutepunkt i trondheimsregionen. Denne utredningen skal vi ha ferdig og få sendt ut på høring i høst. På bakgrunn av utredningen og høringsuttalelsene vil vi komme med en anbefaling overfor departementet om ett eller flere konsept. Disse blir deretter kvalitetssikret av en tredjepart før politikerne får ta det endelige valget, sier Anne Skolmli, regional plan- og utviklingsdirektør i Jernbaneverket, som er glad for det store engasjementet i saken lokalt:

– Dette engasjementet håper jeg vi klarer å føre videre i de neste

fasene i denne planprosessen også, sier Skolmli.

- Ta blåkopi

Den største operatøren på jernbane er CargoNet. Der i gården synes de utredningen er helt unødvendig. – Hva skal de få ut av den?, spør informasjons- og markedsdirektør Bjarne I. Wist. Oppskriften hans er veldig enkel:

– I Rogaland ble det brukt ti år på den samme prosessen. Jernbaneverket burde tatt en blåkopi av tenkninga som ligger til grunn for Ganddal, kjørt en kjapp statlig reguleringsplan og startet bygginga neste år. En ny terminal burde stått ferdig for lenge siden.

Ifølge Wist er dagens godsterminal på Brattøra i Trondheim den mest ressurskrevende å drifte i hele

Norge. På Brattøra er det heller ikke arealer til samlastere som Bring, Tollpost Globe, DSV, DHL og DB Schenker.

– Med tanke på at kapasiteten på jernbane skal tredobles innen 2040, finnes det ingen langsiktighet ved å bli værende på Brattøra. Sett fra vår side må et nytt godsknutepunkt ligge sør for Trondheim ettersom tid er helt avgjørende. Og det må ha arealer til samlasterne for å unngå unødvendig og fordyrende bilkjøring, sier Bjarne I. Wist.

Uenig

DB Schenker er det største logistikkselskapet i Europa. De har terminal på Heimdal, ei drøy mil fra Brattøra. Like i nærheten av terminalen ligger lagerkolossene til

Tine Meierier, Rema 1000, ASKO (Norgesgruppen), Coop og Maske tett i tett.

– Vi kan leve med Brattøra. Vi kan også leve med en kombinert løsning der Brattøra er en del. Vi kommer uansett til å være på Heimdal og kjøre rangeringsbiler hit, sier Per Anders Kartnes, regiondirektør NordVest i DB Schenker. – Det viktigste for oss er hvor godset kommer inn og hvor vi får tak i det til gunstigst mulige kostnader, sier Kartnes.

Men på ett punkt er DB Schenker enig med CargoNet: en ny terminal må ikke ligge for langt nord.

– Det er på Heimdal godset møter byen, slår Kartnes fast, mens utlandssjef Arve Lauritsen konstaterer at 80 prosent av godset

de behandler, kommer sørfra. Hovedtyngden av godset som skal sørover, er fisk fra Hitra og Frøya. Og det kommer via Orkanger og Melhus.

– Derfor går det fint an å kombinere en godsterminal for jernbane med ei havn på Orkanger, sier Lauritsen, som samtidig minner om at laksen nå sendes i store mengder til Østen og USA med fly fra Gardermoen – ikke fra Værnes.

Logistikkknutepunkt

Mens noen snakker om en ny godsterminal for jernbane, snakker andre om en felles terminal for jernbane og sjøtransport.

Rolf Aarland er markeds- og logistikksjef i Trondheim Interkommunale Havn og logistikk-ekspert med 25 års fartstid i

I SKVIS: Byen rykker stadig tettere inn på godsterminalen og Trondheim S på Brattøra. Til venstre i bildet (med utstikkende tak) ser vi det nasjonale pop- og rockemuseet Rockheim, som ble åpnet i august.



«Vi kan leve med dagens godsterminal»

PER ANDERS KARTNES, regiondirektør NordVest i DB Schenker.



«Det er et tankekors at samlasterne er så passive»

ROLF AARLAND, markeds- og logistikkjef Trondheim Interkommunale Havn IKS



UTVIKLINGSTREKK

	2008	2020	2030	2040
Veitrafikk	3400	3640	4640	5640
Jernbane	950	2600	3360	4120
Sjøtransport	440	710	1005	1300

Tabellen viser modellberegnet vekst i godstrafikken for stykk gods, fisk- og termo (fryse-/kjøle-/varme) -transporter under forutsetning av at det ikke er noen som helst kapasitetsbegrensninger på jernbanen (terminaler eller sporkapasitet) mellom Oslo og Trondheim. Da kan godstransporten på bane firedobles i 2040 sammenliknet med i dag. Likevel vil veitrafikken øke. Alle tall i 1000 tonn.

Kilde: Jernbaneverket

LOGISTIKKSENTER: De aller fleste, store distribusjonslagrene i trondheimsregionen er samlet på Heimdal. Nå klareres et nytt, stort område for enda flere kolossbygg.

selskap som Norske Skog, Linje-gods, DFDS, som konsulent i KPMG og som lærebokforfatter.

Han mener prosessen Jernbaneverket har satt i gang, har blitt en veldig god prosess, og at det er utmerket at den tar tid fordi det her skal gås opp noen nye veier.

– Det er nå vi har muligheten til å sjekke ut om det kan være en samlokalisering. Skal vi ikke da lete etter det ideelle?, spør Aarland, som ser store endringer innen logistikkbransjen framover. Drivkreftene i det er kostnadene i hele forsyningskjeden ved vare-distribusjonen.

Mer gods

Et nytt logistikkknutepunkt kan komme inn i Nasjonal transportplan fra 2014 og kanskje kunne stå ferdig like etter 2020. På de ti årene fram til da har godsmengden økt betydelig. I 2020 er det beregnet dobbelt så mye gods som i dag

og i 2040 nesten tre ganger så mye.

– Vi bør naturligvis se lenger frem enn til 2040. Da må vi ta høyde også for de økte godsmengdene og at det blir nye måter å fremføre gods på, sier Aarland. Han mener utfordringen for den diskusjonen som nå foregår i trondheimsregionen, er at det bare blir snakket om mengdene og måten godset transporteres på akkurat nå og de nærmeste årene.

– Selv med en tredobling av gods på jernbane i 2040 vil enda mer enn i dag måtte bli kjørt med bil. Det er derfor jeg mener det er fornuftig å legge til rette for et logistikkknutepunkt som inkluderer sjøtransport i tillegg til jernbane. Uten store investeringer vil det ikke være kapasitet innen veitransporten for det godset som ikke kan sendes med tog, sier Aarland.

Tafatte aktører

Rolf Aarland er ikke direkte impo-

nert over transportaktørene på godssiden – og heller ikke over politikerne, som knapt er på banen.

