

Jernbane

NR 8-2010

magasinet



Vil ha norsk kystbane

Botniabanan langs den nordsvenske kysten er nettopp åpnet. Nå lanseres en norsk kystbane som ifølge Jernbaneforum Sør er et «dobbelte så godt prosjekt».

Side 4-9



Jernbaneverket

Korte og lengre perspektiver

Jernbanemagasinet har vært i Sverige og reist med den nyåpnede Botniabanan. Bygget for hastigheter opp til 250 kilometer i timen og utrustet med framtidens signalsystem ERTMS er det en bane som gir relevante perspektiver også for utviklingen her i landet. Allerede nå har den nye banen svært fornøyde passasjerer, selv om svenskene betegner åpningsmånedene som en «tjuvstart» på det som skal komme etter hvert.

Botniabanan er tydeligvis også en inspirasjon for flere av jernbane-foraene her i landet og en vitamininnsprøytning for alle som vil være med og påvirke utviklingen av det norske jernbanekartet. Vi i Jernbaneverket er også i full gang med spennende planoppgaver, og som oppspill til neste Nasjonal transportplan arbeides det med en ny strategi for det vi betegner som Intercityområdet, for ikke å glemme den store høyhastighetsutredningen der det nå er klarlagt hvilke firmaer som skal være med og gjennomføre de mange delutredningene som inngår i oppdraget.

I september godkjente Samferdselsdepartementet planprogrammet for det nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski, og derved passerte vi nok en ny milepæl på vei mot framtida.

De spennende framtidsperspektivene skal ikke hindre oss i også å ha fokus på det som må skje i et kortere perspektiv. Det er utrolig viktig at vi så raskt som mulig gjenoppretter kundenes tillit til dagens jernbane. Den kommende vinteren vil være en virkelig test på om både vi og togselskapene har gjennomført de riktige forbedringstiltakene til nå. SINTEF i Trondheim har levert en rapport som peker på flere viktige tiltak. Den rapporten, som også omtales i dette bladet, vil bli aktivt fulgt opp av Jernbaneverket - også da i nært samarbeid med togselskapene.

I fire sammenhengende uker i august/september måned har vi kunnet glede oss over at gjennomsnittspunktligheten for persontogene i Norge har ligget på over 90 prosent. Det er der målettingen minst må ligge. Antall timer med forsinkelser som skyldes Jernbaneverket, er betydelig redusert, særlig i det sentrale Oslo-området. Det overbeviser meg om at det ikke bare er «godt jernbanevær» som ligger bak tallene, men også at det omfattende fornyelsesarbeidet som er gjennomført til nå, begynner å vise resultater.

Vi skal likevel ikke skru forventningene for høyt, for ennå gjenstår mye arbeid. Desto viktigere er det da at vi styrker oss i arbeidet med å gi god informasjon til kundene om avvik, og at vi er flinke til å få følge opp kundenes behov. Åpningen av det nye kundesenteret vårt nå i september er et viktig virkemiddel for å klare dette.

Vi skal kontinuerlig jobbe for forbedringer - både i det korte og i det lengre perspektivet.

Elisabeth Enger



Innhold



12
- Litt bedre

Samferdselsministeren gleder seg over at Jernbaneverket tar kunden på alvor, men understreker behovet for bedre infrastruktur.



18
Før danskene?

- Norge kan ha de første ERTMS-togene i trafikk før danskene, forteller Fredrik Strandos Gravdal.



26



20
Nytt utstyr

Jernbaneverket ruster seg mot vinteren og bruker 70 millioner kroner på bedre utstyr og beredskap.



«Ny» bane

Banen over Dovrefjell fornyes så det synes - og merkes. Snart er det bare signalanlegget som begrenser hastigheten til 130 km/t ...

38
Ivrig!

«Ho Vibeke e' engasjert i alt ho driv med. Og det ho itj driv med.» sier hennes egen sjef.

Den svenske åpenbaringen	4
- Positivt initiativ	8
Fire på toget	9
Innenriks	10
Alt for kunden	12
Hva sier pendlerne?	13
Dokumenterer fornyelsen	14
To historiske løp	16
Min arbeidsdag:	
Teknologisk revolusjon	18
- Systematisk vinterproblem	20

Vekk med penn og papir	24
Fjellstøtt over Dovre	26
Innenriks	30
Vil ha nye baner i Norden	32
Fem firmaer utreder høyhastighet	34
Månedens gjest	36
Møte med: Vibeke Stav	38
Jernbanen som styres av barn	42
Mitt jernbanebilde	44
Utenriks	46
På skrått bakfra	48

Jernbane magasinet

NR 8 • 2010

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland
REDAKTØR: Tore Holtet
FOTJOURNALIST: Øystein Grue
JOURNALIST: Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Njål Svingheim
Reidar Skaug Høymork
Hilde Lillejord
Liv Turid Storli
Trude Luice N. Isaksen
Anne Mette Ehlers

FORSIDE: Johan Viklund, Bildtorget.se

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 1. oktober

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no

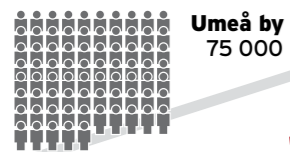
Opplag: 6.700
Layout: Cox
Trykk: Kampen Grafisk AS
Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet

BOTNIABANAN

Lengde: 19 mil
 Passasjergrunnlag
 (medregnet omland)
194 000



Bottenhavet

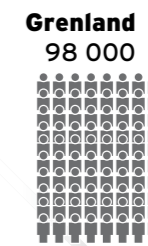


FOTO: ØYSTEIN GRUJE

TYVSTART: Botniabanan er åpnet med redusert trafikk. Alle stasjonene kalles reise-sentra og framstår som arkitektoniske symboler for svenske kystbyer.

SØRVESTBANEN

Lengde: omlag 17 mil
 Passasjergrunnlag
278 000



nyhetsgrafikk.no

Den svenske åpenbaringen

- ▶ En sørvestbane fra Porsgrunn via Brokelandsheia til Vegårshei/Tvedestrand, Arendal, Grimstad, Lillesand og Kristiansand vil bli litt kortere enn Botniabanan i Sverige
- ▶ Sørvestbanen vil nå dobbelt så mange innbyggere som Botniabanan
- ▶ Sørvestbanen vil redusere avstandsulempene langt mer enn Botniabanan
- ▶ Botniabanan står allerede ferdig mens Sørvestbanen knapt er påtenkt

Tekst: TORE HOLTET OG ARVID BÅRDSTU



FOTO: TORE HOLTET

LEVER I TROEN: Oddvar Skaiia og Reidar Braathen i Jernbaneforum Sør har sett lyset: Det bør gå en jernbane fra Brokelandsheia langs kysten av Sørlandet der folk bor helt til Kristiansand.

FOTO: ARVID BÅRDSTU



KONGELIG FEST: Kong Carl XVI Gustaf åpnet Botniabanan, og innvielsen skjedde med århundrets folkefest langs hele banen.

På Sørlandet er folk så sterke i troen at de har bygd opp et stort bolig-, handels- og næringsentrum i Gjerstad kommune der de håper det kommer en jernbanestasjon en gang i framtida.

Jernbaneforum Sør, som favner om alle fylkeskommunene fra Vestfold via Telemark til Rogaland, har lenge arbeidet for en sammenknytning av Vestfoldbanen med en forbindelse fra Porsgrunn via Brokelandsheia i Gjerstad til den eksisterende Sørlandsbanen. Nå har de utvidet planene:

Sørvestbanen må bli en dobbeltsporet høyhastighetsbane langs Sørlandskysten der folk bor.

– Vi mener dette vil bli Norges viktigste jernbane. En jernbane som vil binde sammen sju fylker og betjene halve Norges befolkning, sier Oddvar Skaiaa, KrF-politikeren som har kjempet for en



FOTO: HILDE LILLEFJØRD

moderne jernbane på Sørlandet i en årrekke – med full oppbakking fra så vel fylkeskommunene som kommunene langs traseen.

Nå står han på Brokelandsheia sammen med prosjektleder Reidar Braathen i Jernbaneforum Sør og kan fortelle at strekningen Porsgrunn-Brokelandsheia er den samme som Gardermobanen og kan bli kjørt på 17 minutter. Og at det bare er 80 km fra Brokelandsheia til Kristiansand. Der imellom ligger Vegårshei/Tvedestrand, Arendal, Grimstad og Lillesand.

Bedre enn Botniabanan

Hvis Brokelandsheia hadde ligget sør i Bottenviken, hadde de hatt stasjonen allerede.

Den 28. august foresto kong Carl XVI Gustaf innvielsen av den 19 mil lange Botniabanan, fra Kramfors i sør via Örnsköldsvik

og Nordmaling til Umeå. Innvielsen skjedde med århundrets folkefest langs hele banen. Gjennomgangstenen blant de mange taler var at Botniabanan ville bli samfunnsøkonomisk lønnsom, at den ville føre til regionforstørrelse og kraftig vekst i denne regionen, og til vekst i hele Sverige.

– Den store forskjellen mellom Sørvestbanen og Botniabanan er at Sørvestbanen er et dobbelt så godt prosjekt, sier Skaiaa uten blygsel og Braathen legger til:

– Strekningen fra Porsgrunn til Kristiansand er nesten like lang som Botniabanan. Men her bor det dobbelt så mange. Fra Umeå til hovedstaden Stockholm vil det med den nye banen ta seks timer med tog. Fra Kristiansand til Oslo vil toget bruke fra to til tre timer, avhengig av stoppmønster.

Trang fødsel

Botniabanan hadde en trang fødsel. I Sverige var det mange som syntes det var helt bortkastet å bruke flere milliarder kroner på et prosjekt langt nord i landet når det var så mye å bruke penger på rundt Stockholm.

Et kompromiss ble å bygge en enkeltsporet høyhastighetsbane med mange kryssingsspor for person- og godstrafikk. Her skal det fra neste høst gå 24 persontog og 20 godstog i døgnet.

Allerede den første ordinære

avgangen fra Örnsköldsvik kl. 06.46 til Umeå den siste mandagen i august ble stappende full. Hvor mye kapasitet har Botniabanan å gå på?

– Det er gjennomført simuleringer av ulike modeller. Det man har sett, er at det blir for mange tog hvis man skal kjøre halvtimesfrekvenser. Med timestog skal det fungere fint. I rushtid morgen og ettermiddag får banen virkelig testet seg, forteller Lennart Westberg, administrerende direktor for Botniabanan AB, selskapet som

BILLIG

Enkeltreise Örnsköldsvik-Umeå (116 km) koster SEK 120 (NOK 103). Månedskort vil koste SEK 1500 (NOK 1287). Reisen tar nå 55 minutter, men skal ned i 44 minutter neste høst.

Strekningen Örnsköldsvik-Umeå er nøyaktig den samme som Oslo S-Tønsberg. Her koster en enkeltbillett 201 kr og en periodebillett (30 dager) 2824 kr. Reisen tar i dag 1,5 timer.

BOTNIABANAN

- ▶ 190 km fra Nylund på Ådalsbanan til Umeå.
- ▶ Enkeltsporet høyhastighetsbane (250 km/t med tog som krenger, ellers 220 km/t)
- ▶ Godstog kan kjøre 120 km/t med maks togvekt på
 - 1400 tonn
 - 25 km tunneler
 - 143 bruer
 - 22 kryssingsspor
 - 25 tonn aksellast
- ▶ Kurveradius på minimum 3200 meter
- ▶ Byggetid: 1999-2010
- ▶ Budsjett SEK 13,2 mrd. 2003-kroner
- ▶ Det største jernbaneprosjektet i Sverige siden 1937
- ▶ Stockholm-Narvik vil kunne kjøres på 14,5 t mot dagens 18,5-20 timer

REISESENTER: Alle de nye stasjonene er bygd som reisesentra, med god korrespondanse med andre transportmidler.

har stått ansvarlig for byggingen.

På Brokelandsheia er Skaiaa og Braathen klinkende klare på at en ny jernbane langs Sørlandskysten må ha dobbeltspor fra dag én.

– Det var en tabbe at Botniabanan ble bygd som enkeltsporet bane, mener Skaiaa.

Harry-spor?

Da Lennart Westberg overleverte banen til Trafikverket, hadde han brukt 629 millioner kroner mindre enn budsjettet på å bygge Botniabanan. Det vil si at hver

«Vår erfaring er at kommunene har bidratt til å holde nede kostnadene»

LENNART WESTBERG, VD Botniabanan AB





«Den store forskjellen mellom Sørvestbanen og Botniabanan er at Sørvestbanen er et dobbelt så godt prosjekt»

ODDVAR SKAIAA, fylkesvaraordfører (KrF) i Aust-Agder og leder av Jernbaneforum Sør

kilometer har kostet i overkant av 75 millioner svenske kroner – langt under det tilsvarende jernbaneutbygginger koster på kontinentet.

– Vi forhandlet fram de fleste kontraktene i 2003 og noen i 2004. Da var det dårlige konjunkturer for anleggsbransjen, og vi fikk gode kontrakter. Den andre viktige årsaken til at vi kunne bygge så billig, er at vi går gjennom utmark. Vi har sett at det er mange ganger dyrere å bygge i et tettsted som Umeå enn gjennom skogen, forklarer Westberg.

Den sørlige delen av banen, fra Örnsköldsvik og sørover til banen kobles sammen med Ådalsbanan, likner veldig på Sørlandet med dype daler og høye fjell. Der er det bygd mange og lange tunneler og fyllinger på opp til 25 meter. Og da blir det dyrere:

– Her har det kostet 2-3 ganger så mye per kilometer sammenliknet med over slettelandet gjennom Nordmaling og videre nordover, sier Westberg.

Den lave prisen på utbyggingen ser ikke ut til å ha gått ut over

kvaliteten på banen. Selv i 200 km/t kan du trygt stå i midtgangen med kaffekoppen uten å søle.

Dessuten omfatter summen bare banen. Stasjonene, eller mer korrekt skysstasjonene (resecentrum), er bygd av kommunene med kommunale midler.

Frir til DnB NOR

I Jernbaneforum Sør har de også begynt å tenke på kostnader og finansiering. Et grovt anslag tilsier en prislapp på 20-30 milliarder kroner – forutsatt at banen finansieres fullt og helt som ett prosjekt. Botniabanan ble bygd av et aksjeselskap der stat, fylkeskommuner (landsting) og kommuner var medeiere. Noe slikt ser de for seg på Sørlandet også:

– Ja, hvorfor ikke opprette Sørvestbanen AS som utbygger av den første høyhastighetsbanen i Norge?, tenker Skaiaa, som også har sjekket noen alternativer til finansiering:

– Vi har spurt DnB NOR og fått til svar at de har nok egenkapital til å lånefinansiere en slik bane.

Reidar Braathen, med erfaring



FOTO: ØYSTEIN GRUE

fra næringslivet, kommenterer at det vil være «banks å gå inn i et slikt prosjekt».

I Sverige er Lennart Westberg sikker på at den måten Botnia-

banan AB har vært organisert på, har vært svært positiv.