– Det er et tankekors at samlasterne er så passive. De vil ha en godsterminal for jernbane slik at de kan få noen flere tog fordi det er det de trenger i dag. Vi kan ikke tenke sånn, sier Aarland, og sparker litt mot politikerne også:

– Intensjonene i Nasjonal transportplan blir ikke fulgt. Hvis du ser deg litt omkring, finner du ingen rikspolitiker som har dette som flaggsak. Lokalt er fylkesordføreren i Sør-Trøndelag blitt litt interessert og noen fra Nord-Trøndelag. Sentralt er det ingen som engasjerer seg, og da blir det vanskelig med slagordet «mer gods fra veg til bane og sjø».

Tenker langt

Enkelte onde tunger vil ha det til at lokalpolitikere i Trondheim bryr

seg pokker om hvor godsterminalen havner bare de får den ut av sentrum og kan lage en fancy bydel. Den påstanden tar fylkesordfører Tore O. Sandvik avstand fra:

– Nei, vi vil ha et nytt logistikkknutepunkt for å møte behovet for godstransport i framtida. Trondheim by har sterk økning i folketallet, og det i seg selv medfører enda mer godstransport. En godsterminal eller et logistikkknutepunkt har betydning for langt flere enn bare godsaktørene, sier Sandvik, og understreker at det er politikernes rolle å ta ansvar for helheten og ta beslutninger ut fra et langsiktig perspektiv:

– At vi får frigjort arealer til byutvikling når godsterminalen flytter fra Brattøra, er naturligvis en fordel. Men det viktigste er å legge til rette for enklere håndtering av gods mellom bane, sjø og vei, understreker Sandvik.

Samstemt

Trondheim kommune og nabo-kommunene har dannet et regionråd de enkelt og greit har gitt navnet Trondheimsregionen.

– Alle ordførerne i Trondheimsregionen er enige om at det trengs et nytt logistikkknutepunkt, forsikrer daglig leder Jon Hoem. Han har sørget for at rådet er blitt holdt løpende orientert i prosessen Jernbaneverket har drevet for å finne fram til aktuelle konsepter; det vil si legge premisene for hva som ønskes oppnådd med terminalen og få alle fakta på bordet.

– Det er ingen tvil om at en grundig prosess der alle synspunkt får komme fram, og hvor premisene for å ta en beslutning blir tydeliggjort, gjør det mye enklere å få en enighet om logistikkknutepunktet, sier Hoem.

I Trondheimsregionen er de også klare på hvorfor det bør bygges et nytt logistikkknutepunkt:

– I regionrådet er vi opptatt av at det nye anlegget skal gjøre det enklere og rimeligere å distribuere varer i Midt-Norge. Vi kan ikke ha den konkurranseulempen en dyr og ressurskrevende terminal representerer, sier Hoem.

Til kamp der gjøres klar

– Diskusjonen mellom kommunene om lokalisering, den tar vi i Trondheimsregionen. Men det er klart mange som vil komme på banen når en lokalisering begynner å bli sirklet inn. Da vil vi kjøre store prosesser på det, lover Jon Hoem.

Fylkesordfører Tore O. Sandvik håper imidlertid at det ikke legges opp til en «ekstremkamp»:

– Da kan det gå mot utsettelse av avgjørelsen, og det må vi for all del unngå. Vi må få en prosess der vi til slutt kan konkludere, og så følge den konklusjonen, sier Sandvik.

Kjapp-lok

Hector Rail, eigd av reiarfamilien Høegh og vel etablert i Skandinavia, har kjøpt eit Siemens-lokomotiv med toppfart på 230 km/t. Seljar er eit leasingselskap. Hector Rail har opsjon på ytterlegare fire av desse ti år gamle lokomotiva. Kjøpet blir sett i samband med liberaliseringa av fjerntogmarknaden i Sverige, og vil passe godt til å dra tunge persontog i høg fart. Lokomotivet av typen Taurus har ei motor-kraft på 6 400 kW (8 700 hk) - det dobbelte av eit X2000-tog eller Rc-lok. Hector Rail har allereie eit års tid stilt med trekraft til persontog for Veolia (tidlegare Connex).



Bilar og tømmer

CargoLink, som starta med reine bil-transportar på tog, tok tidleg i haust til med tømmerkøring for Norske Skog. CargoLink skal no køyre inn virke frå Koppang og Auma på Rørosbanen, Formofoss på Nordlandsbanen og frå Østersund via Meråkerbanen. Asbjørn Sjøtrø tok bilete av det første toget i Åre. Det drog då 16 splitter nye tømmervogner fylt opp med tømmer.

Dyr flaum

Flaumen i Nordland i midten av mai vart dyr for Jernbaneverket. Samla sum for skadane ved Lønsdal stasjon og nokre kilometer nordover på Nordlandsbanen ser ut til å kome på 8,5 millionar kroner. To av desse millionane har gått med til å reinske opp i eit hyttefelt etter at store mengder med fin sand kom inn i hytteområdet som følgje av ei tett stikkrenne. No er hytteeigarane særdeles nøgde både med at Jernbaneverket tok på seg ansvaret for elendet, og for at dei rydda opp att, fortel ein talsmann for hytteeigarforeininga i til Avisa Nordland.

Krever klart svar nå

Hva slags togtilbud skal NSB gi trønderne i framtida? Snegletog på diesel eller noe som kan konkurrere med biltrafikken? - Det må vi ha et svar på snarest mulig, sier en bekymret strekningsleder i NSB, Børge Nilsen.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

- Passasjertallene på Trønderbanen har for lengst stagnert på 1,1-1,2 millioner reisende. For hvert år taper vi markedsandeler, sier Børge Nilsen.

Konkurrentene kjører landeveien. Hvis TIMEkspresen begynner å kjøre mellom Levanger og Trondheim, tror Nilsen løpet er kjørt. Den vil nemlig bruke kortere tid enn toget som i årevis har sneglet seg fram med en snitthastighet på 60 km/t.

- Vårt ansvar er å komme med innspill og råd til hva som kreves om toget ikke skal tape for veitrafikken. Hvis det ikke skjer noe, er det et spørsmål om hvor lenge det er noen vits i å kjøre tog på Innherred, sier Nilsen.

Diesel mot strøm

Lokaltogene av type 92 har nådd den ærverdige alder av 35 år og har en gjennværende levetid på 8-10 år. Spørsmålet NSB nå

stiller seg, er om de skal bestille nye dieseltog eller om det er håp om kjøleledning også nordover fra Trondheim.

- I et klimaregnskap sparer samfunnet 30 millioner kroner årlig med elektrifisering. Dessuten kan vi få ned kjøretiden, forklarer Børge Nilsen, og viser til mulige tider ned mot halvannen time på de 12 milene.