– Vår erfaring er at disse kommunene har bidratt til å holde nede kostnadene. Kommunene har vært representert i styret og har vært fullt ut oppdatert på prosjektet. På den måten har de kunnet ta med seg våre problemstillinger inn i sin kommunale organisasjon og fått en smidigere framdrift. Dessuten er det utvilsomt billigere og mindre ressurskrevende å ha et godt samarbeid mellom ulike parter som likevel må samarbeide gjennom at man planlegger sammen, i stedet for hver for seg.

Føre var

Jernbaneforum Sør har allerede satt kommunene i beredskap. – Jeg har snakket med ordførerne og bedt dem tenke arealplanleg-

ging i en viss nærhet til bysentra. Her kan vi få til en samfunnsplanlegging med jernbanen som tyngdepunkt. Med Sørvestbanen vil vi kunne skape et helt nytt transportsystem, sier Oddvar Skaiaa.

Den viktigste drivkraften for arbeidet med Sørvestbanen er likevel mulighetene til å utvikle regionen:

– Det er her veksten vil komme, ikke minst hvis det kommer en ny jernbane langs kysten til Kristiansand og videre mot Stavanger. Hvis vi ikke bygger ny infrastruktur, vil Norge få et enormt sentraliseringsproblem. Og vi vet at dette er et vekstområde, sier Skaiaa, som er helt sikker på at folk vil reise med tog når det er lagt til rette for det:

– Men det nytter ikke å komme med et antikt tilbud!

BYGD AV AS: Botniabanan ble bygd av et aksjeselskap. Jernbaneforum Sør argumenter for en tilsvarende modell på Sørvestbanen.

FIRE PÅ TOGET

Anita Hägström, Lögdeå i Nordmaling:
– Jeg både bor og jobber i Nordmaling og kommer ikke til å bruke toget på jobb. Men jeg ser fram til å kunne reise på shopping og fornyelser. Botniabanan vil bety utrolig mye for Nordmaling. I dag er det mange som pendler med buss til og fra Umeå.



Anna Byström, Örnsköldsvik:
– Det var et veldig fint tog. Vi var fire som reiste sammen og hadde en fin reise. Dette kommer jeg til å bruke når jeg skal til Umeå og fra neste år til Stockholm.



Ulrik Almqvist, Vännäs:
– Alle har ventet på Botniabanan, på å få tog der folk bor. Jeg har vært konduktør i 29 år og vet at mange av kollegaene mine får problemer med hoftene etter å ha gått i nattoget i mange år. Slike problemer får vi aldri på denne banen.



Britt-Mari Moström, Sollefteå:
– Denne togreisen var veldig trivelig, billigere enn bus-sen, helt stille og så gikk det så fort. Neste år kan jeg ta toget fra Kramfors når jeg skal besøke barn i Umeå. Det var absolutt riktig å bruke 15 milliarder kroner på Botniabanan. Den vil gi et løft for hele regionen.



Tom R. Stillesby, prosjektleder for Høyhastighetsutredningen.

- Positivt initiativ

Høyhastighetsutredning Tom R. Stillesby er positiv til initiativet fra Jernbaneforum Sør – og fra andre.

– Jeg hadde et møte med alle jernbaneforaene i august. I etterkant har jeg hatt dialog med ledelsen og skal i høst nedover til Sørlandet for å presentere måten vi har lagt opp utredningsarbeidet på, sier Stillesby, som også har god

dialog med andre jernbanefora:

– I oktober skal jeg både til Geilo og til Tynset.

Gjennom jernbaneforaene har Stillesby kommet i kontakt med både fylkeskommuner og kommuner, og han begynner etter hvert å få en god oversikt over forslagene som verserer rundt ulike trasevalg:

– Jeg har så langt talt opp 20 for-

slag til traseer i de seks korridorane vi har fått i oppdrag å utrede. Hvilke av disse som ligger best an og til slutt blir anbefalt, er det selvfølgelig altfor tidlig å si noe om. Men jeg har i mitt mandat at dette skal være en åpen prosess, og det skal jeg leve opp til, sier Tom R. Stillesby.

Detaljplanen for traseer blir først laget neste år.

Velger seg Narvik

Det kanadisk eide gruveselskapet Northland Resources sitter på enorme mengder jernmalm i grensetraktene mellom Sverige og Finland i Pajala-/Kolariområdet. Fra gruvene skal de kjøre malmkonsentrat med lastebiler til Svappavaara der de treffer på Malmbanan. Derfra skal malmen gå med tog til Narvik havn. Northland Resources forventer å produsere den første malmen i 2013 (1,5 mill. tonn) og å nå full årsproduksjon på 5 millioner tonn i 2014.

Oppgradering

I løpet av sommeren er det vasket og spylt, malt, asfaltert og bygget på mange av stasjonene vest for Oslo. På Spikkestad er det lagt ny asfalt og satt opp ny belysning på parkeringsplassen, som nå har fått økt kapasiteten med 30 biler til totalt 80. Det samme er gjort på Røyken, der det nå er plass til 120 biler. Her er det i tillegg bygget nytt leskur.

Slutt på Storlien

SJ har bestemt seg for å snu nattogene og X2000 i Duved i stedet for å kjøre dem helt til Storlien, som de har gjort i alle år. Faktisk ble det kjørt nattog til Stockholm også fra Trondheim en periode. Etter et fall i antall reisende på 32 prosent i løpet av første halvår vil SJ heller bruke ni millioner på å bygge om stasjonen i Duved, som ligger fem mil øst for Storlien. Både reiselivs-næringen og Svenska turistförningen, som har over 50 000 overnattinger i dette området hvert år, protesterer heftig. Ettersom SJ har krav på seg om å drive lønnsomt, ser det ut til at protestene preller av.

Når tog erstatter fly

Rapporten «Krafttak for riktig kraftbruk» fra NITO, Norsk Industri og Norges Naturvernforbund viser hvordan Norge kan kutte sitt klimautslipp med ti millioner tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020. Hvis utslippsreduksjonen måles per energienhet, gir det mest utslag å erstatte fly med eldrevne tog. Varmepumper som erstatter fossil energi, kommer på andreplass i den samme oversikten, tett fulgt av eldrevne godstog som erstatter vogntog.

Fauske stasjon i ny drakt

Jernbaneverket har brukt i overkant av 60 millioner kroner på Fauske stasjon de siste årene. Det vises!

Tekst: STIG HERJUAUNE OG ARVID BÅRDSTU **Foto:** FRIDA KALBAKK

De siste årene er det gjennomført tre større prosjekt ved Fauske stasjon. Arbeidet med en ny sporplan til 38 millioner kroner er utført av JBV Drift. Formålet med den nye sporplanen er mulighetene til å krysse lengre tog. Stasjonen har fått to gjennomgående togspor samt at spor 1 er rettet ut for å få på plass plattformutvidelsen.

Videre er det bygd en ny kulvert i nordenden av stasjonen. Her gikk det en gang i tiden en vei, men de siste årene har planovergangen lovlig sett vært nedlagt uten at folk i området har brydd seg så mye med det. Følgen har vært et vell av meldinger om farlig og ulovlig ferdsel i sporet. Med kulverten inne kan folk ferdes fritt på snarveien fra boligfeltene på østsiden av sporene og ned til Fauske sentrum.

Penere stasjon

Det tredje store anlegget er bygging av ny mellomplattform og oppjustering av hovedplattformen foran stasjonsbygningen.

- Både mellomplattformen og hovedplattformen er blitt kjempefine. Jeg er veldig godt fornøyd med arbeidet som er gjort. Det er blitt pent og estetisk flott her nå, sier trafikkstyrer Rolf Røskaft på Fauske stasjon.

Hovedplattformen er nå så lang at det lange nattoget på Nordlandsbanen får god plass til perrong. Samtidig er plattformene blitt forhøyet slik at det er lettere å komme seg av og på toget.

Hvis Røskaft skal ønske seg noe mer nå, er det en sikring av den store stasjonstomta så det ikke blir så enkelt for folk å ta snarveien.

- Med kulverten på plass er problemet blitt borte i nordenden mens det er fortsatt er en del trafikk over tomten her, forteller Røskaft.



OPPDATERT: Fauske stasjon har fått en grundig runde med fornyelse de siste årene. Til sammen mer enn 60 millioner kroner er brukt på dette.



PREIS: Når klokka og monitoren er samstemte om at toget skal gå og konduktøren kan vinke toget av gårde i rute, blir livet bedre for mange.

Flere tog i rute

- Framgangen er tydelig og gledelig, men det er ingen grunn til å tro at vi ikke også vil oppleve tilbakeslag, sier banedirektør John Ole Grinde om punktlighetstallene som for flere uker på rad viser en punktlighet for persontogene i Norge på 90 prosent eller mer.

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

Den store fornyelses- og vedlikeholdsinnsatsen i Oslo er cirka halvveis. Nå er det tydelig at der innsatsen er størst, er også framgangen størst.

- I baneområde Stor-Oslo har vi nå en tydelig og stor bedring. Fortsetter den trenden vi nå ser utover høsten, ligger vi an til 40 prosent reduksjon i forsinkelsestidene i andre halvår sammenliknet med første halvår i dette området, sier John Ole Grinde.

Det er særlig viktig da feil i infrastrukturen i Oslo-gryta raskt ødelegger punktligheten over det meste av jernbanenettet.

Langt igjen

Selv om framgangen nå er tydelig over mange uker i strekk, advarer banedirektøren mot å trekke for raske konklusjoner:

- Vi er altså bare halvveis i fornyelsesjobben i Stor-Oslo, og på landsbasis har vi utført cirka 20 prosent av det vi i vår tiårsplan må gjøre i vedlikeholdet for å få god nok infrastruktur. På kort sikt er vi for eksempel stadig sårbare for utslag av dårlig vær. Slitne anlegg påvirkes lettere av ytre forhold enn nyere anlegg, forklarer Grinde.

Banedirektøren pendler selv med Vestfoldbanen og merker at togene nå er betydelig mer presise:

- Det meste av det som påvirker togene på Vestfoldbanen, skriver seg fra problemer i Oslo-området. Når vi nå ser en så tydelig bedring i Oslo, blir det også bedre for de andre banene. Nå blir det spennende å følge utviklingen utover høsten, men tilbakeslag må vi nok fortsatt påregne, avslutter Grinde.

Populært

Til 42 plasser som trafikkstyrer aspiranter kom det inn ikke mindre enn 599 søknader. Den 1. september startet de utvalgte 42 på sin ni måneders lange utdanning, der halvparten av tiden vies til teori mens den resterende består av praksis på en stasjon. Kjønnbalansen er det heller ikke noe i veien med i denne klassen ettersom det er tatt inn 20 menn og 22 kvinner. Hvis de består samtlige eksamener, er det jobb til alle. I Jernbaneverket er det nå 405 trafikkstyrere, eller tpx'er som er populærbetegnelsen. Til tross for at stadig mer av jernbanenettet blir fjernstyrt, vil det bestandig være bruk for trafikkstyrere ute på enkelte stasjoner, når det bygges nye baner, og de kan også bli togledere.

Ikke diskriminert

En rullestolbruker kom ikke om bord i et tog fra Askim da skinnene for rullestol i toget var for smale til den aktuelle rullestolen. Rullestolbrukeren klaget affæren til Likestillings- og diskrimineringsombudet. Ombudet konkluderer med at NSB ikke har handlet i strid med kravet til universell utforming fordi «det på det nåværende tidspunkt vil innebære en uforholdsmessig byrde å universelt utforme alle tog». I Nasjonal transportplan er det anslått at universell utforming vil ta ti år.

Tar helt av

På Gardermoen er det satt passasjerrekorder måned for måned i sommer. Mens juni ble den nest beste måneden siden Gardermoen åpnet i 1998, bare slått av juni 2008, ble juli den beste julimåneden siden åpningen. August slo også rekorden for denne måneden gjennom alle tider. I hver av disse tre månedene i år har mer enn 1,8 millioner passasjerer brukt flyplassen på Romerike. Nesten to av tre reiser går til utlandet. Hvis ikke flytrafikken i år hadde blitt rammet av vulkanstøv fra Island eller vektere i lønnsstreik, hadde veksten i flytrafikken allerede vært på samme nivå som før finanskrisa, rapporteres det fra Gardermoen.

Alt for kunden

- God informasjon løser langt fra alle problem, men god informasjon kan gi både en litt bedre og en litt enklere reise, sa samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa da hun åpnet Jernbaneverkets kundesenter.

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

Statsråden var for øvrig klinkende klar på at hovedutfordringen for jernbanen er at infrastrukturen mange steder er gammel og sliten.

- Det er først når infrastrukturen blir bedre at vi får redusert avvikene, og at vi får fornøyde passasjerer, sa Meltveit Kleppa, samtidig som hun understreket at det ikke er noen tvil om behovet for videre satsing, og at det behovet vil vare lenge.

Men når det oppstår frustrerende avvik, var statsråden klar på at kundene blir mindre frustrerte om de får god informasjon om det som skjer.

- Derfor er det så bra at Jernbaneverket har tatt dette ønsket og kravet fra kundene på alvor og

opprettet kundesenteret, sa Meltveit Kleppa.

Inn i vår tid

Trafikkdirigør Bjørn Kristiansen erkjenner at Jernbaneverket må bli bedre på informasjon til kundene. Han har på kort tid tatt Jernbaneverket inn i informasjonsalderen for alvor.

- Kundesenteret i Drammen skal kunne ivareta alle spørsmål fra de togreisende som de ikke finner eller får svar på andre steder. Det skal være en enkel måte å komme i kontakt med oss på, sier Kristiansen.

- Men det skal også bli en sentral for formidling av informasjon ut til kundene på internett, Facebook og Twitter.

Her og nå

For alle som har en mobiltelefon med webleser, er nyheten at de nå får sanntidsinformasjon om toggangen på en hvilken som helst stasjon langs jernbanenettet. Denne informasjonen hentes fra m.jbv.no.

Med alt dette på plass synes statsråd Meltveit Kleppa at Jernbaneverket har lagt et godt grunnlag for å få en bedre kommunikasjon med kundene. Selv om også hun er klar over at det er når behovet for informasjon er aller størst, ved store avvik, at det er vanskeligst å gi informasjon.

Uansett er det ei ny tid for jernbanen, med stødige fornyelse av gammel infrastruktur og flere veier til god informasjon.

SENTRAL: Leder av kundesenteret Kamal Kamboj, jernbanedirektør Eilsabeth Enger og statsråd Magnhild Meltveit Kleppa applauderer for trafikkdirigør Bjørn Kristiansens ønske og håp om mer fornøyde kunder og flere på tog.



SLIK NÅR DU JERNBANEVERKET

- ▶ Ved e-post: kundesenter@jbv.no
- ▶ Ved SMS eller MMS: Send kodeord JBV til 26112
- ▶ Her finner du kundesenter på nett: www.jernbaneverket.no/kundesenter
- ▶ Jernbaneverket er også på Facebook og Twitter



PÅ MOBIL: Har du mobil med webleser, får du oppdatert informasjon om toggangen på m.jbv.no.