Hvis det blir kjøpt nye dieseltog, er han redd for at disse blir gående i flere tiår.

- Den største samfunnsøkonomiske gevinsten får vi hvis beslutningen om elektrifisering kommer tidsnok. Da får vi kortere reisetid, høyere frekvens og en standardisert togpark, sier Børge Nilsen, og sender en from bønn til høyere statsmakter om å få opp farten.

I nåværende Nasjonal transportplan er elektrifisering av Trønderbanen nevnt som et tiltak på lengre sikt - og ikke før 2014.



FOR SAKTE: Strekningsleder Børge Nilsen i NSB etterlyser framdriftsplan for elektrifisering mellom Trondheim og Steinkjer.



SIKKERT: I sommer ble fire rasutsatte partier langs Farrisvannet sikret med bolter, isnett og fanggjerd. Nå kan togene igjen holde normal hastighet.

Sikret mot ras

Jernbaneverket er nå ferdig med å sikre banestrekningen langs Farrisvannet mellom Larvik og Porsgrunn mot ras. Banen har flere rasutsatte partier og det har vært saktekjøringer for togene på flere steder som følge av rasfare.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

-Vi skal kjøre tog her i flere år ennå, og måtte derfor sikre banen bedre, sier fornyelsesleder på Drammen- og Vestfoldbanen, Atle Berg Sørensen.

- Det har gått flere ras her og vi har også hatt uhell der tog har kjørt inn i ras. Vi hadde derfor ikke noe annet valg enn å sikre strekningen bedre, selv om den altså etter planen skal legges ned om noen år, sier han.

Fire saktekjøringer på grunn av rasfare er nå fjernet og fjellsidene langs banen har fått bolter, isnett og fanggjerd for steinsprang.

Jernbanen mellom Larvik og Porsgrunn har en gammel og svingete trase langs Farrisvannet. Sikringsarbeidene ble påbegynt i fjor og fullført nå i sommer. Jobben er utført av Mesta Drift AS og tiltakene har kostet vel 10 millioner kroner, fordelt på midler fra fjorårets ekstra tiltakspakke og investeringsmidler.

Ny bane

Dagens banestrekning ble åpnet i 1882 som smalsporbane med 1067 millimeters sporvidde. I 1940 ble strekningen bygget om til normalspor, men traseen har hele tiden vært den samme og er i ferd med å bli utdatert. Særlig er det på de 24 kilometerne fra Larvik til Oklungen at traséen er foreldet, og det er også der banen har rasfarlige partier.

Det er planlagt en moderne dobbeltsporet jernbane fra Larvik til Porsgrunn med en kostnadsramme på 5,3 milliarder kroner. ulig byggestart er i mars neste år og ferdigstillelse i 2016. Reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn vil da reduseres fra 36 minutter i dag til kjappe 12 minutter.

Historisk dame

Bergensbanen skulle rusle og gå i over hundre år før ei kvinne fekk lov til å syne omsut for han. Men no kan Avisa Hordaland fortelje at Bjørg Kristine Bøyum på 23 har starta læretida si som banemontør - og ho er bestemt på at ho vil halde fram med å vere det også etter at fagbrevet er sikra om to-tre år. Det er fordi ho ser på denne jobben som ein jobb med sikker framtid. Samstundes som Bjørg Kristine er einaste dame i sporet, vil ho òg vere med på å gjere snittalderen til dei som arbeider ved banen litt meir ungdommeleg.

Har det klart

I Gjerstad og elles i Aust-Agder er dei hepe på å få ein ny jernbane. Der nokre seier om Sørvestbanen, ein beinveg som vil kople saman Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, kjem, og egdene seier når han kjem, skal det bli jernbanestasjon på Brokelandsheia. Så bestemte er dei på det at Gjerstad kommune har fått seg Aust-Agder fylkeskommune og Jernbaneforum Sør på eit spleiselag for å setje opp ein diger og rådyr plakat der stasjonen etter deira syn bør liggje. Forebels kan ingen sjå plakaten frå toget, men frå E18, som går like ved, vil han bli godt synleg med sine 20x4 meter.



FOTO: WWW.GJERSTAD.ORG

Flåmsbana i 3D

Sundag 5. september syner NRK TV Flåmsbana meter for meter, sekund for sekund, slik dei i fjor gjorde med Bergensbanen. Programmet frå Bergensbanen vart ein for mange overraskande suksess med 1,2 millionar sjåarar. Programmet på over sju timar vart i fjor haust sendt ikkje mindre enn tre gongar. No kjem eit tilsvarende program frå Flåmsbana. Så snart det er sendt, legg NRK ut han på NRKbeta i tredimensjonal versjon - for dei som vil ha meir djupn i TV-sjåinga.

Utålmodig humørspreder

NARVIK: Johnny Stenbak vifter med armene idet han utbasunerer tre ord som gir gjenlyd i hele Jernbaneverkets kontorfløy i Narvik: - Jeg hater byråkrati!

Tekst: TORE HOLTET **Foto:** HILDE LILLEJORD

Intervjuet med fornyelseslederen på Ofotbanen er i gang nesten før vi har fått satt oss ned. Og Johnny Stenbak er tidlig på jobb, før kvart på sju om morgenen. Da får han med seg hva som rører seg ute i pukken. Og det kan være litt av hvert.

«Han elsker å diskutere med oss som jobber ute», har vi fått høre.

Jo da, Johnny erkjenner at han utsetter seg selv og andre for mange tøffe verbale taklinger, noe han er vant med fra sin aktive periode på fotballbanen. Og det kan gå høylytt for seg. I vår søken etter ham fikk vi beskjed om å gå etter lyden.

- Her er god takhøyde, bemerket Johnny Stenbak. - Er du hårsår, må du finne på noe annet. Sånn er det her nord! Og jeg er sånn laga at jeg ikke sitter og venter på at ting skal skje. Og skjer det ikke noe, gjør jeg det selv!

Sette «trøkk»

Johnny Stenbak er godt kjent i Narvik, først og fremst fordi han i sin tid var en god alpinist med plass på slalåmlandslaget. Han var også en habil fotballspiller på Mjølner under den lokale klubbens storhetstid på 70- og 80-tallet.

Evnen til å holde fokus og sette

«trøkk» når det gjelder er egen-skaper han har tatt med seg inn i jobben på jernbanen.

- Gjennom lagidrett lærer du også at mennesker er forskjellige og hva som skal til for at vi fungerer best mulig sammen. Men noen må våge å gå i bresjen ...

I årevis har Ofotbanen gått i bresjen på vegne av norsk jernbane - enten det dreier seg om kunnskap om skinneslitasje, skinnesliping, drenering av vann, forbedring av drivmaskiner, magneter som fanger opp metallstøv rundt isolerte skjøter eller påleggssveising av mangankryss. Nå sist er banen først med autotransformatorer, også kalt sparetransformatorer, fordi de krever mye mindre kobber enn andre transformatorer.

På jakt

- Vi sliter spor mer enn andre baner, og påkjenningen er blitt enda større etter at LKAB har gått over til malmtog med 30 tonns aksellast. Derfor er vi stadig på jakt etter nye metoder og løsninger for å ta best mulig vare på «våre» 42 kilometer med jernbane. Vi fornyer for 50-80 millioner kroner i året, og i år har vi 25-30 større prosjekter i sving. Så langt



«Det hjelper ikke å kaste penger ut i lufta og tro det blir jernbane av det»

har vi skiftet ut 3000-4000 sviller i året. Nå skal vi begynne å skifte ut det dobbelte! Jeg har sagt til Thor (banesjef Thor Brækkan, red. anm.) at han snart ikke kan hente ut mer penger i Oslo, for da får jeg hjerteinfarkt! utbryter Johnny – og ler.

Det er den samme Brækkan som har tipset oss om å møte fornyelselederen. Banesjefen med stoisk ro som sitt varemerke trives tydelig meget godt sammen med sin mer livate kollega.

– Er jeg i dårlig humør en dag, da ringer jeg Johnny! kvitterer han og bekrefter inntrykket av Stenbak som en handlingens mann: – Inni-mellom kan jeg be ham om å utføre oppdrag som haster. Ikke så helt sjelden kan han svare: «Det gjorde jeg i går!»

Knapp tid

Snekkersønnen med en far fra Lofoten og en mor fra nabobygda Vestbygda var egentlig klar for noe annet enn et yrkesliv på skinner. Han var fast bestemt på å prøve lykken i Nordsjøen; gikk ingeniørhøyskolen og studerte senere marinteknologi.

Men unge Stenbak opptrådte samtidig på flere lokale arenaer, og den 15. september i 1980 ble han, litt tilfeldig, fristet til å søke på en ingeniørstilling på jernbanen – og fikk den.

På den tiden hadde NSB 250 ansatte (mot nå 50) på Ofotbanen, og den nyutdannede ingeniøren fikk ansvar for en stor bygningsmasse langs en lite tilgjengelig bane som stiger over 500 meter fra Narvik til svenskegrensen.

Etter hvert er linjefaget blitt «hans» fagområde, og nå har han ansvar for all fornyelse på Ofotbanen. Det meste skal gjøres i løpet av 12 sommeruker. I ni uker pågår det arbeider i sju timer fra to-tre-tida om natten. I tre uker fornyes banen i 3,5 time per døgn.

– Tida er så knapp! Og det kan være utrolig vanskelig å komme

til. Mannskapet må flere steder flys inn, forklarer han.

Penger og arbeid

– Dette er en utfordrende og utsatt jobb, utdyper Johnny Stenbak. – Her forstår du fort at mer penger ikke automatisk betyr mer arbeid. Det hjelper ikke å kaste penger ut i lufta og tro det blir jernbane av det. Mye dreier seg om å lage dokumenter og vite hva en skal ha. Når planen er lagt, må vi spørre oss: Hvordan få dette til og hvordan få fart på arbeidet? Akkurat nå jobber jeg med dokumenter for 2011. Min jobb handler også mye om økonomi, og da gjelder det å være i forkant. Jeg forsøker å få sendt ut det meste før jul.

– Tidligere hadde vi masse feil på isolerte skjøter. Nå har vi fjernet de fleste av den type feil. Denne sommeren kjører vi knallhardt på renseverk, da ren ballast og bedre drenering er helt sentrale tiltak for å oppnå en mer stabil infrastruktur. Vi bygger nye kryssingsspor og er i ferd må å oppgradere strømforsyningen, og nå står sikringsanlegget for tur. Dette blir kjempebra!

Får skryt

Stenbak tar oss med til Narvik stasjon der hele stasjonsområdet er gjort i stand: Sporet er lagt om, transformatoren er fornyet og beholdt i gammel stil. Her er lagt ny belegningsstein og ny plattform. Og Jernbaneverket har tatt i bruk deler av den oppussede stasjonsbygningen til tekniske installasjoner. Fra før holder turistinformasjonen til her.

– Vi har fått masse positive tilbakemeldinger om dette i Narvik. Det morsomme er at vi får mest skryt fra dem som tidligere var mest kritiske til jernbanen. Og Thor skal ha mye av æren, ikke minst i måten han opptrer på som banesjef, både her i byen og i forhold til omgivelsene ellers. Han kan snakke med alle.



«Sirkusartisten»

– Hvordan vil du betegne deg som leder, Johnny Stenbak?

– Jeg har heldigvis ikke personalansvar ..., svarer han med et glimt i øyet. – Jeg mener jeg er en rettferdig, men sikkert også en krevende leder. Jeg legger vekt på å gi rask respons og svarer klart ja eller nei. Vet jeg ikke, så spør jeg. Og jeg gir meg ikke uten videre. Det holder ikke å si at «sånn har vi gjort det i alle år». Skal vi bli bedre, er det nettopp forandringer som må til. Hos oss er det imidlertid lov å bli forbanna. Si ifra, men ikke gå og surmul! Det er omkvedet.

Dette intervjuet foregår for åpne dører, med folk løpende

inn og ut av et tremannskontor.

– Jaså, du intervjuer sirkusartisten? sier kollega Bjørn Larsen idet han passerer.

– Er Johnny Stenbak en sirkusartist?

– Ja, jeg er vel det innimellom, gliser han selv. – Vi har mye gøy, men også respekt – og den går begge veier.

– Johnny er en drivandes kar, fortsetter Larsen og legger til: – Han er et fantastisk menneske med et utrolig godt humør og ikke minst: utrolig dyktig i jobben sin.

– Jeg kan også misse, bemerket fornyelselederen for å balansere ut skamrosen. – Det hender at det går litt fort i svingene.

Mannen som altså hater byråkrati, innrømmer at han «blir gal» av å bli sendt fra den ene til den andre på telefon.

– Her i Narvik tropper jeg heller opp i rådhuset, og der hører de meg når jeg kommer!

«Kjempeartig»

Vår samtale blir plutselig avbrutt av en unggutt i gult arbeidsantrekk som kommer innom for å rapportere om framdriften på renseverket.

– Jeg har ikke tid til å sitte og drikke kaffe med entreprenørene halve dagen, men de skal vite at vi følger med, forklarer Stenbak. – Ingen skal komme her og jukse

oss! Og hvis det er noen som forsøker, så kan vi stramme til – og det ordentlig! Rett skal være rett, og det skal gå begge veier. Men vi har lang erfaring med å sette ut jobber til entreprenører. Det har vi gjort siden 1997, og jeg hører fra alle entreprenørene at de synes det er kjempeartig å komme til Narvik.