HVA SIER PENDERLERNE?

Ingrid Emilie Piiskog

Pendler Oslo-Ås
- Jeg har bare pendlet et par måneder og foreløpig har det gått greit. En gang toget ikke kom, fikk vi buss og drosje videre uten at vi tapte så mye tid på det. Jeg vet ikke om jeg kommer til å benytte kundesenteret.



Inger Daatland

Frekvent togbruker fra Hamar
- Informasjonen fungerer fint til daglig, jeg finner fram. Man får som oftest svar, men det er for ujevnt. På en tur jeg hadde til Fredrikstad, var det særdeles dårlig informasjon både fra NSB og Jernbaneverket. Sist jeg tok toget fra Hamar til Oslo, var det også dårlig med informasjon.



Håvard Gjeldokk

Pendler Spikkestad-Oslo
- Jeg tar tog til og fra jobb. Jeg abonnerer på tekstmeldinger fra NSB og har NSB som app på telefonen, så jeg er godt informert. Jeg tror nok ikke jeg kommer til å klage. Er stort sett fornøyd.



Hanne Sæthern Mostafa

Pendler Ski-Oslo
- Det største problemet for vanlige trafikanter er å vite forskjellen på NSB og Jernbaneverket. Ved avvik er det vanskelig å skjønne hvorfor det ikke er mulig å få fram informasjon til toget. Jeg ønsker meg klar informasjon og raskere behandling.





Dokumenterer fornyelsen

Fram til midten av november kan de mange som frekventerer Oslo S, ved selvsyn få se noe av det som skjedde da jernbanen var stengt i sommer – takket være Jernbanemagasinet's to fotografer.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **foto:** HILDE LILLEJORD

Jernbanemagasinet's eminente fotografer, Hilde Lillejord og Øystein Grue, var høyt og lavt med fotoutstyr under anleggsperioden i sommer. Noen av bildene ble benyttet i forrige utgave av Jernbanemagasinet, men mange lå an til å lide en skjebne som et digitalt minne på en harddisk.

I forbindelse med den offisielle åpningen av Jernbaneverkets

kundesenter og app'en om sann-tidsinformasjon om toggangen på mobiltelefon, ble det også åpnet en utstilling med bilder og informasjon om sommerens anleggsarbeid mellom Oslo og Holmestrand.

Det er ikke mange forunt å komme så nær et anleggsområde som Jernbanemagasinet's fotografer. De mange har derfor heller ingen sjanse til å fatte helt hva et slikt anlegg innebærer.

Utstillingen vil forhåpentligvis bøte litt på det slik Hilde og Øystein har fanget steder og situasjoner gjennom objektivene. I tillegg gis det informasjon om noe av omfanget av arbeidene, som at det ble montert 298 akseltellere, strukket 170 000 meter med signalkabler og lagt 22 000 nye sviller.

SER FOR OSS: Fotografene Øystein Grue og Hilde Lillejord har dokumentert sommerens anleggsarbeid i Oslo-området med kamera.



FOTO: ARVID BÅRDSTU

FOTOGRAFENE

Øystein Grue

- Født 1959
- Mellomfag kristendom fra Universitetet i Oslo
- Journalistutdanning fra Volda
- Fotoutdanning fra Bilder Nordic
- Utdannet hovedsikkerhetsvakt for arbeider i og nær spor
- Har illustrert bøkene «Jomfru Mariablomer; Eit knippe legender» og «Undring» (Luther forlag)
- Har arbeidet 15 år i Aftenposten og to år i Oslo Energi.
- Ansatt i Jernbaneverket siden 1998 og er nå fotojournalist i Jernbanemagasinet

Hilde Lillejord

- Født 1977
- Bachelor i sosialantropologi fra Universitetet i Bergen og Sydney
- Bachelor i fotojournalistikk fra Høgskolen i Oslo
- Representert i «Asylsøker», utgitt av Norsk asylsøkerorganisasjon (NOAS) til 25-årsjubileet, og i «Norsk dokumentarfotografi i dag» (Forlaget Press/Fritt Ord)
- Jobbet som frilanser og vikar i VG, Dagbladets magasinesk, KK, Memo og Dagsavisen
- 1. pris «Årets bilde» i kategori Dagligliv i Norge, 2007
- Ansatt som nabokontakt i JBV Utbygging og jobber også som fotojournalist i Jernbanemagasinet



To historiske løp

Follobanen mellom Oslo og Ski blir historisk i bred forstand: Norges lengste jernbanetunnel på 19 kilometer skal bygges i to løp. Den skal både gi rom for høyhastighetstrafikk og økt godstrafikk samtidig som to løp gir optimal sikkerhet og et mer systematisk vedlikehold.

Tekst: TRUDE LUICE N. ISAKSEN

I september ga Samferdselsdepartementet klarsignal for nybrottsarbeid. Da godkjente Samferdselsdepartementet planprogrammet for Follobanen.

– Med dette vedtaket kan vi virkelig bygge en effektiv og fremtidsrettet bane, sier prosjektsjef Anne Kathrine Kalager fornøyd.

Viktig steg

– Med godkjenningen av planprogrammet er det tatt et viktig steg for et stort prosjekt som vil gi økt kapasitet, kortere reisetid og mer effektiv og miljøvennlig transport, sier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa i en pressemelding. Hun understreker at samarbeid med Høyhastighetsprosjektet er høyt prioritert politisk.

– Det nye dobbelsporet skal til-

passes en eventuell framtidig høyfartsbane fra Oslo og mot Göteborg og København, lyder beskjeden fra statsråden.

- Inspirerende

– Det er inspirerende at Samferdselsdepartementet har prioritert en helhetstenkning for Oslo-Ski ved å ta høyhastighet og godstrafikk på alvor. Blant annet skal vi nå utrede Bryndiagonalen, en tunnelforbindelse mellom Follobanen og godssporet til Alnabru. Dette vil gjøre det mulig å øke godstrafikken på bane, sier prosjektsjefen. – Samtidig skal vi følge høyhastighetsprosjektet tett, og vi ser frem til å få avklaringer gjennom dette prosjektet.

Nytenkning

For geologen Kalager er det ikke

tvil om at avgjørelsen om en lang, sammenhengende tunnel er en gladyhet.

– Follobanen får en tunnel på hele 19 kilometer. Dette gir spennende utfordringer for mange fagområder, ikke bare innenfor geologien. Det gir også rom for nytenkning innen jernbaneteknikk, sikkerhet og miljø, påpeker hun.

Tenke lenger

Til sammenligning er Romeriksporten dagens lengste tunnel med 14,5 kilometer.

– Vi hadde tidlig i bakhodet at Follobanens tunnel kunne bli svært lang, og vi tok noen grep i planleggingen for å forberede oss. Blant annet hentet vi inn erfaringer fra utlandet for å se hvordan

andre har bygget lange tunneler. Ute i verden argumenterer fagmiljøer for at to separate løp er den beste løsningen for tunneler over ti kilometer.

– Alle andre jernbanetunneler på dobbeltsporede strekninger i Norge er bygget med ett stort løp, forteller Kalager. På Follobanen skal vi ha høye hastigheter, store trafikkmengder, og både gods- og persontrafikk. For at dette skal fungere i fremtiden må vi tenke litt lenger.

Pris og kvalitet

I planleggingsarbeidet ble det gjort analyse på analyse innen et bredt spekter av fagområder, og papirbunken av utredninger nådde etter hvert en anelig høyde.

– Med to løp får vi mye sikkerhet og vedlikehold for pengene, understreker Kalager. Det var viktig å dokumentere planene grundig, ettersom vi antok at to løp var dyrere enn ett stort løp. Analysene fastslo at prisforskjellen mellom ett og to løp ikke er så

stor som vi trodde. To løp viste seg også å være kvalitativt sikrest, selv om også ett stort løp tilfredstilte dagens krav til sikkerhet.

Tenker vedlikehold

– Forholdene for drift og vedlikehold gjorde utslaget. Follobanen skal være i drift så mye som mulig, og derfor er vi er nødt til å tenke på vedlikeholdet fra dag én.

Trafikken kan opprettholdes i det ene løpet, mens vedlikehold pågår uforstyrret i det andre løpet. I dobbeltsporede tunneler er dagens praksis at hele tunnelen stenges ved feilretting og vedlikehold.

– Med to løp bygger vi ikke et problem for samfunnet. Tvert imot bygger vi en løsning for å kjøre mest mulig tog.

Tunnelboring?

– Bygging med tunnelboremaskin (TBM) kan absolutt bli aktuelt. En tidligere utredning viser at ved to løp kan TBM være konkurransedyktig sammenlignet med å sprengne, men dette må vi se mer på før vi konkluderer. Derfor henter vi nå inn utenlandske rådgivere. Det norske fagmiljøet er drivende godt på sprengning, men TBM har vært lite brukt i Norge.

– Med TBM trenger vi ett stort, fabrikkliggende angrepspunkt for tunnelarbeidet, mens ved sprengning trenger vi 6-7 tverrslag for å få en god fremdrift. Oslo-Ski er ikke planlagt med en fremdrift på sparebluss, men vi legger opp til en forsvarlig tunnelbygging hvor vi tar hensyn til sikkerhet, miljø og omgivelser.

TO SPENNENDE LØP: Klarsignalet for to tunnelløp mellom Oslo og Ski åpner for spennende utfordringer på mange fagområder.

«Med to løp får vi mye sikkerhet og vedlikehold for pengene»

ANNE KATHRINE KALAGER, prosjektsjef for Oslo-Ski



- Teknologisk revolusjon

ALNABRU: Blir det Norge eller Danmark som først følger etter svenskens teknologisprang på Botniabanan? - Norge kan ha de første ERTMS-togene i trafikk på Østfoldbanens Østre linje før danskene, slår Fredrik Strandos Gravdal fast.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Den unge dataingeniøren har inn tatt lokførersetet og holder et raskt innføringskurs for oss om funksjoner og finesser som skjuler seg bak ikonene på den «laptop»-store pc-skjermen hvor all informasjon en lokfører har behov for, dukker opp.

– Om tre år prøvekjører vi ERTMS på Østre linje, sier Fredrik engasjert, vel vitende om at han er med på å endre hverdagen radikalt for lokførere i hele Skandinavia.

ERTMS står for «European Rail Traffic Management System» – et felleseuropeisk system for togframføring.

Fredrik representerer en ny generasjon høyt utdannede fagfolk innen nye kompetanseområder som vil modernisere og effektivisere jernbanen i Norge.

Konkurransen

– Det har vært et travelt og spennende år, med atskillige møter med leverandørene av ERTMS-utrustning. Seks store, internasjonale selskaper konkurrerer om markedsandeler i Europa, hvor ERTMS-teknologien nå er på full fart inn.

– Allerede neste år har vi en



ENKLERE: - Å kjøre tog med ERTMS vil gjøre togføreren mer oversiktlig og enklere, sier Fredrik Strandos Gravdal.

viktig milepæl: Da skal de første togsettene med ERTMS i Norge godkjennes av Jernbanetilsynet.

Full uttelling

Etter at studenten ved Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet (NTNU) i Trondheim oppdaget prosjektstillingen som Jernbaneverket Utbygging utlyste våren 2007, har Fredrik opplevd full klaff. Han fikk maksimal uttelling for sivilingeniørkompetanse i kombinasjon med data og elektronikk i Jernbaneverkets ERTMS-prosjekt.

– Jeg er ingen typisk programmerer og synes det er svært utviklende å jobbe med tekniske systemer i større sammenhenger. I løpet av få år skal vi gjennomføre en teknologisk revolusjon i togframføring i

Skandinavia og Europa. Og svenskene viser vei på Botniabanan.

- Neste år

Fredrik startet utdanningen som dataingeniør ved Høgskolen i Buskerud avdeling Kongsberg og supplerte med mastergrad i elektronikk i Trondheim. Testkjøring med ERTMS-toget på Botniabanan i månedsskiftet mars april var historisk. Dette er den første strekningen med det europeiske signal- og trafikkstyringssystemet i Skandinavia.

Danskene besluttet i fjor å investere nærmere 20 milliarder danske kroner i ERTMS som vil gjøre jernbanenettet i Skandinavia og resten av Europa sømløst.

– Jobben min er å passe på at

Jernbaneverket får det vi bestiller, uten svakheter i maskin- og programvare, forteller han.

High-tech

Faktum er at kravene til teknologi og sikkerhet for framføring av tog er like strenge som for passasjerfly, forteller Fredrik og forklarer hva som skjuler seg bak teknologien og kommunikasjonssystemet mellom lokfører og en togleder. – ERTMS gir flere måter å kjøre og kontrollere toget på i forhold til i dag, forklarer Fredrik. Han stortrives i Jernbaneverkets hightechprosjekt.

Over 210 km/t

ATC (Automatisk tog-kontroll) som alle tog må ha, og som overvåker at tog ikke kjører for fort

eller passerer rødt lys og som også kan stoppe toget automatisk, kommuniserer gjennom baliser (antennor) i sporet. Men denne teknologien har en øvre hastighetsgrense på litt over 200 km/t.

Da svenskene besluttet å bygge Botniabanan for hastigheter opp mot 250 km/t, måtte man også innføre et nytt signal- og trafikkstyringssystem for så høye hastigheter. Det nye felleseuropeiske signal- og togframføringssystemet var da under utvikling i land som Frankrike og Tyskland. Først da det europeiske jernbanemiljøet gikk sammen for å utvikle en felles standard, skjøt utviklingen av ERTMS fart.

– Og nå kan vi snakke om landskamp, avrunder Fredrik.

SAGT OM JERNBANEN



«Frem til det skjer noen endringer som gjør det mindre attraktivt å reise med fly, spør jeg våre folkevalgte politikere og NSB: Kan dere gi oss et godt svar på hvorfor vi skal kjøre tog?»

ESPEN GAMLUND, langpendler og yrkesfilosof

«Fly er i dag, sagt litt enkelt, det mest miljøvennlige transportmiddel - bortsett fra at det bruker feil drivstoff»

TORBJØRN LOTHE, direktør NHO Luftfart

«Gudbrandsdalen vil være i pendleavstand fra både Oslo og Trondheim, og en raskere bane vil sørge for befolkningsvekst, flere arbeidsplasser og positiv utvikling i fylket. Derfor burde også regionrådslederne i Gudbrandsdalen være de største tilhengerne av en slik dobbeltsporet utbygging»

JOHANNES RINDAL, leder av Senterungdommen

«Oslo kan ikke bygge sin egen fjordby ved å flytte sine uønskede containere til Drammen. Dette er plasskrevende virksomhet som i liten grad etterlater seg arbeidsplasser eller penger lokalt. Høyre i Oslo har forstått dette, Høyre i Lier har skjont det, Høyre i Drammen lever fortsatt et liv som lakeier for staten og Jernbaneverket»

STÅLE SØRENSEN, leder Drammen Venstre

«I dag er vi blant de ytterst få land som kan gjennomføre nytte/kostnadsanalyse av gang/sykkeltiltak»

JAMES ODECK, norsk transportøkonom

«Det er tøv å gi Jernbaneverket bøter hvis togene er forsinket, slik Fremskrittspartiet foreslår. Det er politikere og ikke Jernbaneverket som er problemet»

WILLY FRANTZEN, leder av Østfold pendlerforening

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Fredrik Strandos Gravdal (28)
TITTEL: Overingeniør, ERTMS-prosjektet
ARBEIDSTED: Byporten, Oslo
BOR: Helsefyr, Oslo

- Systematisk vinter problem

«Jernbanen har et systematisk vinterproblem...» Slik står det svart på hvitt og uten dikkedarer i en fersk rapport fra SINTEF. Nå er det opp til Jernbaneverket og togoperatørene å gjøre utsagnet til skamme. Engasjementet for å prestere bedre enn sist vinter er på topp.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

– Punktligheten blir merkbart dårligere selv med bare litt vinter. Noen centimeter med snø gir stor risiko for å få feil. Det samme skjer når det blir under minus ti grader. Sist vinter var ikke unik, det var bare litt mer av alt, sier prosjektleder for rapporten, Nils Olsson, uten omsvøp.