Det siste er ikke entreprenørene alene om å mene. Denne lette, roekte og humørfylte atmosfæren som preger kara på Ofotbanen, er det godt å være i.

– Det skal være gøy på jobben. Når det er morsomt på jobben, er det lettere å få gjort litt ekstra! konkluderer Johnny Stenbak.

TAKHØYDE: – Er du hårsår, må du finne på noe annet.

På nattjobb i stråle nde sol

OFOTBANEN: Hele 310 meter over Rombaksfjorden utenfor Narvik, oppe på en smal fjellhulle, svinger elleve mann i lifter og stillaser på kanten av stupet. Solen står høyt på himmelen - klokken er ni om morgenen, og arbeidsdagen er snart over ...

Tekst og foto: HILDE LILLEJORD

FAKTA OFOTBANEN

- ▶ I all hovedsak kjøres det i dag malm på Ofotbanen: om lag 50 000-60 000 tonn daglig til en verdi på 35-40 millioner kroner
- ▶ Her går 11-12 malmtog per døgn
- ▶ Togene har opptil 68 vogner, er 750 meter lange og veier 6 800 tonn
- ▶ I tillegg går det 11 godstog (ARE) i uken mellom Narvik og Alnabru
- ▶ I fjor ble over 100.000 tonn fisk - om lag 50 prosent av all fiske-transport med tog i Norge - sendt fra Narvik.
- ▶ Daglig går det også to persontog fra Narvik til Stockholm
- ▶ Jernbaneverket fornyer banen for 50-80 millioner kroner i året
- ▶ LKAB, som utvinner malmen i Kiruna, betaler om lag 20 millioner kroner i året i kjøreveis-avgifter



«Tenk å få betalt for å være her oppe hver dag. Det er fantastisk!»



SVINGER SEG: De som jobber med å bygge nytt snøoverbygg 310 meter over Rombaksfjorden, har ikke høydeskrekk.

Det jobbes høyt og lavt på Ofofbanen om sommeren. Og det meste foregår om natten, tolv uker i strekk.

Jernbanemagasinet utsendte blir hentet ti på halv fire om morgenen. Vi skal være med på nattarbeid på den 43 kilometer lange malmbanen, der det pågår oppimot 30 prosjekter i løpet av en sommer. Vi skal være med på tre forskjellige nattjobber.

Solen stiger

– Man trenger litt ekstra kaffe for å våkne skikkelig på denne tiden, humrer erfarne Bo Groth mens han heller den varme drikken fra termosene i koppen sin.

– Dette blir den siste sommeren min her ute, neste år går jeg av med pensjon.

– Vi får nå se på det, om du klarer å holde deg unna, spøker de andre guttene.

Vi sitter inne i Robelen, arbeidsmaskinen som skal ta oss ut til

dagens første oppdrag.

Solen er på vei opp fra åskammen bak Narvik stasjon og kaster lange skygger over landskapet.

Sveiselaget

Noen kilometer fra stasjonen stopper vi, og karene hopper ut. En skinne på 60 meter skal byttes ut på grunn av feil.

– Det er like mye jobb om skinna som skal byttes er 10 eller 60 meter. Den må kuttes og sveises på i begge ender, det er jo det som

tar tid, forklarer Ragnar Sundby, som leder arbeidslaget i sporet. I løpet av kort tid er alle mann i arbeid med å løse den ødelagte skinna og feste den nye. Og etter knappe tre timer er det meste av jobben unnagjort.

Normalt stikkbyttes om lag 300 meter skinne per skift, men dette er siste skiftet på sommerens skinnebytte, og bare den ene skinna på 60 meter gjenstår.

Og de omfattende nattarbeidene gir resultater: De siste åra er det



ENDELIG: Etter en lang arbeidsnatt kan guttene endelig ta en velfortjent pause mens de venter på helikopteret.



blitt utført betydelige forbedrings tiltak på Ofofbanen, som har klart å halvere antall forsinkelsestimer fra 714 i 2003 til 293 i 2009.

Renseverket

Tilbake mot Narvik er renseverket på plass. Iberegnet alle maskinene som benyttes ved ballastrensing – selve renseverket, MFS-vogner (for utkjøring av rensemasser), ballastfordeler, pakkmaskin, revisjonsvogn og pukkvogner – er det om lag 450 meter langt.

Togsettet beveger seg sakte fremover ledet av et lokomotiv. De to fremste vognene fylles med gammel pukk og frakter den til deponiet. Bak arbeider rensekjedet som graver opp pukken fra sporet og sender den opp gjennom siktenheten, før de dårlige massene sendes fremover på transportbånd til MFS-vognene. Det blir så fylt på ny pukk før pakking og ballastprofilering.

Rensekjedet er kraftig og klarer å grave ut masser 30 cm under

MED HELIKOPTER: Arbeidslaget på Kvitur må transporteres til og fra Narvik med helikopter for å få en best mulig effektiv utnyttelse av de knappe arbeidstidene.



GAMMEL MASSE: Rensemassen som er sugd opp av renseverket, blir lagt i deponier langs banen eller kjørt til Jernbaneverkets driftsområde i Narvik.

svillene. Men det er hele tiden behov for manuell assistanse. Rett som det er kaster mennene fra Baneservice seg under for å hjelpe med å ta ut større steiner som legges på siden av sporet.

Hver natt renses det i gjennomsnitt 453 meter. Totalt denne sommeren har 12,3 kilometer pukk langs sporet blitt fornyet og rensset.

Mirakuløst

Arbeidslaget med best utsikt er utvilsomt guttene som jobber med å bygge nytt snøoverbygg på Kvitur i 310 meters høyde med stupbratt fjellvegg ned til Rombakfjorden. Bygget skal hindre at det legger seg store snøskavler i sporet som gjør at tog kan kjøre seg fast og i verste fall spore av – og det på det verst tenkelige stedet!

Tunnelen skal bygges i gammel byggestil med impregnerte tømmerstokker som reisverk og ubehandlet malmfuru som kledning.

Overalt arbeides det på den smale fjellhyllen. De elleve guttene fra den lokale entreprenøren IBV (Industriprodukter Bygg & Vedlikehold AS) klarer nærmest mirakuløst å manøvrere tre mobilkraner, gravemaskin og hjullaster langs det smale enkeltsporet som er i ferd med å bli kledd inn på den utsatte strekningen – under to mil fra riksgrensen.

Uten høydeskrekk

Oppe på taket til det 81 meter lange snøoverbygget arbeider et par gutter med å snekre ferdig reisverket i taket og feste metallplatene til dem. De sikrer seg når det trengs, men spaserer uten frykt fram og tilbake på taket.