Rapporten er et oppdrag fra Jernbaneverket, som bidrag til å komme nærmere en metode for å angripe punktlighetsproblematikken. Fra 2005 til 2010 har toget blitt jevnt over mindre til å stole på år for år.

– Funnene våre viser at det har vært en økning i feilfrekvens både på infrastruktur og rullende materiell. Den viser at omfattende arbeid i eller nær sporet som følge av fornyelser og vedlikehold umiddelbart slår negativt ut før det igjen blir bedre. Dessuten fant vi en manglende evne til å håndtere det vi vil kalle en normal variasjon i været, oppsummerer Nils Olsson.

Skinnfellen

SINTEF-rapporten peker på flere forhold som lett kan forbedres. For å unngå uheldige følger av anleggsarbeid har Olsson en grei oppskrift:

– Rutene planlegges som om det ikke skal være noe anleggsarbeid, man tror at det skal gå bra. Men nesten hver gang det blir utført et større arbeid på sikringsanlegg, tryner punktligheten. Mitt poeng er at ruteplanen må tilpasses. For folk som reiser, er punktlighet til en viss grad viktigere enn reisetid. Det aller viktigste er tydelighet og forutsigbarhet, sier Olsson.

I det hele tatt synes Olsson at mye forbedringspotensial ligger i ruteplanarbeidet:

– Viljen til å strekke seg har vært for stor. Det har vært smigrende å bli spurt av departementet om å kjøre flere tog. Det er blitt planlagt ut fra at ting fungerer med mer stabil infrastruktur og materiell enn i virkeligheten. Det viser ærlige og

NILS OLSSON

- ▶ Siv.ing, PhD og professor ved NTNU/SINTEF
- ▶ Født i Sverige i 1966.
- ▶ Kom til Trondheim i 1991 fra Chalmers for å ta fjerdeåret på NTH.
- ▶ Hadde sin første befattning med norsk jernbane som «hvitsnippkonsulent» i Ernst & Young under Effekt 600 i NSB. Deretter en periode i Veritas.
- ▶ Tok doktorgraden på prosjektledelse av store, statlige utbygginger der han spesielt studerte byggingen av Gardermobanen, dobbeltsporet Ski-Sandbukta, Sandeparsellen og Finse-Gråskallen.
- ▶ Er medlem av styringsgruppa for høyhastighetsutredningen.



FOTO: HILDE LILLEJORD



ONDETS ROT: Snø og is skaper problemer for togtrafikken hver vinter. Nå lover både Jernbaneverket og NSB å ta et krafttak for at denne vinteren skal bli bedre og mer forutsigbar for togbrukerne.



FOTO: HILDE LILLEJORD



FOTO: ØYSTEIN GRUE

SPENT: Direktør Øystein Risan i NSB Drift har satt opp ei lang smørbrødliste med vinterforberedende tiltak. Før de nye NSB-togene kommer om et par år, kan ikke Risan love at alt vil gå på skinner hvis vi får en snørik og kald vinter.

oppriktige intensjoner, men er ikke blitt fulgt opp med ressurser, konkluderer Olsson, som minner om at det på mange strekninger i Norge går flere tog enn det eksperter på kontinentet sier er mulig.

Det snør, det snør...

... hva gjør man da? – Da kreves det gode varslingsrutiner og mer folk. Snør det ved midnatt, kan man ikke vente til om morgenen med å rydde. I Japan har de gjort noe lurt. De kjører i snøstorm fordi de hadde snøfokk i tankene da de designet togene, sier Olsson, som gir følgende råd:

- ▶ Lytt til folk med driftserfaring. Få dem involvert
- ▶ Se på den fysiske utformingen av materiell og infrastruktur
- ▶ Bygg opp kompetanse – ikke minst lokalkjennskap
- Vi i SINTEF kan peke på hvor oppmerksomheten bør rettes, men vi kjenner ikke den enkelte sporvekselen, understreker Nils Olsson.

- Sånn er det

Direktør Øystein Risan i NSB Drift har ingen innvendinger mot den virkelighetsbeskrivelsen som kommer fram i SINTEF-rapporten:

– Virkeligheten er der. Så får vi se hva vi kan gjøre med den. For egen del ser jeg noen lyspunkter ettersom jeg har jobbet en del med stasjonsopphold. Stasjonsopphold har vært ett av de største bidragene til punktlighetsbrist målt i minutter. Det har nå utviklet seg positivt.

Risan har plukket seg ut noen frukter som henger slik til at de lett kan plukkes. Det ene er informasjon ved avvik. Det andre er planlagte arbeider.

– Hvis alle planlagte brudd og planlagte arbeider kan planlegges reelt, og det er mulig å beregne tiden for når det skal gå tog og når det skal kjøres buss, da kan vi ta bort mellom en firedel og tredel av forsinkelsene.

Akkurat nå er det forberedelser til en kommende vinter som har størst oppmerksomhet.

Vaksine mot smitte

Før vinteren setter inn, skal NSB ha kvittert ut 23 tiltak som skal gjøre situasjonen levelig for kundene selv om vinteren blir av det motvillige slaget.

Ett av de store tiltakene er å skille lokaltogmateriell og regiontogmateriell. Og det skal ikke være utveksling av materiell mellom ulike strekninger, som for eksempel at toget som først går en runde på Kongsvingerbanen deretter skal kjøre en runde på Østfoldbanen.

– Om det er problem på en banestrekning, vil det ikke da smitte over på en annen. Dette skal vi gjøre i rush, forteller Risan.

Et annet tiltak, som det er minst like store forventninger til i NSB, er å skille grunnrutetog fra innsatstog og ren påsettskapasitet. Det vil si at hvis det blir problematisk med materiell, kan et togsett konsekvent gå med mindre kapasitet gjennom hele driftsdøgnet eller over flere døgn.

– Selv med lavere kapasitet i rush vil vi da kunne kjøre noe som er

forutsigbart. Det som plager kunden, er uforutsigbarhet. Med dette opplegget kan kunden tilpasse seg, sier Risan. Han ser fram til at de som skal disponere tid på verksted eller disponere personell, får en mer forutsigbar hverdag:

– Slik det er nå, er det så innfløkt og innbakt at vi ikke får det så stringent som vi skulle ønske.

Har en plan

Om det skulle bli en lang, sprettkald og snørik vinter, vil produksjonen bli trappet ned trinnsvis og kontrollert.

– Med en vinterplan for en styrt og gradvis nedtrapping av produksjonen mener vi at vi vil få hånd om dette på en helt annen måte enn før, sier Øystein Risan.

Selv med alle disse tiltakene kan ikke Risan love noe mirakel ennå. Det er fordi NSB fortsatt må kjøre med de gamle og teknologisk utdaterte togene av type 69 (lokal-tog) og 70 (regiontog Skien-Lillehammer).

– Når et togsett bare har én motor og den er ømfintlig for vannpåvirkning, er det ikke mye annet for oss å gjøre enn å forsikre oss om at motoren er i tipp-topp stand før vinteren setter inn. Før vi får levert de nye FLIRT-togene, med mange motorer i hvert tog og med en mye bedre skjerming av ømfintlig teknologi, må vi bruke de gamle

togsettene, sier Øystein Risan og drømmer om den dagen da togparken til flere milliarder kroner kan stalles opp under tak – slik som de fleste gjør med bilen sin.

– Det ville blitt en ny verden for jernbanen, tog som står godt og varmt om natta. Vi er ikke der ennå, men vi har begynt å snuse på det.

70 millioner mer

Jernbaneverket skal også gjøre sitt til at problemene sist vinter ikke gjentar seg.

Bane Øst, som dekker hele det sentrale Østlandsområdet, skal bruke 28 millioner mer enn i fjor til beredskap og ryddekapasitet, de skal bruke 11 millioner til å øke robustheten i infrastrukturen og de kjøper inn snøryddingsmaskiner og øvrig utstyr for 31 millioner.

– Tiltakene som er planlagt både hos oss og hos togselskapene, vil gi en vesentlig bedre trafikkavvikling i Østlandsområdet enn sist vinter, lover assisterende banedirektør Karstein Søreide i Bane Øst.

Jernbaneverket trappet faktisk opp beredskapen sist vinter sammenliknet med foregående vinter. Likevel gikk det skeis. Nå blir innsatsen løftet til et helt annet nivå.

– Av de store tiltakene kan jeg nevne at vi øker bemanningen i Oslo med 30 personer, og vi øker antall førere av lastetraktorer med

snøryddeutstyr fra 18 til 32. I Drammens-området bruker vi to millioner kroner på økt bemanning. Samtidig øker vi kjøpet av eksterne tjenester til snørydding av stasjoner og plattformer med over fire millioner kroner, sier Søreide.

På storhandel

Den største posten på vinterbudsjettet er innkjøp av snøryddeutstyr. Det gjelder kjøp av lastetraktorer, snøvogner, koster, freser og ploger. Dessuten er det under vurdering om det skal kjøpes en støvsuger for å fjerne snø – som straks blir omgjort til vann.

I sporet vil det også blir gjort en del forbedringer, blant annet med en oppgradering av sporvekselvarme på kritiske sporveksler i det sentrale Østlandsområdet.

– Vi skal dessuten prøve en ny skjermingsmetode for sporveksler for å hindre at snøen driver inn. Og vi skal utføre tiltak mot ising i tunneler og skjæringer, sier Søreide.

Om noen lurte på om alle de store tiltakene som er gjort med fornyelse i sommer ikke betyr noe, så gjør de det. Erfaringene fra sist vinter viste at det var langt færre feil der sporet var fornyet. Men ennå er det to år igjen av fornyingsprogrammet i Stor-Oslo og fortsatt skal det kjøres tog på mye gammel infrastruktur.

PUDDER-PLUNDER: Regiontoget mellom Skien og Lillehammer, type 70, får fort motorproblemer hvis det fyker opp mye finkornet snø.



«Tiltakene som er planlagt både hos oss og hos togselskapene, vil gi en vesentlig bedre trafikkavvikling i Østlandsområdet enn sist vinter»

KARSTEIN SØREIDE, assisterende banedirektør, Bane Øst

Vekk med penn og papir!

Snart skal ruteplanleggerne ta i bruk dataverktøy for å planlegge framføringen av et tog utenom fastlagt rute. Kostnadene med å skaffe de nødvendige verktøyene er stipulert til 41 millioner kroner. Nettonytten er anslått til å ha en verdi på 26 millioner kroner.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

En moderne verden med stadig mer krevende kunder betinger moderne verktøy. Det er tanken bak prosessen som vil ta knekken på penn og linjal som arbeidsverktøy blant dem som i dag stresser med å gi togselskap og arbeidstog tilgang til sporet utenom fastlagt rute.

På åtte ruteplankontor rundt omkring i kongeriket sitter det jernbanefolk og tegner inn ruter på et ark der de ulike rutene på den aktuelle strekningen antar former som et litografisk trykk. Strekene går parallelt fra nedre venstre hjørne av arket opp mot høyre hjørne – eller omvendt. Hver slik strek er ei togrute. Om det er behov for å kjøre et tog på kort varsel, må togruten tegnes inn for hånd.

– På landsbasis blir det tegnet inn og skrevet ut 30 000-40 000 slike ordrer i år, forteller overingeniør Anders Linnerud i Trafikkdivisjonen.

– 90 prosent av bestillingene av ruter gjelder kjøring av arbeidstog og arbeid i og ved sporet. De resterende er for ekstrasog. Disse bestillingene kommer nå inn til rutekontorene; oftest på telefon, mail eller telefaks.

Over på data

Det er dataverktøy skreddersydd for formålet som vil gjøre slutt på blyant og linjal som verktøy. Det igjen vil by på mange fordeler, forteller prosjektleder John Harald Amundsen:



– Hvis Jernbaneverket ikke tar i bruk dataverktøy til korttidsruteplanleggingen, må det ansettes flere folk. Allerede i dag har de som arbeider med dette en presset arbeidssituasjon. Dessuten vil dataverktøyet bidra til at Jernbaneverket kan levere en bedre tjeneste overfor jernbaneforetakene samt at det vil kunne gi betydelig bedre kundeinformasjon sammenliknet med i dag.

Det siste gjelder ikke minst ved innstillinger av tog og kjøring av chartertog.

Men det er flere fordeler enn

som så. Dataverktøy der informasjonen flyter fritt i systemet, vil gi en enkel oversikt over restkapasitet i jernbanenettet. I samfunnsøkonomisk sammenheng er utnyttelse av slik kapasitet særdeles lønnsomt. Lønnsomt er det kanskje også for det godstogselskapet som kan ta på seg et ekstra oppdrag for en kunde.

Ny verden

Jernbaneverket skal ha på plass fire elementer som til sammen skal bli et tjenlig verktøy for ruteplanleggingen: bestilling av en rute, opera-

tiv ruteplanlegging, elektronisk strekningsbeskrivelse og elektronisk distribusjon. I det siste ligger også distribusjon av sirkulærer.

Med disse verktøyene på plass vil det også bli enklere å avbestille en rute som likevel ikke skal kjøres. I dag ligger slike ruter inne og opptar kapasitet i jernbanenettet.

– Det har skjedd flere ganger at det er blitt kjørt buss for tog til tross for at sporet har ligget klart, forteller Anders Linnerud.

– Men så lenge en bestilt rute som likevel ikke skal brukes, ligger i planleggingsystemene, kan ingen

nyttiggjøre seg denne kapasiteten. Med det nye systemet skal vi gjøre det enkelt å avbestille slike ruter, lover Linnerud.

Framdrift

Innen sommeren 2012 skal alt sammen være på plass. Neste sommer skal system for bestilling av sportilgang og for operativ ruteplanlegging være på plass. Neste høst følger ferdig system for elektronisk distribusjon for hele pakken er komplett sommeren 2012 med system for elektronisk strekningsbeskrivelse.