– Man blir vant til høyden og blir raskt veldig glad i å jobbe med verdens vakreste utsikt rundt seg. Tenk å få betalt for å være her oppe hver dag. Det er fantastisk! utbryter Arne Torgersen, som ellers er pensjonist. Han klarte ikke å si nei

da han ble spurt om å arbeide som sikkerhetsvakt under sommerens arbeider.

Blikkstilte

Etter hvert som klokken har passert ti, begynner guttene å pakke sammen. Alle maskiner kjøres ut av sporet. Verktøy, kabler og søppel ryddes bort før alle samles på taket i vente på hjemtransporten.

Mens noen spiser opp resten av matpakken, legger andre seg flatt ut og tar seg en lur i den varme solen. Fjorden ligger blikkstilte under oss mellom de spisse fjelltoppene hvor snøen fremdeles ikke har sluppet taket.

Omsider høres helikopterets velkjente motordur fra oven. Snart virvles luften opp rundt oss, og i puljer på tre mann blir arbeidslaget fraktet ned fra fjellet tilbake til Narvik.

Nok en arbeidsnatt i midnattssol er over.



GRAVER FRAM: Det er til tider nødvendig å grave fram steinene som renseverket ikke klarer å få opp.



BYTTER SKINNE: Ofofbanen har tøyd grensen for sporkonstruksjonen ved å ha gått over fra 25 tons til 30 tons aksellast. Her er Pål Rogmo, Geir Gjerstad og Torkel Dalan i full gang med å bytte ut en ødelagt skinne.

Må totalfornye?

Bør deler av Ofofbanen totalfornyes? Spørsmålet er høyaktuelt.

– Ved å investere og fornye sparer vi penger, det er dokumentert. Men selv om vi har fått gradvis bedre standard de siste årene, er standarden på Ofofbanen dårligere enn på den svenske Malmbanen, forklarer banesjef Thor Brækkan, som erkjenner å ha tøyd aksellasten på 30 tonn «i taket» i forhold til hva sporet med 54 kg skinner og tresviller tåler.

Analysen som er gjort i Jernbaneverkets regi, viser at Ofofbanen er en av de banene som vil ha størst økonomisk fordel av å fornye alt på én gang.

– Det anerkjente tekniske universitetet TU Graz har dessuten anbefalt oss å gå over til en kraftigere sporkonstruksjon, med 60 kg skinner (i stedet for 54). I dag har vi nemlig en svakere sporkonstruksjon enn sammenliknbare malmbaner, opplyser Brækkan.

Vi trenger et skikkelig løft for jernbanen!

Situasjonen i norsk jernbane er kritisk. Kapasiteten er sprengt, og regulariteten var i vinter så dårlig at Posten Norge måtte velge trailer fremfor tog, selv på lange strekninger. For å løse problemene må vi gjøre to ting: For det første investere mer penger, dernest endre dagens budsjettssystem for å få mest mulig jernbane for pengene.

Fremskrittspartiet ønsker å investere flere titalls milliarder kroner mer enn Ap, SV og Sp til jernbane og annen infrastruktur i de neste årene. Da Stortinget behandlet Nasjonal Transportplan 2010-2019, gikk FrP inn for 60 milliarder kroner mer til jernbane enn Ap, SV og Sp. Dette fulgte vi opp i FrPs alternative statsbudsjett for 2010 med å foreslå en ekstra investeringsramme på 6,85 milliarder kroner for 2010.

Alene om Oslo-Halden

Dagens jernbanenett kan moderniseres for hastigheter opp mot 250 km/t. FrP vil satse på jernbanen der denne har sin styrke: nemlig innen godstransport over lange avstander og persontransport i tettbefolkede områder. Det vil si dobbeltspor Oslo-Halden, Oslo-Skien og Oslo-Lillehammer, samt kryssings-

spor for lange godstog. FrP står faktisk alene på Stortinget om å ville bygge ut hele strekningen Oslo-Halden. De andre partiene synes Oslo-Ski får holde.

Oslo-Halden er ikke det eneste eksempelet på jernbaneprosjekter foreslått av FrP som de andre partiene går imot. Norge har en konkurransefordel overfor Russland når det gjelder sjøtransport til og fra nordområdene, fordi man har isfrie havner på norsk side. FrP har derfor fremmet forslag i Stortinget om å få utredet et jernbaneprosjekt fra Sør-Varanger til Russland, der myndighetene i både Norge og Russland vil ha en avgjørende rolle. Etter å ha brukt hele valgkampen på å snakke om nordområdene, valgte Ap, SV og Sp å gå imot dette forslaget, som kunne ha gitt næringslivet i Nord-Norge et stort løft.

Nytt budsjettssystem

Det er store svakheter med dagens budsjettssystem. Ettårige bevilgninger fra Stortinget skaper unødvendig uforutsigbarhet for jernbaneprosjekter som typisk tar mange år å ferdigstille. Man har i dag en langsiktig og detaljert tiårig nasjonal transportplan, mens man på den andre siden er helt avhengig av de årlige statsbudsjettene for å få satt planen ut i livet.

Dagens budsjettssystem skiller heller ikke mellom investeringer og driftsutgifter og likestiller derved jernbaneinvesteringer med for eksempel løpende sosialhjelpsutgifter.

FrP ønsker å endre budsjettssystemet slik at man får bindende, langsiktige bevilgningsvedtak og

FOTO: HILDE LILLEJORD



LØFT: Dette er ett av mange løft som er tatt for jernbanen i sommer. Månedens gjesteskribent argumenterer for et mye større løft: snarest mulig dobbeltspor fra Oslo til Halden, Skien og Lillehammer.

et klart skille mellom infrastrukturinvesteringer og løpende driftsutgifter.

FrP fremmet i mars 2010 et representantforslag om en utvidet og bindende investeringsplan for norsk jernbane, jf. Dokument 8:88 S (2009–2010). Arbeiderpartiet, Sosialistisk Folkeparti, Senterpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti stemte imot forslaget.

Nei til lyntog

Jernbaneverket skal legge frem en rapport om høyhastighetstog 1. februar 2012, inkludert mulige høyhastighetskorridorer. Jeg skjønner godt at folk lar seg fascinere av luftige fremtidsplaner, men tror det beste for jernbanen ville vært snarest mulig å legge denne

«Jernbanen trenger ikke nye og fantasifulle utredninger»

diskusjonen død. Man må på ett eller annet tidspunkt erkjenne at Norge i motsetning til for eksempel Japan og Tyskland ikke er et tett befolket land med et enormt trafikkgrunnlag, og at fokuset på lyntog har ført til redusert oppmerksomhet på de høyst reelle utfordringene på dagens jernbanenett. Det er dessverre mer lettvtint for de andre partiene å snakke om lyntog enn å sette av penger til en trygg opprustning av dagens jernbane der behovet er størst. En skattefinansiert lyntogutredning kan fort vise seg å være billig valgkampmateriell for politikere som ikke har noen planer om å gjennomføre egne

løfter. Lyntogplanene er omtrent like urealistiske som da Unge Høyre i 1992 vedtok å gå inn for bensinbilforbud fra 2007.

Ta jernbanen på alvor

Media har heller ikke vært særlig edrueelige når det gjelder lyntog. Et eksempel på dette er at Aftenposten 3. april 2010 publiserte en spørreundersøkelse om hvilken reise metode folk ville ha valgt hvis billettprisen var den samme for tog og fly, og hvis reisetiden ikke var lenger enn tre timer mellom de største byene i Sør-Norge. Ikke overraskende svarte åtte av ti at de hadde valgt lyntog fremfor fly, og

det var flertall også blant FrPs velgere. Spørreundersøkelsen hadde imidlertid villedende forutsetninger som det er verdt å se nærmere på, for det vil verken være mulig med tre timers reisetid mellom de største byene eller en reell billettpris på samme nivå som flyselskapet Norwegian.

Jernbanen trenger ikke nye og fantasifulle utredninger. Det jernbanen virkelig trenger, er stabile rammebetingelser, høyere investeringsstakt og en ny regjering som tar jernbanen på alvor. Vi trenger et skikkelig løft for jernbanen. FrP har gjennom våre mange forslag på Stortinget vist at vi mener alvor.

MÅNEDENS GJEST

Namn: Bård Hoksrud
Tittel: Stortingsrepresentant (FrP) og andre nestleder i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité



FOTO: SPØRREUNDERSØKELSE, FRP/REDA



Fart på Lysaker

Fotografen har fanget inn to helt ulike former for transportmidler med god fart: Flytoget passerer Lysakerelva i retning nye Lysaker stasjon mens båtene på fjorden har vind i seilene. Bildet ble tatt i sommer med et 200 mm teleobjektiv. Kameraet var innstilt på ISO 100, blender 8 og 1/15 sekund.

MITT JERNBANEKAMERABILDE

Foto: Torbjørn Heide
Tittel: Flytogfører
Bor: Oslo
Kamera: Nikon D200



Satser på gods

Pakistan, Iran og Tyrkia er blitt enige om å satse 140 milliarder kroner over fem år for å oppgradere den 6 566 km lange strekningen mellom Istanbul i Tyrkia og Islamabad i Pakistan. Formålet er å få en rask godslinje mellom Asia og sentral-Europa. Når linjen er oppgradert, vil transporttiden bli forkortet fra 11 døgn til 3-4 døgn.

Avtale

Banedanmark og DSB har inngått en avtale som skal halvere antall forsinkelser innen 2020 og sørge for at dobbelt så mange kan reise med tog innen 2030. Ambisjonen er å være i europeisk toppklasse. For å nå dette målet er det nedtegnet 12 konkrete tiltak. Et delmål er at 90 prosent av alle tog skal være i rute innen utgangen av 2011. Du kan lese mer på www.bane.dk

Gass-lok

Det russiske jernbaneselskapet RZD har utviklet et gassturbin-elektrisk lokomotiv for bruk i godstog. GT1-001 har en effekt på 8 300 kW, nok til å dra et godstog på 15 000 tonn. Utslippene fra dette lokomotivet er bare en femdel av et tilsvarende diesel-elektrisk lok. RZD har som mål å erstatte 30 prosent av dieselforbruket sitt med gass innen 2030.

Kamp om posisjoner

Tyske DB vil kjøpe aksjene som franske SNCF har i det spanske godsselskapet Transfesa mot at SNCF skal få kjøpe andelen DB har i franske STVA, som for øvrig er majoritetseid av SNCF. Både franske STVA og spanske Transfesa har spesialisert seg på biltransport på tog. Analytikere mener forslaget om byttehandel fra DBs side kommer av at det tyske selskapet føler SNCF uavlatelig stikker kjepper i hjulene for deres forsøk på å få et fotfeste i Frankrike.

Ferdig!

Klarsignal til utbygging ble gitt i 2005 mens det konkrete arbeidet startet i juli 2008. To år etter har kineserne bygd ferdig en 301 km lang høyhastighetsbane (for 350 km/t) med 21 stasjoner mellom Shanghai og Nanjing, inklusive passering av Yangtse-deltaet. Kina har nå 1995 km med baner som tåler 350 km/t.

Malmö gjør klar til fest

- Citytunneln kommer til å forandre hverdagen for mange. Derfor har vi valgt å lage en innvielsesfest på to uker for at så mange skåninger som mulig kan delta, sier informasjonssjef Anders Mellberg i Citytunneln.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** CITYTUNNELN/KLAS ANDERSSON

Citytunneln er en 17 kilometer lang jernbane som skal forbinde Malmö Central med København over Øresundbrua på en enklere og hurtigere måte enn i dag. Anlegget bidrar også til en kraftig forbedring av kapasitet, og til å knytte det øvrige jernbanenettet i regionen bedre sammen.

Byggearbeidene er nå så godt som ferdige og den omfattende testingen kan begynne. Dessuten må det ryddes og vaskes på de nybygde stasjonene før publikum kan slippe til på den store innvielsesfesten 4. desember.

Først ved ruteendringen søndag 12. desember skal de første rutegående togene ta i bruk det nye jernbanenettet, der seks kilometer går i to parallelle tunneløp under byen. Det skjer så snart klokka har rundet midnatt natt til den søndagen.

Komplisert prosjekt

Byggingen av Citytunneln har vært et særdeles komplisert prosjekt ettersom den går gjennom den eldste bebyggelsen i Malmö og i tett bebygd strøk. Tre nye stasjoner, Malmö C Nedre, Triangeln og Hyllie, er bygd under bakken. Likevel, etter fem år med anleggsvirksomhet ser det ut til at budsjettet på 8,486 milliarder svenske 2001-kroner vil holde.

En bivirkning av byggingen er at Malmö har fått mye nytt land. To millioner kubikkmeter med masse fra Citytunneln er kjørt til den nordre havnen i byen. Der blir kombiterminalen utvidet og modernisert for å gjøre det enda enklere å terminere gods mellom skip, tog og biler.



SNART FERDIG: Huset over nedgangen til den nye Malmö C Nedre på Anna Lindhs plass er allerede ferdig. 4. desember blir Citybanen offisielt innviet, men både uka før og uka etter skal det festes for nyanlegget i Skåne.



KOKKELIMONKE: Togselskap som vil kjøre tog inn til den vakre katedralen i Köln, kan regne med å bli diskriminert i forhold til Deutsche Bahn, frykter EU-kommisjonen.