SENTRAL: Maskoten Paddington har deltatt på alle møter og vet alt om det nye verktøyet for korttidsruteplanlegging som Anders Linnerud (foran t.v.), Hans Erik Wiig, John Harald Amundsen (bak t.v.) og Jan Aage Aagaard har arbeidet med.

SNART HISTORIE: Neste år får også Ivar Aarre og de andre ruteplanleggerne lov til å ta skrittet inn i data-alderen.

Det vil lette korttidsruteplanarbeidet i Jernbaneverket, men også det største jernbaneforetaket, NSB, ser fram til at dette verktøyet er på plass:

– Dette gjelder noe av det viktigste fundamentet for jernbanen, den grunnleggende informasjonen som blir brukt både i den operative driften og som grunnlag for informasjon til kunder og personale. Dette verktøyet vil bidra til å løse mange av de store utfordringene jernbanen sliter med på en god måte, sier direktør i NSB Drift, Øystein Risan.

Fjellstøtt over Dovre



TRAVEL: - Dette er et travelt og krevende arbeid, sier Odd Harald Bjørndal fra Jernbaneverket Drift, strømforsyning på Oppdal.

Tar du Trondheimstoget over Dovre i høst, kan du merke forskjellen. Toget går fjellstøtt på nytt og kraftigere spor. Fra Dombås til Hjerkin er sporet totalfornyet, neste år nås Kongsvoll.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Det tyske sporombyggingstoget jobber seg nordover Dovreplatået med en fart på drøye 300 meter i timen. Foran toget ligger slitne tresviller fra 1960-tallet og skinner fra 1970-åra. Bak toget ligger det et helt nytt spor med betongsviller og skinner med vekten 60 kilo per meter.

Travelt

Jobben starter grytidlig hver morgen. Når nordgående nattog har passert, går mannskap og maskiner straks i gang. På et normalt skift fornyes 720 spor-meter. På gode dager har de vært oppe i 850 meter. Alt skal skje i timene fra nattog har passert til første sørgående persontog på formiddagen.

Det er ikke bare selve sporet som berøres, men alt av koblinger til signalanlegg og kontaktledning



LANG REKKE: Det tyske sporombyggingstoget jobber seg nordover Dovreplatået med en fart på drøye 300 meter i timen.



KONTRASTER: Et gammelt og nedslitt spor med tresviller erstattet av et godt og solid spor med betongsviller og kraftigere skinner.

må også skiftes ut og kobles om, en jobb Jernbaneverket gjør selv. Dette er et travelt og krevende etterarbeid som må være fullført til neste tog skal slippes over strekningen.

– Hele returstrømkretsen må kobles om, alle kontaktpunkter må fornyes og alt må fullføres før pukktoget og pakkmaskinene kan følge etter, forklarer Odd Harald Bjørndal fra Jernbaneverket Drift, strømforsyning på Oppdal. – Vi føler nok at vi er litt for få folk, men vi er ikke flere og må bare henge i, legger han til.



«Når alt er ferdig, blir det bare signalanlegget som begrenser hastigheten til 130 kmt/t over fjellet»

KJELL OVE VOGNILD, assisterende prosjektleder

Godt og solid spor

Samtidig pågår det også et program med utskifting av kontaktledningsstolpene på strekningen.

– Når alt er ferdig, blir det bare signalanlegget som begrenser hastigheten til 130 kmt/t over fjellet, sier assisterende prosjektleder Kjell Ove Vognild. – Det har vel liten praktisk betydning med dagens trafikk, men sporet kan jo tåle høyere fart. Det viktigste er likevel at vi nå får et godt og solid spor over fjellet, det gamle sporet fra 1960-åra med tresviller og 49-kilos skinner er mildt sagt godt brukt, sier Vognild

Fem mil nytt spor

I fjor ble Jernbaneverket ferdig med å fornye det nedkjørte og utslitte sporet på strekningen fra Dombås og opp til Fokstua stasjon. I år er dette nå videreført nordover til Hjerkin, og neste år skal jobben nå fram til Kongsvoll. Dermed får Dovrebanens drøye fem mil lange fjellstrekning helt nytt spor og skinnegang av «Gardermobanestandard».

– Hele prosjektet på denne strekningen i år beløper seg til rundt 90 millioner kroner, forteller prosjektleder Tove Fjorden. Da er både kontrakten for kjøring av sporom-

byggingstoget og alt av materiell tatt med. Fra Fokstua til Hjerkin er det ca. 20 kilometer, og det går med 34.000 sviller som underlag for de nye, kraftige 60-kilos-skinnene. Sporombyggingstoget skifter også ut pukkballasten et stykke under svillene, og det må også tilføres mye ny pukk.

Tysk standard

Det er den tyske sporentreprenøren Leonard Weiss AG som har årets kontrakt på sporombyggingen på Dovrebanen.

– Tyskerne gjør en veldig solid og god jobb, sier prosjektleder Fjorden. – De er dyktige fagfolk, og alle har sine klart definerte arbeidsoppgaver til enhver tid.

Fritz Lehmann og Markus Schimpf er to av dem: – Vi er i Norge til sammen tre-fire måneder i sommer, forteller Lehmann. Han



TRIVES: Fritz Lehmann (tv) og Markus Schimpf fra den tyske sporentreprenøren Leinhard Weiss AG trives med å fornye norsk jernbane - fra Kistiansand til Bodø.



PROSJEKTLEDER: Tove Fjorden leder arbeidet med å totalfornye fjellstrekningen over Dovre for 90 millioner kroner.

er ansvarlig for pakkmaskinen og har etter hvert blitt kjent i Norge, «fra Kristiansand til Bodø», som han sier.

– Dette er femte sesongen min her, og jeg liker meg godt sier Lehmann, som bor i en by sør for Stuttgart. – Vi får oss en ukestur hjem iblant, men noen lengre ferie blir det ikke snakk om før utpå høsten, sier han.

Omfattende logistikk

Geir Fauskrud er leid inn av Weiss for å holde orden på logistikken, det vil si å sikre at alt av utstyr og materiell er på rett plass til rett tid. Det er ingen liten jobb, litt av et puslespill må på plass for at det store maskineriet som et sporombyggingstog er, skal fungere.

– Jeg blir en slags altmuligmann som må kunne fikse det meste, fra rutebestillinger for pukktoget til

det mer praktiske, sier Fauskrud.

– Vi har to store diesellok med vognsett som går i daglig trafikk fra Markøien nord for Oppdal, vi har skiftetraktor og lok for trekking av sporombyggingstoget, mens skinnene er lagt ut ved siden av det gamle sporet på forhånd.

– Tre ganger i uka kommer det godstog med sviller fra fabrikken på Hensmoen ved Hønefoss. Da blir det så fullt på Hjerkin stasjon, at vi må trekke svilletog til Kongsvoll og gå rundt med togloket der, illustrerer Fauskrud.

Nå er jobben på fjellet fullført for i år, dermed står Østerdalen for tur. Sporombyggingstoget fra Weiss skal der bytte ut gamle tresviller på Rørosbanen de nærmeste ukene. Det er nok å gjøre ...

Dugnad for elgen

På ei strekning ved Skonseng stasjon like nord for Mo i Rana er det kvar vinter mange elgpåkjørslar. Ei årsak til det er at det er godt om vinterbeite i form av snadderemat som rogn og selje tett innpå sporet. Med Rana-ordførar Geir Waage og stortingsrepresentantane Janne Sjelmo Nordås (Sp) og Tor-Arne Strøm (Ap) i spissen gjekk 40 frivilljuge nyleg laus med motorsag og øks og rydda eit belte på 900 meter langs sporet på dugnad. I fjor vinter måtte ti elgar bøte med livet her. No er bygdefolk, grunneigarar, politikarar og jernbanefolk spente på om dugnaden kan oppsummerast som vellykka med at elgen bergar seg til vinteren.

Sesong

Hausten er ein travel sesong for alle som arbeider med å fornye jernbanen. Særleg skjer det mykje i helgane. Eit døme på det er innlegging av ein splitter ny sporveksel med ferdigmontert drivmotor i ei trong skjering like nord for Kongsvoll stasjon på Dovrebanen.

Men med ein Desec, ei finskbygd sporleggingsmaskin som går på larveføter, gjekk jobben greitt.



FOTO: BERIT BÅRDSTU

NRK-suksess

Då NRK sende Flåmsbana meter for meter, minutt for minutt rett inn i stova til folk, sat 573 000 sjåarar i godstolen og var med på turen. Målt opp mot alle program som gjekk på TV den veka, kom Flåmsbana på fjerdeplass! Då NRK syntte fram Bergensbanen minutt for minutt i sju timar og 16 minutt, var i gjennomsnitt 176 000 med på heile turen, medan 1,2 millionar var innom programmet frå tid til anna. No har NRK fått blod på tann og er allereie i ferd med å sjå seg om etter andre strekningar å filme. NRK har forresten selt programmet frå Bergensbanen til Danmark slik at også dei kan få sjå korleis ein bakke ser ut.



FORNYES: Når infrastrukturen gjennom Kobbervikdalen sør for Drammen blir fornyet, blir det også ryddet i skogen som i dag utgjør en «grønn portal» for toget.

Kobbervikdalen blir ny

Mens det nå bygges dobbeltspor i høyt tempo gjennom Vestfold, blir det stående igjen en strekning på åtte kilometer mellom Drammen og Kobbervik som fortsatt vil være enkeltsporet. Det sporet skal til gjengjeld totalfornyes for 40 millioner kroner.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

- Vi er nødt til å fornye den gamle strekningen for å sikre stabil drift fram til et nytt dobbeltspor kommer, sier banesjef Bjørn Ståle Varnes. Det betyr full utskifting, og om ett år skal alt være ferdig.

Fra Kobbervik og videre sørover til Holmble et nytt, flott dobbeltspor tatt i bruk allerede i 2001. Nå fullføres utbyggingen videre sørover til Tønsberg. Men ut fra Drammen og de første kilometrene sørover er det fortsatt lenge til det skal bygges nytt. Nybygging av spor gjennom Kobbervikdalen ligger sist i prioriteringsplanene for Vestfoldbanen. Årsaken er dels at det er en komplisert strekning å bygge, men også at hastighetsgevinsten ved nyanlegg her er mindre enn lenger sør fordi alle tog likevel skal stoppe eller må kjøre sakte gjennom Drammen stasjon.

Gammel og slitt

- Tilstanden på denne strekningen må betegnes som dårlig. Derfor skal vi gjennomføre flere tiltak før vinteren for å hindre at vi må innføre saktekjøringer på grunn av dårlig spor, sier banesjef på Drammen- og Vestfoldbanen, Bjørn Ståle Varnes.

Planene for moderniseringen neste år er allerede klare i detalj. Da blir blant annet kontaktledningsanlegget som kan dateres tilbake til elektrifiseringen av Vestfoldbanen i 1957, erstattet med et helt nytt og moderne. For banesjefen er det som skjer historisk av flere grunner:

- Det er historisk bra at vi allerede nå har full klarhet i prioriteringer og hva vi kan vi regne med av midler til fornyelse og vedlikehold for neste år, sier Varnes.

Høyhastighetslinje på steinaldergrunn

Før byggestart for nytt dobbeltspor Farriseidet-Porsgrunn er Kulturhistorisk museum, Universitetet i Oslo, i gang med omfattende arkeologiske utgravninger. Drøyt 20 arkeologer og studenter deltar i det treårige prosjektet som fullføres i 2012 og koster Jernbaneverket 46 millioner kroner.

Tekst og foto: BJØRN MELLEBY

Arkeologiske forundersøkelser avdekket hele 35 steinalderfunn langs den nye jernbanetraseen fra Larvik til Porsgrunn. Boplasser, gravhauger, gamle hulveier og endog en bro fra middelalderen er oppdaget. For å dokumentere disse verdifulle kulturminner før byggestart for nytt dobbeltspor har man fokus på å kartlegge boplasser fra steinalderen, altså perioden fra 10 000 år til 1 800 f.Kr. Dette er den lengste historiske perioden i norsk historie og en som man attpåtil vet lite konkret om. Hvor kom urfolket fra? Hvordan levde de? Hvilke endringer skjedde og hvorfor?

Den svenske arkeologen Per Persson leder utgravningene som startet opp i Ønnadalen, innerst i Langangen. Han roser Jernbaneverket som samarbeidspartner og tilrettelegger for arkeologenes arbeid i felten.

Godt samarbeid

JBV har i løpet av sommeren ryddet skog, bygd tilkomstveier, riggområde og fått vannforsyning på plass langt inne i Telemarksskogen.

Utgravningen av boplassen, tidfestet til ca. 6000 år f.Kr., ligger 48 meter over dagens havnivå. Med betydelig landheving etter at isen forsvant er det vanlig å benytte høyde over havet for å tidsfastsette steinalderboplassene i Oslofjordområdet. På dette solvendte platået atskillige kilometer innenfor dagens telemarkskyst nøy steinalderfolket flutte forhold for jakt og fiske; de hadde drikkevann, mineraler til redskaper og en kyststripe som skapt for datidens stokkebåter.

Her vil komfortable høyhastighetstog i 250 km/t suse inn i Jernbaneverkets kommende dobbeltsportunnel; et teknologisk kvantesprang med solide historiske perspektiver!



FANGST: Prosjektleder Per Persson fra Universitetet i Oslo viser fram del av ei flintøks fra steinalderen. Utgravingsleder Stine Melvoll ser fornøyd på funnet.

Med rett til å klage

Om ein kunde ikkje får gjennomslag for klagen sin hjå togselskapet, kan ho eller han no klage saka vidare til Statens jernbanetilsyn. Klageordninga kjem i stand som følgje av EU-reglar om togpassasjerane sine rettar (passasjerrettsføresegna). På sikt vil Samferdsledepartementet få på plass ei felles, brukarfinansiert klageordning saman med Flyklagenemnda. På enda litt lengre sikt kan det òg vere aktuelt å inkludere ei klageordning for busspassasjerar.



FOTO: HENNING LODGE

Endeleg sykkelhus

Etter initiativ frå pendlarforeininga for Jærbanen har Jernbaneverket ordna eit eige sykkelhus på haldeplassen Gausel for togpendlarar som skal vidare til Forus, eit område med sær mange arbeidsplassar. No er sykkelhuset høgtideleg innvigd av varaordførar Bjørn Tysdal Moe og leiaren for pendlarforeininga, Odd Einervoll, som sjølv arbeider hjå Statoil på Forus. På Gausel er det no parkering for 50 bilar, sykkelstativ med tak, ein busshaldeplass like ved og altså eit sykkelhus med dør til å låse og plass til 32 sykklar.

Godsterminalane

Logistikk- og transportindustriens landsforeining (LTL), ein interesseorganisasjon i NHO-systemet for samlastarar, speditørar, hamneterminaloperatørar og andre som sørgjer for at godset kjem fram, mellom anna CargoNet, konkluderer i eit brev til Samferdsledepartementet med at den beste løysinga for eigarskapen til godsterminalane, er at terminalane blir overførte til Jernbaneverket. LTL synest òg at areal som ligg opp til terminalen, må sikrast for godsføremål.

Vil ha nye baner i Norden



TENKER REISE:
Trafikverkets sjef vil legge vekt på å gjøre reisen så problemfri som mulig, blant annet ved å samle de ulike trafikkslagene i felles reisesentra.

Sjefen for det nye svenske Trafikverket, Gunnar Malm, tar til orde for økt nordisk samarbeid om jernbaneutbygging. Som tidligere høyhastighetsutreder har han sett på flere løsninger som kan gi jernbanen betydelig større konkurransekraft.

Tekst og foto: TORE HOLTET

– Vi må gi tyngde til arbeidet for å skape tilstrekkelig transportkapasitet ut i Europa. Her har ikke minst Norge og Sverige felles interesser, sier generaldirektøren i et intervju med Jernbanemagasinet.

«Visestatsminister»

Gunnar Malm har siden 1. april i år sittet i førersetet for en gigant innenfor nordisk transport: Trafikverket har et budsjett på 45 milliarder kroner og skal jobbe for å utvikle infrastruktur og reisetilbud – på vei, bane, sjø og med fly.

Malm vil blant annet få det øverste ansvaret for å inngå bygg- og anleggskontrakter som tilsvarer en tredjedel av det svenske anleggsmarkedet. Denne mannen blir med andre ord en mektig mann i Sverige, og regjeringens utreder Nils-Gunnar Billinger – som foreslo å opprette Trafikverket – har sagt at Gunnar Malm nærmest vil fungere som en visestatsminister.

Sikkert

Jernbanemagasinet møter generaldirektør Malm under en transportkonferanse utenfor Halmstad. De tilstedeværende pressefolkene er opptatt av å få hans kommentar til den svenske togulykken søndag 12. september, da en kvinne omkom og atten mennesker ble sendt til sykehus.

Han forklarer at jernbanen statistisk sett er et meget sikkert system og advarer mot å se ulykken som et utslag av konkurranseutsetting av jernbanevedlikehold. Samtidig redegjør han for nye tiltak som skal øke trafikksikkerheten på veiene og lanserer en ordning med

mobile kameraer for å ta flere fartssyndere.

Spare milliarder

– *Hvorfor ble Vägverket og Banverket plutselig slått sammen? Alt foregikk jo på et halvt år ...*

– Dette ble gjort etter oppdrag fra regjeringen, svarer Gunnar Malm og utdypet: – Jeg synes det var bra at vi hadde kort tid på oss. Det innebar at vi var tvunget til å fokusere på det som var vesentlig. Under dette arbeidet har jeg hele tiden sagt at tiden var vår beste venn. Med en kort tidsfrist må en konsentrere seg, og ting blir ikke så mye bedre om man får ekstra med tid.

– *Hva er hensikten med å slå sammen så mange enheter i én stor organisasjon?*

– Det er flere grunnfjell som Trafikverket skal bygge sin virksomhet på: For det første skal vi i langt større grad enn før jobbe på tvers av trafikkslagene. Jernbanen og veisiden skal ikke konkurrere med hverandre, men spille sammen. Og vi skal vi jobbe med planlegging for alle fire transportområder: fly, sjø, vei og jernbane.

– Videre skal vi effektivisere vår egen virksomhet og ikke minst bidra til å effektivisere anleggsbransjen. Vi kjøper leveranser for 37 milliarder kroner i året. En prosent forbedring er 370 millioner, ti prosent utgjør 3,7 milliarder. Hvor mye mer effektivt vi totalt kan drive, skal vi si noe mer konkret om til regjeringen i løpet av året.

– Endelig vil Trafikverket sørge for et bedre regionalt nærvær.

«Det å satse på et høyhastighetssystem er en del av et langt større spørsmål ...»

«Smidig, grønt og trygt»

Trafikverkets visjon er at «alle kommer fram smidig, grønt og trygt».

– Vi har laget noe vi kaller Trafikverket 2013, der vi sier noe om nødvendigheten av å komme bort fra konkurransen mellom de ulike transportformene. Vi bruker alle trafikkslag når vi gjør en reise. Vår oppgave er å sørge for at reisen blir så problemfri som mulig. Og om tre år må vi kunne vise at vi utgjør en forskjell – at vi tenker løsninger som tjener de reisende og industrien. Det innebærer at vi ikke utvikler vei og bane hver for seg, men at vårt arbeid er basert på de behov som vi skal tilfredsstillere.

– *Blir det slutt på jernbanestasjoner nå?*

– Det er definitivt vårt utgangspunkt å samle de ulike trafikkslagene i ett reisesenter.

– *Hva blir det vanskeligste i din jobb?*

– Det er å få gjennomført hele denne forandringen og få våre medarbeidere til å oppleve den som stimulerende. Vi har store forventninger om konkrete resultater fra

næringsliv og kommuner. Der er vår store utfordring. Ellers er det bare hardt arbeid som gjelder.

Mer vei og bane

– *Vil denne omorganiseringen resultere i mer vei og bane?*

– Det er hensikten. Forutsetningen er at det vi sparer, skal føres inn i vei- og jernbanesystemet.

– Kan jernbanen bli liten i forhold til veisiden i en så stor organisasjon?

– Om du ser på transportvolumer totalt sett, er jernbanen alltid liten i forhold til veitrafikken.

– *Hva med jernbanens mulighet til å få gjennomslag i en så stor organisasjon?*

– Jernbanen har sine fordeler, særlig på litt lengre avstander. Man kan komme ned på korte reisetider og bidra til at folk kan bo ett sted og jobbe et annet. Dette skaper igjen regionutvikling. For en viss type av varer er jernbanen også egnet. Men bilen og flyet er med på å komplettere trafikkbildet. Alt henger i hop. I stedet for å fokusere på den interne konkurransen må vi ta

utgangspunkt i at Sverige konkurrerer internasjonalt.

Går for høyhastighet

– *Du har utredet høyhastighetsbaner i Sverige og foreslått 740 kilometer med dobbeltsporet jernbane for hastigheter opp mot 320 kilometer i timen. Står du fremdeles på at det er en fornuftig idé?*

– Jeg har ledet denne utredningen, overlevert den til regjeringen og står fortsatt for konklusjonen i den.

– *Når får vi den første høyhastighetsbanen i Sverige?*

– Det vil jeg ikke spekulere i.

– Sann det ser ut i dag ...

– ... så vet vi at det tar 10-15 år fra planleggingen starter til du kan starte trafikk, svarer Malm, vel vitende om at den regjerende borgerlige alliansen er delt i forhold til å satse på høyhastighet mens opposisjonen har uttalt seg positivt om å bygge høyhastighetsbaner.

Kostnad og trafikk

– *Du er med i ekspertpanelet i forbindelse med den norske høyhastighetsutredningen. Hva er ditt*

GUNNAR MALM, generaldirektør i Trafikverket

inntrykk av arbeidet så langt?

– Det er for tidlig å si noe om det. Jeg ser at man har lagt opp et ambisiøst program, og det skal bli meget interessant å følge utredningsarbeidet.

– *Hva mener du bør komme ut av dette?*

– Det er to viktige spørsmål som skal besvares under et slikt utredningsarbeid: Det ene er hva det vil koste å bygge, det andre er hvor godt man klarer å anslå trafikkutviklingen. Det er disse to komponentene som avgjør.

– Når det er sagt, ligger det begrensninger i hva man kan regne seg fram til. Det å satse på et høyhastighetssystem er en del av et langt større spørsmål: Hvilket samfunn vil ha når det gjelder kommunikasjoner og transport? Og det er i grunnen et politisk spørsmål. Mye av et slikt utredningsarbeid handler derfor om å skape politisk forståelse og forankring.

Konkurrensekraftig bane

– *Hva med jernbaneforbindelser mellom de nordiske land? Har du noen tanker om det?*

– Vi så på dette i forbindelse med høyhastighetsutredningen og konstaterte da at man kanskje ikke behøver en høyhastighetsbane for over 300 kilometer i timen mellom Stockholm og Oslo, men derimot en bane for 250 kilometer i timen. Med de trafikkstrømmene vi har mellom to hovedstadene, vet vi at en slik bane vil bli veldig konkurransekraftig.

Malm går inn for en tilsvarende bane mellom Oslo og Göteborg og minner om at Sveriges vestkystbane er ferdig til Malmö om noen år.

– Vi må øke vårt samarbeid når det gjelder infrastruktur, ikke minst gjelder det Norge og Sverige, sier Trafikverkets sjef.

– Vi skal ut i Europa, ikke minst for å få til effektive godstransporter. Og da må vi begge passere Øresund og Danmark. Jeg tror at vi med et utviklet samarbeid mellom Norge og Sverige skulle kunne få til løsninger som dekker våre felles behov.

– *Da er vel Danmark også en nøkkel?*

– Ja, men to er sterkere enn én!

TRAFIKVERKET

- Trafikverket ble etablert 1. april i år
- De 65000 ansatte kommer fortrinnsvis fra tidligere Vägverket og Banverket
- I tillegg er deler av Statens institutt for kommunikasjonsanalys (Sika) samt deler av Sjöfartsverket, Luftfartsverket og Transportstyrelsen lagt inn under Trafikverket
- Trafikverket har ansvar for langsiktig planlegging av transportsystemet på vei, sjø, bane og med fly
- Det har også ansvaret for bygging, drift og vedlikehold av statlige veier og jernbaner
- Trafikverket har et budsjett på 45 milliarder kroner og kjøper årlig tjenester for 37 milliarder kroner.

GUNNAR MALM (60)

- Generaldirektør for Trafikverket fra 1. april 2010
- Ledet den svenske høyhastighetsutredningen
- Medlem av ekspertpanelet for den norske høyhastighetsutredningen
- Har hatt flere toppjobber innen svensk transport og infrastruktur:
- Administrerende direktør for Arlandabanan Infrastructure AB
- Administrerende direktør for transport- og logistikk-selskapet ASG AB
- Økonomi- og finansdirektør samt fungerende generaldirektør i SJ

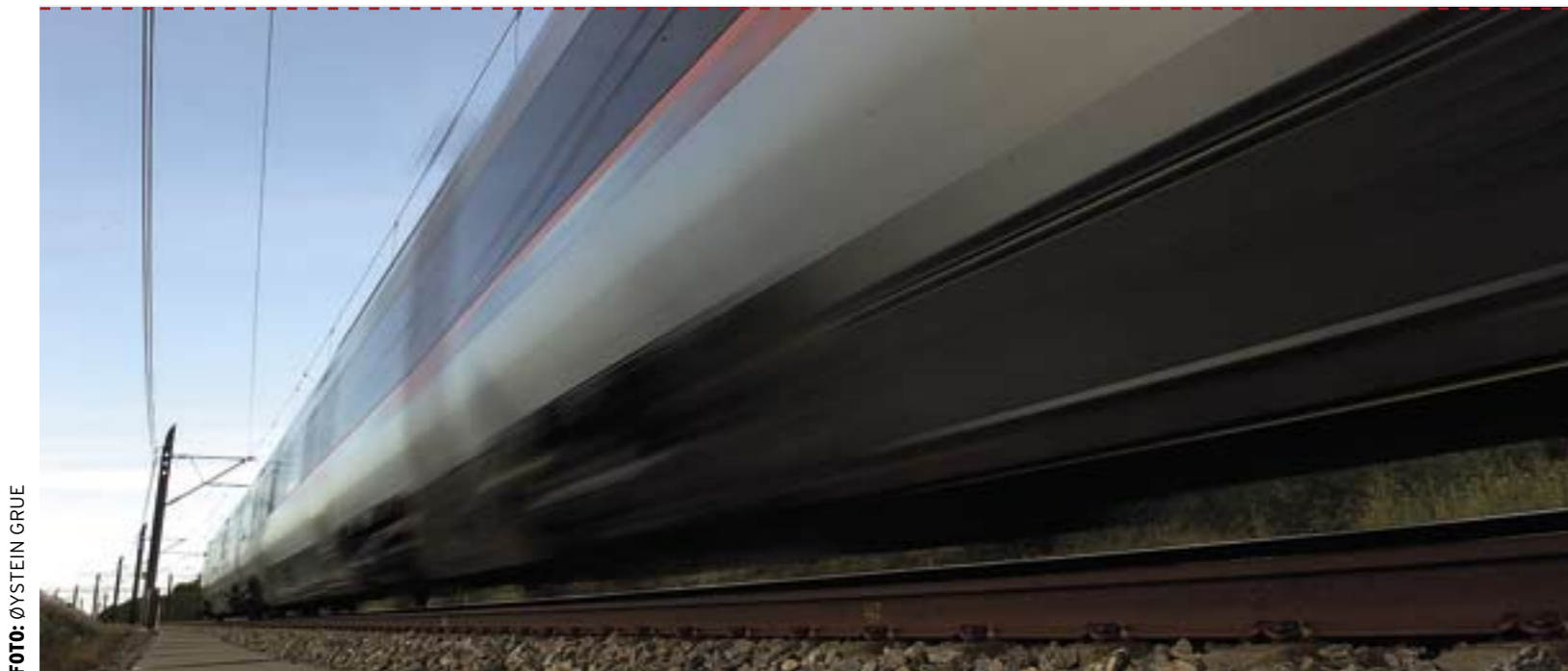


FOTO: ØYSTEIN GRUE

Fem firmaer utreder høyhastighet

Arbeidet med å utrede et høyhastighets jernbanelnett i Norge skrider planmessig framover. Etter en anbudskonkurranse med til sammen 40 tilbud ble det gjort et omfattende evalueringsarbeid. Disse firmaene ble valgt ut til å lage det faglige grunnlaget for det videre utredningsarbeidet:

Markedanalyser:

Atkins Group, Storbritannia
(www.atkinsgroup.com)

Finansielle og samfunnsøkonomiske analyser:

Atkins Group

Kommersielle strategier og kontraktsstrategier:

Price Waterhouse Coopers (PWC), Norge (www.pwc.com/no)

Planleggings- og utviklingsanalyser:

WSP Group, Sverige
(www.wspgroup.com/Sweden)

Tekniske analyser og sikkerhetsanalyser:

Pöyry Infra, Tyskland (www.poyry-infra.at)

Miljøanalyser:

Asplan Viak, Norge (www.asplanviak.no)

Se Høyhastighetsutredningens nye nettside:

www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Hoyhastighetsutredningen

Hva er jernbanens luftslott?

«Jeg mener det er på høy tid å tone ned forventningene til hva det er mulig å oppnå gjennom å ruste opp dagens baner. Ellers lurar vi oss sjøl,» skriver fagleder Holger Schlaupitz i Norges Naturvernforbund.

Oppslutningen om jernbanen har økt voldsomt på få år. Fra å ha vært en forholdsvis snever krets av miljøvernere og jernbanefolk som har påpekt jernbanens fortrinn og muligheter, er det nå tverrpolitisk enighet om at det må satses på tog i Norge. Samtidig har det siste årets betydelige drifts- og punktlighetsproblemer lært oss at utfordringene i togtrafikken er store.