Får kjeft av EU-kommisjonen

13 EU-land vil bli tauet inn til EU-domstolen hvis de ikke etterlever direktivene som åpner for konkurranse på sporet. EU-direktivene kom i 1991 og 2001 og skulle vært iverksatt innen 15. mars 2003. Alle de skandinaviske landene går fri.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** WIKIPEDIA COMMONS

Det er ikke hvilke som helst jernbaneland som nå får en smekk av EU-kommisjonen. På lista står både Tyskland, Frankrike, Italia og Spania sammen med Østerrike, Tsjekkia, Portugal, Hellas, Ungarn, Irland, Luxembourg, Polen og Slovenia.

Den første jernbanepakken fra EU hadde som hensikt å gjøre det lettere å få konkurranse på sporet. I Norge ble for eksempel NSB delt i 1996 slik at Jernbaneverket skulle være en uheldet eier av infrastrukturen mens NSB kunne bli ett av flere togselskap som kjørte på denne.

I mange europeiske land har de ikke foretatt denne delingen. Anklagene mot de 13 landene går da også på at infrastruktureier ikke er upartisk verken når det gjelder å bestemme rettferdige kjøreveisavgifter eller ved å tildele ruteleier.

Lang prosess

EU-kommisjonen startet undersøkelsen av medlemslandene for flere år siden. I 2008 stod det 24 land på denne lista som nå i det minste er redusert til 13. Fortsatt så foregår det en prosess mot disse medlemslandene for å unngå at sakene havner i EU-domstolen.

Et klart krav fra EU som må innfris, er at hvert enkelt land skal påvise at de har en tilsynsmyndighet som er fullstendig uavhengig av togselskapene.

For EU, som er tuftet på målet om fri flyt av varer, kapital og arbeidskraft, er det svært alvorlig når enkelte land legger hindringer i veien for tilgang til jernbanemarkedet og heller ikke har gjennomsliktige betingelser for hva som kreves for å få lov til å kjøre tog i landet.



Jernbaneverket

Sentralt

Pressesjef
Jan Erik Kregnes
Mobil: 916 55 421
e-post: erik@jbv.no

Info Utbygging

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

Info Øst

Informasjonssjef
Thor Erik Skarpen
Tlf: 22 45 51 44/916 55 144
e-post: skat@jbv.no

Info Vest

Informasjonssjef
Inge Hjertaas
Tlf: 59 96 60 50/916 50 176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

Informasjonssjef
Dag Svinsås
Tlf: 72 57 25 25/916 72 525
e-post: dags@jbv.no

Info Sørlandsbanen

Informasjonssjef
Henning Lode
Tlf: 51 56 96 50/916 69 650
e-post: holde@jbv.no



Store tider

For en drøy måned siden passerte vi et forholdsvis rundt tall for jernbanens historie i Norge. I første bind av den nye jernbanehistorien fra 2004 lar Trond Bergh datoen 8. juli 1890 markere innledningen til epoken 1890–1920 som han kaller «Jernbanens store tid». Og det som skjedde denne dagen, var at Stortinget brøt en femtenårig stillstand i jernbaneutbyggingen ved å vedta tre nye jernbanelinjer. Det var Setesdalsbanen mellom Kristiansand og Byglandsfjord; det var en bane mellom Hamar og Sel i Gudbrandsdalen og det var en bane mellom Kongsvinger og Flisa. Ingen av dem var særlig epokegjørende. Viktigere var det at jernbaneutbyggingen kom i gang igjen, og det skulle følge atskillig mer imponerende prosjekter enn de tre som ble vedtatt for 120 år siden den 8. juli.

Aldri, verken før eller senere, har det vært bygd så mye jernbane – og helt uten opphold – i Norge som i de 30-40 årene etter 1890, skriver Trond Bergh.

Vi skal feste oss nærmere ved én av de tre banene fra vedtaket i 1890. Strekningen Kongsvinger – Flisa er som kjent den søndre delen av Solørbanen. Denne strekningen ble åpnet for trafikk allerede i 1893. Den nordre delen av banen mellom Flisa og Elverum ble vedtatt i Stortinget i 1894, og her gikk det atskillig tregere med omsetting av stortingsvedtaket til omforent trase og ferdig bane. Først i 1910 var nordre del av Solørbanen klar for togtra-



fikk, og den 3. desember i år er det 100 år siden statsminister Wollert Konow (SB) kunne foreta den høytidlige åpningen.

Som for Hovedbanen i sin tid var det særlig transport av tømmer som ble lagt i argumentskålen for anlegg av Solørbanen. Men Solørbanen hadde gjennom Glomma en mye sterkere konkurrent enn det Hovedbanen hadde hatt. Det skulle vise seg at både skogeierne og tømmerkjøperne i stor grad fortsatte å satse på fløting, og Solørbanen gikk med underskudd hvert eneste år.

I anledning 100-årsjubileet for strekningen Flisa – Elverum har Jernbanemuseets årbok for 2010 viet banen en meget interessant artikkel med tilhørende fotos. Det er museets eminente foto-

ekspert Thor Bjerke som har laget jubileumskavalkaden, og som hyllest til årboken og et glimt fra gamle tider skal vi unne oss en smakebit av hvordan Håndbok for Jernbanetjenestemenn fra 1926 presenterte virkeligheten ved én av stasjonene langs banen:

Haslemo st. (ikke klassifisert) ligger i Åsnes herred, Hedmark. Post. Leilighet 4 v. og kj. i 2. etasje. Pumpe i kjelleren, hvorfra vannet pumpes til beholder i kj. Elektrisk lys. Kontor og venterum. Godshus i flukt med st.bygningen. Hovedspor og gj.gående sidespor. Alm. bondetrafikk. Betjenes av ekspeditrise. Tjenestetid f.t.: 5.15 fm.–6 em. 1landh. ved st. Til kirke ca. 3 km. Læge, jordmor apotek og lensmann ved Flisa. Skatteprosenten i år 14,4. 5-delt folkeskole ca. 3 km fra st. St. ligger på en furumo,

Haslemoen, som er ca. 1 mil lang. Til Glomma ca. 1 km. Litt jakt og fiske.

Det var tider, det!

Omtrent på samme tid var ingeniøren Robert Lorange baneinspektør på Finse, og i den nevnte årboken har Finn Halling, sønn av den legendariske fortelleren og mangeårige lederen av rutekontoret i NSB, Hallvard Halling, redigert og gjengitt Lorange's egen beretning om sine seks, til dels dramatiske, år på Finse mellom 1918 og 1924. For undertegnede, som hadde ansvaret for å informere om vinterlige blokader på Bergensbanen så sent som i 1980-årene, gav beretningen både gjenklang og perspektiv. Enhver med interesse for jernbanen bør skaffe seg årboken for 2010.