For Naturvernforbundet er det miljøfordelene med tog som er det viktigste argumentet for satsing på jernbane. Vi er opptatt av at jernbanens potensial for å minske klimagassutslipp og energiforbruk utnyttes. Det største fortrinnet oppstår dersom toget blir et attraktivt alternativ til trailer og flytrafikk. Derfor er det viktig at jernbanen styrkes som transportmiddel mellom landsdelene og ikke bare i og rundt byområdene. Diskusjonen

om høyhastighetsbaner er i så måte viktig.

Tenke langsiktig

Noen framstiller det som om høyhastighetsbaner vil gå på bekostning av banenettet rundt de største byene. Det er en konklusjon jeg er uenig i. Langdistansetrafikken er helt avhengig av et pålitelig bane-nett med stor kapasitet inn og ut av de større byene. Følgelig vil satsing på langdistansetraffikk være et viktig tilleggsargument for blant annet dobbeltspor på Østlandet og fire spor på strekningen Oslo–Ski. Jeg tviler på at dobbeltspor nordover til Lillehammer blir funnet lønnsomt og realisert dersom det ikke betraktes som første etappe av en høyhastighetsbane videre mot Trondheim. Derfor må vi tenke langsiktig og sørge for at nye dobbeltspor i intercity-triangelet planlegges og bygges etter en standard som passer for høyhastighets-tog, slik Stortinget har bedt om.

Urealistisk

Det er synd at enkelte aktører konstruerer en konflikt mellom ønskene om et konkurransedyktig og attraktivt togtilbud mellom landsdelene i Sør-Norge og ønskene om å øke kapasiteten på dagens



«Det store flertallet som ønsker en bedre jernbane, må innse at vi ikke kommer utenom betydelig nybygging»

banenett rundt de større byene. Det er jernbanen neppe tjent med.

Jernbaneverket ønsker å doble kapasiteten for godstrafikken innen 2020 og tredoblene den innen 2030. Det er bra.

Samtidig peker flere skeptikere av høyhastighetsbaner på at dagens banenett bør rustes opp slik at reisetida kan kuttes kraftig, for eksempel til fire timer Oslo–Trondheim.

Når vi nå er kjent med hvilken tilstand store deler av dagens bane-nett er i, og hvor vanskelig det er å drive punktlig togtrafikk på gamle enkeltspor, er det på tide å tenne varselampene. Med dobling og etter hvert tredobling av godsmengdene, kombinert med flere persontog, som attpåtil skal gå to-tre timer raskere enn i dag, begynner

vi virkelig å snakke om luftslott. Det er sannsynligvis helt urealistisk, med mindre vi investerer så mye at mye like gjerne kunne blitt bygd på nytt, i ny trasé, som dessuten er enklere å realisere enn om vi skal bygge nærtrafikkert spor. Togfrie helger, uker og måneder er allerede blitt et kjent begrep for togpassasjerene ...

Gulrot og pisk

Jeg mener det er på høy tid å tone ned forventningene til hva det er mulig å oppnå gjennom å ruste opp dagens baner. Ellers lurar vi oss sjøl. Samtidig er det viktig å føre en differensiert jernbanepolitikk. På noen strekninger er opprusting av dagens trasé eneste reelle alternativ, men da må vi innse at effektene ikke blir så store.

Andre steder er det høyaktuelt å bygge nytt, som rundt de største byene og i de trafikkunge korridorene med mye fly- og trailertrafikk.

Både erfaringer og forskning viser at et bedre kollektivtilbud på ingen måte er tilstrekkelig til å redusere transportsektorens miljøskader. Det krever også mer upopulære tiltak, som økte drivstoffavgifter, rushtidsavgift og færre og dyrere parkeringsplasser. Dette er helt nødvendig for å stoppe veksten i bilbruken, noe myndighetenes Klimakur-utredning tydelig viser. Det er jeg helt enig i, men jeg vil samtidig understreke at et attraktivt og konkurransedyktig kollektivtilbud på både kortere og lengre distanser vil være en viktig forutsetning for

at politikerne skal kunne innføre «upopulære» tiltak, som virker. Vi trenger både gulrot og pisk. Ja til flere og raskere tog, og nei til nye flyterminaler, rullebaner og motorveger.

I påvente av ny infrastruktur må vi kunne forvente at togtilbudet er til å stole på, både for passasjerene og for næringslivets godskunder. Mye bør kunne gjøres bedre, blant annet gjennom mer vedlikehold, små investeringer og mer effektive ruteplaner, både i lokaltrafikken og i langdistansetrafikken. Men vi må ikke ha altfor store forventninger. Det store flertallet som ønsker en bedre jernbane, må innse at vi ikke kommer utenom betydelig nybygging. Det må langt sterkere lut til enn å flikke på dagens spor.

BYGG NYTT: Månedens gjesteskribent vil bygge jernbane i nye traseer og unngå nybygging nær trafikkert spor. Bildet er tatt under den togfrie anleggsperioden i sommer.

MÅNEDENS GJEST

Navn: Holger Schlaupitz
Tittel: Fagleder for energi, klima og samferdsel i Norges Naturvernforbund



Raceren Vibeke

Det tok fire år før ho kunne Jernbanelaget. No er Vibeke Stav varm i trøya og godt i gang med å pusse opp stasjonane langs Nordlandsbanen. Leiaren for Stasjons- og eigedomsdrift har hatt skit på hendene før.

Tekst og foto: LIV TURID STORLI

– Ho Vibeke er engasjert i alt ho driv med. Og i det ho itjt' driv med, seier Jan Birger Almåsbro. Banesjefen på Nordlandsbanen leitar ikkje lenge etter gode karakteristikkar av sin «undersått».

Flaskesamlar

– Ho er ein tydeleg person. Ivrig! Kastar seg uti det og kan nok irritere enkelte i møtesamanheng fordi ho meiner noko om det meste. Ho har ein brei kompetanse og set stor pris på. Og så er ho ein racer på det sosiale! Tek hand om tomflaskene i heile landskapet. Sørgjer for å få panta dei og fyller opp skåla med godteri som alle får forsyne seg av. Og så latteren da, som verkeleg kjem til sin rett i dei opne lokala på Marienborg. Ingen kan unngå å bli i godt humør når Vibeke smeller opp latterdøra.

– Ja, eg ler lett og mykje, seier Vibeke sjølv. Og det er ikkje så unaturleg. Eg trivst på jobben. Det har eg gjort sidan eg kom til Jern-

baneverket for over åtte år sidan. Då eg slutta i Melhus kommune for å jobbe i Jernbanelaget hende det eg møtte kjende som lurte på korleis det gjekk. «Eg er heilt grøn», sa eg første halvåret. Etter eitt år svara eg «litt grøn», etter to år var eg litt mindre grøn, og etter fire år kunne eg seie eg kjende Jernbanelaget. Eg trur ikkje eg er den einaste som bruker tid på å forstå organisasjonen vår. Og når du trur du har oversikta, skjer det ei omorganisering ...

Omorganiseringa

Vi skulle ta fatt i Vibeke si fortid. Finne grunnen til at ho hamna nett her og snakke litt om faren, som nok må ta sin del av skulda. Han var NSB-tilsett all sin dag og ein av tre sjefar i Region Nord. Han tok jernbanekulturen inn i heimen.

Men det var altså den omorganiseringa ...

I korte trekk går den ut på at

divisjonen Trafikk og marknad i framtida skal ha ansvaret for publikumsområda, med venterom og perrongar på dei 23 stasjonane langs Nordlandsbanen – ein del av det ansvaret som Vibeke og folka hennar har i dag.

Saknar informasjon

– Vedtaket er greitt. Det er berre det at vi ikkje har fått nok informasjon frå øvste hald, sier Vibeke. Ho har mykje å seie om saka. Det har ho også gjort.



FOTO: BJØRN ERIK OLSEN

– Eg kunne godt ha vore dette forutan, ja.

– Er du sur?

Vibeke ler ikkje av spørsmålet. Men sur?

– Nei, eg er ikkje typen som blir sur. Men irritert, ja. Eg kan bli sint over urettferd. Og då snakkar eg ikkje om denne saka spesielt. Men eg er så heldig at eg bur i lag med ein frå same arbeidsplassen (ekte-mann Terje Nordstrand sit fem meter unna Vibeke sin kontor-plass). Så det hender eg ventilerer

«Pengane kom våren 2009, og i dag er vi omtrent ferdige. Slå den!»

litt når dagen er over. Men vi er obs. på faren, og er flinke til å sette strek for jobbpraten. Vi trør ikkje oppi kvarandre på jobb forresten, for han fartar mykje. Eg veit berre at han «ska verra med mæ hjem» når dagen er over.

Fann mannen i NITO

Vibeke er forholdsvis nygift, sjølv om ho har passert 50, så vidt. Ho har ei dotter, og mannen Terje Nordstrand har to barn frå før. Som tillitsvald for NITO i nesten heile jobbkarrieren sin, har Vibeke brukt mykje tid på møter og kurs.



«Ingen kan unngå å bli i godt humør når Vibeke smeller opp latterdøra»

JAN BIRGER ALMÅSBRO, banesjef på Nordlandsbanen

Det gjev nye erfaringar og kan vere bra for så mangt.

– Eg har faktisk NITO å takke for Terje. Vi møttest på ei samling der. Då eg søkte jobben i Jernbanelverket, visste eg at han jobba der, men det var ikkje hovudgrunnen til at eg søkte altså. Eg søkte jobben fordi eg hadde lyst på han, og var så dum at eg sa det på jobbintervjuet. Ikkje akkurat strategisk, med tanke på når løna skal fastsettast ...

Dritjobb

Vibeke kjem frå kommunesektoren. Ho er utdanna ingeniør, miljø- og kommunalteknisk linje, og har jobba med ein del drit, som ho seier.

– Først i Skien, så i Melhus. Der var eg først på Plan og bygningsavdelinga i ti år. Dernest fem år ved VVAR (veg, vann, avløp og renovasjon). Etter kvart har eg utvida horisonten med diverse anleggsgag ved Høgskolen i Sør-Trøndelag. Så

no føler eg meg som «bygg og anleggsmenneske». Samla sett føler eg at eg har ein bra fagleg bakgrunn for den jobben eg har i dag.

– *Kva inneber det å ha ansvaret for stasjons- og eigedomsdrift?*

– Det omfattar drift og vedlikehald ved alle dei 23 stasjonane vi har langs Nordlandsbanen, som altså strekker seg frå Steinkjer i sør til Bodø i nord. Eg er sidestilt fagleg leiar for linja og fagleg leiar for signal.

Smart forum

Sjølve stasjonsbygningane er det ROM eigedom som eig, men det er jo eit utal andre bygningar som sorterer under Jernbanelverket. Blant anna fleire lokstallar som delvis er falleferdige, ulike buer, ein traktorhall, ein plashall, garasjar, leskur ... Og altså det arealet som ligg kring stasjonane, med parkeringsplassar, grøntområde etc. Vi har vore flinke med å orga-

nisere oss i regionen vår, synest eg. Vi som har ansvaret for Stasjons- og eigedomsdrift, har fått samla avtalene for publikumsområda, forvaltning og drift. Eg trur det kan vere litt ulik praksis i dei andre regionane. Men det er lite kommunikasjon på tvers, så eg kjenner ikkje så godt til det. I Region Nord har vi oppretta eit stasjonsforum for nettopp å ta vare på samkjøring mellom ulike partar. Det er nyttig og praktisk og gjer det lettare å få ting i rett rekkefølge. Kanskje kunne Jernbanelverket hatt nytte av eit liknande forum på tvers av regionane?

Finanskrisepakke

Som statsbedrift er Jernbanelverket prisgjeve den politikken som rår til ei kvar tid. Slik må ein venne seg til å leve i notida og å kunne snu på ein femøring om ein brått skulle få sjansen til det. Slik kom det også noko godt ut av finanskrise.

– Ved hjelp av tiltakspakka vi fekk frå regjeringa, kunne vi sette i verk oppussing av Bodø og Rognan stasjonar. Pengane kom våren 2009, og i dag er vi omtrent ferdige. Slå den! seier Vibeke og ramsar opp alt ho har fått for til saman 17 millionar tiltakskroner: På Rognan fekk vi orden på parkeringsområdet, med masseutskifting, asfalt og merkte plassar. Vi fekk også eit fint grøntområde med busker og tre. Og så fekk vi eit Valnesfjordskur! -??

– Valnesfjordskuret er Nordlandsbanen sin eigen patent. Det er rett og slett eit pent leskur, med vindaug, tak og veggjar. Det finst fleire av same typen. Dei står an av når værgudane slår på stortromma, forklarar Vibeke.

Godt skotsmål

Det er ikkje berre sjefen som er nøgd med den nye utsjånaden til Bodø og Rognan stasjonar. Lokalbefolkninga har også kome med rosande ord, kan byggeleiar Trond Andreassen fortelje. Frå kontoret sitt på Rognan stasjon nyt han utsikta over det nye stasjonsområdet.

– No er det trygt å parkere bilen her. Den opne plassen hindrar hærverk. Det er også triveleg med grøntareal og planter. Det einaste eg kan sette fingeren på, er at vi manglar tak over sykkeloppsettet. Mange nyttar sykkel, også om vinteren, og då er det godt om ein slepp å grave han fram frå snøen. Men kanskje har Vibeke ein plan?

Vibeke har sansen for å lage det fint rundt seg, også privat. Ho er rimeleg avansert når det gjeld hagedrift, sjølv om anlegget ligg i Melhus kommune, vel forsynt med trønder-vær. Ho syner stolt fram fotografi på mobilen; fem flotte maiskolbar godt over middels storleik, dyrka heime.

Tomatar til jul

– I år kom sommaren så seint at tomatane i drivhuset i beste fall blir modne til jul. Men dess betre blir smaken kanskje? Eg stortrivst i hagen min. Og så likar eg å lage mat. Du kan vel seie det er mine hovudinteresser utanom jobben. Kvart år har vi grillfest i hagen, alle vi i administrasjonen på Nordlandsbanen. Då er menyen hemmeleg heilt til folk står i døra. Eg må

innrømme at eg kjenner eit visst press etter kvart. Har ein hang til å overgå meg sjølv frå år til anna. Men artig e det lell! Vi er jo som ein stor familie når vi møtest.

Nordlandsbanen er topp

Nettopp det gode fellesskapet er hovudgrunnen til at Vibeke trivst i Jernbanelverket. Og ho er sikker på at ingen andre har det så fint som dei som jobbar på Nordlandsbanen.

– Eg voks opp med toget. Du veit vi ferierte med fribillettar alle i jernbanen før i tida. Og far min skulle absolutt nordover. Så eg kunne alle stasjonane på rams frå eg var liten og kjende etter kvart også mykje triveleg folk nordafor. Og så er det dette med miljøet blant oss som jobbar på Nordlandsbanen. Vi kjenner kvarandre på godt og vondt og treng ikkje forstille oss. Det er fint å kunne vere seg sjølv, også på jobben. Eg veit godt eg kan vere litt brå av og til. Men har eg gjort ein feil, kan eg også be om tilgjeving. Så vonar eg folk seier frå om eg ikkje har bede nok.

TETT PÅ: Banesjef Jan Birger Almåsbro får ikkje nok av Vibeke Stav.

Jernbanen som styres av barn

BUDAPEST: Arpad (13) fløyter for avgang og gjør honnør på perrongen. Vi er på verdens største barnejernbane, som snor seg elleve km gjennom skogkledde høydedrag vest for Budapest.

Tekst og foto: ANNE METTE EHLERS

Jernbanemagasinet har reist med den smalsporede banen der barn står for trafikkstyringen og betjeningen – en bane som ble åpnet for over 60 år siden.

Fornuftig fart

Konduktør Ciutia gir den voksne lokføreren et vink før hun legger hele tolvåringens styrke i å skyve igjen togets gamle jerndører. Hun retter på sin blå uniform og sorte lærveske før hun med et sjenert smil selger billetter.

Passasjerene er en blanding av ungarske familier og turister på utflukt fra storbyens stress og støy.

En svak dieseldunst strømmer inn gjennom vinduene fra det rumenske lokomotivet av årgang 1972, og vi ristes rundt på de blanke trebenkene. Men hva gjør vel det når farten er fornuftig og utsikten fantastisk?

Panorama

Hele veien kommer vakre skoger av eik, bøk og ask til syne i gulgrønne høstfarger. Underveis stopper toget ved små skogstasjoner. Og da det bare kjører ett tog i timen, er det lagt opp til at man kan gå av toget og spasere. Vi velger et opphold ved Jánoshegy som med sine 527 meter er det høyeste fjellet ved Budapest. Utsiktstårnet fra 1910 gir panoramautsyn over by og fjell. I nærheten fører en stolheis ned fra fjellet og derfra kjører busser tilbake til Budapest. Men vi vil videre med jernbanen som er helt spesiell fordi barn i alderen 10-14 har ansvaret for alt. Bare lokførerne og stasjonsmestrene er voksne.



VELKOMMEN: Konduktør Ciutia på 12 står klar i døren.

Levende introduksjon

Da vi hopper på toget igjen, er konduktøren den 14-årige Andrea, som raskt fisker fram sin ungarsk-engelske ordbok. Etter et halvt minutt febrilsk blading utbryter hun lettet: «New tickets?», så vi kan kjøpe en returbillett og nyte

turen hjem. Heldigvis har barna i tjenesten flere kunnskaper når det gjelder sporskifte, signalering og stasjonsledelse. Og ideen bak barnejernbaner er nettopp å gi barn og unge en levende introduksjon til livet ved banen – ut over det rent transportmessige.

Verdens lengste

Verdens første barnejernbane åpnet i Gorky Park i Moskva i 1932. Fenomenet ble utbredt i den gamle Østblokken – særlig i Sovjetunionen der det ved sammenbruddet var omkring 50 barnejernbaner, men også i Kina

og på Cuba var det flere baner.

Selv om «Barnas Jernbane» ved Budapest ikke er den eneste i sitt slag, er den ubetinget verdens lengste. Den ble bygd etter at ungarske jernbaneeksperter i 1947 ble sendt til Jugoslavia og Sovjetunionen for å lære om konseptet.



BARNEBILLETT: Kun barn utsteder billetter på stasjonen Széchenyi-hegy.



LEK: Arbeidet går som en lek på «Barnas Jernbane» i Budapest.

Barnejernbanen er en perfekt éndagsutflukt hvis du kommer til Budapest. Togene kjører året rundt og går fra Széchenyi-hegy stasjonen, som tannhjulsbane Fogaskerekű Vasút kjører til. Les mer på www.gyermekvasut.hu

I dag styrer Arpad, Ciutia, Andrea og deres kamerater sikkert og stolt togdriften på Budapests barnejernbane. De følger de ungarske statsbaners reglementer, som barn har gjort gjennom de siste 60 år, uanfektet av at sosialisme i mellomtiden har skiftet til kapitalisme.



Midnatt på Oslo S

Bildet viser prosessen med forvarming ved skinnerveising og ble tatt under 16-dagersbruddet på Oslo S i 2009 da 14 sporveksler og ett sporkryss ble byttet i «trakta». Digelen er fylt med sveiseporsjonen og klar til antenning så fort skinnerendene har fått rett temperatur.

MITT JERNBANEKAMERABILDE

Foto: Tim Mitchley
Tittel: Overingeniør sporplanlegger Baneteknikk
Bor: Oslo
Kamera: Panasonic DMC TZ5



Pålegg

Trafikverket, SJ og de andre jernbaneaktørene i Sverige har fått pålegg fra infrastrukturminister Åsa Torstensson om å gjennomføre en kriseøvelse innen 15. november. Øvelsen skal ta utgangspunkt i værforholdene sist vinter og de hendelsene som da utspant seg. Regjeringen er fast bestemt på at siste vinters togkaos ikke skal gjentas.

Satser I

DB Schenker Rail skal handle rullende materiell og IT-utstyr for ikke mindre enn 3,2 milliarder kroner i år. Når vi passerer nyttår, skal DB-flåten ha fått en tilvekst på 1472 nye godsvogner og 71 splitter nye lokomotiv.

Satser II

I Russland skal det frem til 2015 brukes 17 milliarder kroner på å modernisere stasjoner og stasjonsområder slik at de både får universell utforming, kan bli sentrale trafikknutepunkt også for andre transportformer og ikke minst få arealer for shopping og servering. Først i løypa ligger blant annet stasjonene som skal betjene vinter-OL i 2014.

Satser III

SJ skal fortsatt kjøre X2000-togene noen år til og lar de 20 år gamle togene få en nødvendig oppgradering. Samtidig ser selskapet seg om etter tog som kan klare 250 km/t. Det vil i så fall bli en investering på seks milliarder svenske kroner. Det første halvåret i år hadde SJ en omsetning på litt over fire milliarder og satt igjen med et overskudd før skatt på 220 millioner.

Måler støy

Banedanmark har satt seg fore å finne ut hvordan støy fra tog blir påvirket av måten sporet er bygd på, hvilke materialer som er benyttet og hvordan underbygningen er. For å finne ut av dette, har de plassert en mikrofon på et tog mellom København og Århus. Desibelutslagene blir satt opp mot informasjon om banen. I løpet av noen måneder, når alle dataene er analysert, skal Banedanmark være i stand til å si hvilke sporkonstruksjoner som gir minst støy.

Umeå i førersetet

I Umeå setter de seg hårete mål. Den nye godsterminalen er ett av virkemidlene for å nå dem. Sammen med flyplassen og havna skal godsterminalen gjøre Umeå til det mest sentrale godsnavet i Midt-Norden.

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

Godsterminalen, som ble offisielt åpnet i slutten av august, er på 180 mål. Den er døpt Nordic Logistic Center (NLC), for å understreke på hvilket nivå ambisjonene ligger. I nabolaget er det anleggsarbeid på et 400 mål stort område. Det skal bli NLC Park - der alle som trenger plass til vare- og gods-distribusjon, skal kunne boltre seg.

Sju kilometer fra godsterminalen ligger Umeå flyplass, den nest største på flygods i Sverige etter Arlanda. Atten kilometer unna ligger Umeå havn, med daglige forbindelser til Vasa, med linjebåter som går til og fra kontinentet og Storbritannia, og naturligvis med jernbaneforbindelse til godsterminalen.

Fra godsterminalen går E4 nord-sør gjennom hele Sverige og E12 som etter 47 mil rett vest ender i Mo i Rana.

Vekstområde

- Når jeg reiser rundt i Europa, er det to utfordringer som stadig kommer opp: energi

og råvarer. Denne delen av Sverige har det som verden etterspør, fastslår visestatsminister Maud Olafsson (C), opprinnelig fra Örnsköldsvik, men nå bosatt i Umeå.

Trevirke, tremasse, store forekomster av jernmalm, kobber og gull parett med svensk industrikultur, gir stor aktivitet og behov for smidige logistikk-løsninger.

Godsterminalen i Umeå er eid av Umeå kommune gjennom selskapet Infrastruktur i Umeå AB. Kommunen har lagt ned store summer i modernisering av havna, i bygging av nye skystasjoner (resecenter) for Botnia-banan og i godsterminal med tilliggende arealer.

Umeå er utpekt som Europeisk kulturhovedstad i 2014, de har en plan om å fortsette den sterke veksten i aktiviteter og folketall slik at de blir 200 000 innbyggere i 2050, og de vil bli sentrum for godsvirksomheten i Nord-Norge, Nord-Sverige og Nord-Finland.



PÅ VEG: Førerhyttene til alle Volvos lastebiler blir produsert i Umeå. Mange blir sendt sørover med tog.



PÅ HOGGET: Thomas Nordmark i LKAB leter med lys og lykte etter måter å bli bedre på til å kjøre malmtog på både over og under bakken.

Tungvekker

De største og tøffeste i jernbaneklassen har sin egen interesseorganisasjon, International Heavy Haul Association. Der er Norge og Sverige representert som de eneste i Europa - på grunn av malmtogene mellom Kiruna og Narvik.

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

Ingen andre i Europa kjører så tunge tog som LKAB med sine 750 meter lange tog bestående av 68 vogner, hver med 100 tonn malm. Det gjør de derimot andre steder i verden. I Sør-Afrika kjører de for eksempel malmtog med 343 vogner.

- De felles utfordringene vi står overfor med ekstremt lange, tunge tog, gjør at vi alle tjener på å samarbeide, sier Thomas Nordmark, leder for avdelingen som driver utviklingsarbeidet innen transport og logistikk i LKAB.

For en industrivirksomhet som LKAB gjelder knallharde konkurransevilkår. Derfor leter de med lupe etter områder de kan bli bedre på. Med splitter nye vogner og ny lagersilo i Narvik tar det nå i gjennomsnitt ni sekunder å tømme ei vogn. Opplastinga av toget i Kiruna, med 100 tonn i hver vogn, tar 45 minutter.

- Den terminaltiden skal vi halvere, proklamerer Nordmark, som må se at LKAB har transportkostnader til havn på opp mot det dobbelte av hva konkurrentene har.

Stadig på jakt

Fra LKAB kommer det jevnlig noe nytt. Blant annet tok de i vår i bruk et T46-lokomotiv fra 70-tallet som skiftelokomotiv. Etter flere års utviklingsarbeid «på huset» har de fått et lokomotiv som er skreddersydd til formålet, og som i tillegg har fått betegnelsen GPC, Green Power Concept, ettersom det bruker vesentlig mindre diesel.

Forholdsvis nytt er det også med data-assistert togframføring. Det betyr at hastigheten på togene reguleres slik at de slipper å stå mer enn nødvendig for å vente på kryssing. For tunge malmtog er det mye energi å spare på å slippe å stoppe og ta i gang igjen.

Nå har et nytt selskap slått kloa i et stort jernmalmfelt innerst i Bottenviken. Northland Resources har lyst til å kjøre også denne malmen til Narvik, på den samme banen LKAB bruker. Det synes Thomas Nordmark er helt greit:

- Da blir vi to om å sette press på å få en bedre bane med større kapasitet.



Jernbanelogistikken

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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Hedemarksbanen

Skal vi få enda en ny jernbane nå? Nei da, du kan trygt slippe av. Jernbaneinteresserte vil vite at Hedemarksbanen som den heter i boka Banedata 2004, har vi hatt lenge. For å være mer presis så har strekningen vært i drift som del av jernbanenettet i 130 år til høsten. Den 11. oktober 1880 foretok kong Oscar II den høytidelige åpningen av jernbanen mellom Eidsvoll og Hamar. Og da var det bare gått fem år siden Stortinget hadde vedtatt banen. Om noen skulle finne på å stusse over fremdriftstempoet for 125–130 år siden sammenliknet med dagens NTP-fart, skal jeg slett ikke fortenke dem i det.

Vi husker at Norges første jernbane, Hovedbanen, ble åpnet mellom Kristiania og Eidsvoll i 1854. Eidsvoll ligger som kjent ved Vorms, noen kilometer sør for Mjøsas utløp ved Minne. På Mjøsa disponerte Norsk Hoved-Jernbane båtene «Jernbarden» og «Dronningen» i tillegg til noen slepebåter som om sommeren og så lenge Mjøsa var isfri fungerte som jernbanens forlengede arm. Det var flere steder i landet at man ikke hadde større ambisjoner i starten enn å betrakte jernbanen som «en bro mellom vannene».

Det kom imidlertid tidlig opp et ønske om å forlenge Hovedbanen fra Eidsvoll til Minne for å komme direkte til båtene som seilte på Mjøsa og unngå den fordyrende transporten over land mellom Eidsvoll og Minne. Og i 1875 kom spørsmålet opp for fullt ledsaget av den tradisjonelle



lokaliseringdebatten i norsk jernbanehistorie, krydret med strid om sporbredden. Hedemarksbanen sto mot Solørbanen; Hedemarksbanen hadde tre ulike trasealternativ, men sterkest krevende ble det mellom tilhengerne av det «pihliske smalspor» og de yngre ingeniører som kjempet drabelig for at Hedemarksbanen måtte bygges bredsporet for å unngå sporbrudd mellom Eidsvoll og Hamar. Stortingets jernbanekomite var blitt et fast organ for jernbanesaker i 1875, og der var Johan Sverdrup formann. Sverdrup ville ha banen over Stange, og han ville ha bredt spor. Avstemningen i Stortinget 7. juni 1875 gav imidlertid som resultat at Stortinget med 68 mot 42 stemmer sa ja til Stange og ja til smalspor.

Det ble fest på Hamar da resultatet ble kjent, men skuffelsen over smalsporvedtaket kastet en skygge over feiringen. Og siste ord var ikke sagt: Agitasjonen for bredsporet fortsatte ufortrødent trass i stortingsvedtaket. Handelsstanden i Hamar og Kristiania stilte opp for bredsporet, og forsvarshensyn talte for det samme. Carl Abraham Pihl var klart på vikende front med sitt smalspor, og omtrent på dagen ett år etter at Stortinget hadde sagt ja til smalspor, den 9. juni 1876, vedtok Stortinget med 75 mot 35 stemmer at Hedemarksbanen skulle bygges bredsporet. Feiringen i Hamar sto ikke tilbake for festlighetene året før.

Arbeidet ble satt i gang i 1876, og etter bare fire år

kunne de 58,6 kilometerne mellom Eidsvoll og Hamar åpnes for trafikk.

I dag er strekningen en bit i det såkalte intercitytriangelet på Østlandet som har endepunkter i Lillehammer, Skien og Halden, og som har det største trafikkpotensialet for jernbanen. Setter du spissen på en passer i Oslo og slår en sirkel med radius rundt 20 mil, så fanger du opp en meget stor del av Norges befolkning. Mot nord har vi i dag takket være Gardermobanen tre spor fra Oslo og nesten fram til Eidsvoll stasjon, men så er det også stopp. Hvor mange Hedemarksbaner vil det ta før det er dobbeltspor til Lillehammer, mon tro?