

Jernbane

NR 9•2011

magasinet

Nytt spor mot fremtiden

- ▶ Norge kan innta samme posisjon innen jernbanebygging som innen olje
- ▶ Store utenlandske selskaper kommer - hvis det satses langsiktig
- ▶ Samferdselsministeren vil følge opp forslaget om forpliktende satsing i 20-40 år

SIDE 4-13



Jernbaneverket

Langsiktige mål og strategier

Den 1. desember ble rapporten fra jernbanegruppa lagt fram. I ett års tid har vi jevnlig sittet sammen og jobbet i denne arbeidsgruppa om videre utvikling av norsk jernbane. Deltakere har vært Samferdselsdepartementet og aktørene i jernbanebransjen.

Bortsett fra på ett punkt står gruppa samlet bak konklusjonene. Først og fremst er vi enige om at det trengs langsiktige mål og strategier for jernbanen, og at vi trenger å kunne planlegge i et perspektiv på fra 20 til 40 år. Det vil være behov for et vesentlig høyere investeringsnivå enn det vi har hatt til nå, og finansieringen må være forutsigbar. Samtidig må prosjektene kunne gjennomføres raskere og omfatte lengre strekninger.

Jernbanegruppa understreker også behovet for å se all utbygging av infrastruktur i sammenheng med hvilket togtilbud som skal utvikles. Jernbaneverket må her ta en tydeligere rolle i å utarbeide framtidige rutemodeller og ha en helhetlig tilnærming til hvilke investeringer som trengs i spor, terminaler, verksteder, stasjoner og parkeringsområder. Gruppa, med unntak av NSB, mener også at det er behov for en gjennomgang av eierskapet til verksteder, godsterminaler og stasjoner.

Jeg synes at vi gjennom denne rapporten har kommet langt i å skape enighet om hvilke behov jernbanen har og hvilke utfordringer vi står overfor. Både gjennom dette arbeidet, og ikke minst gjennom Jernbaneverkets egen perspektivutredning, er mye av grunnlaget lagt for en langsiktig satsing. Ambisjonsnivået er opp til politikerne.

Tidlig neste år vil også ytterligere grunnlagsdokumenter foreligge. I månedsskiftet januar/februar legger vi gjennom høyhastighetsutredningen fram grunnlaget for satsingen på fjernstrekningene, og den 29. februar skal samferdselsstatene legge fram forslaget til Nasjonal transportplan for neste tiårsperiode.

Det er en hektisk innsjutt vi er inne i med disse dokumentene, og vi har grunn til å se fram til et spennende år for jernbanen.

Jeg vil takke for den innsatsen som er lagt ned for jernbanen i 2011 og ønske alle en riktig god og fredelig jul.

Elisabeth Enger



Innhold



8

Ledende

- Jeg er overbevist om at vi kan bli blant de beste i verden på å lede og organisere store jernbaneprosjekter, sier mannen som nettopp avsluttet Årets Prosjekt i Midt-Østen ...



20

Rekord

Selv om gods på bane er i motbakke, settes det rekorder hvert år ved den fire år gamle godsterminalen på Ganddal.

Får oppskriften på en moderne jernbane	4
- De beste vil bygge jernbane	8
Utenlandske selskap står klare	12
Innenriks	14
Min arbeidsdag	16
Sagt om jernbanen	17
Bedre tider - men krevende i 2012	18
Godsrekord på Ganddal	20
Innenriks	24

30

Det lysner

En spesialmaskin står på skinnegangen i bekmørket. For hver natt som går lysner det langs det norske jernbanenettet ...



16

Drømmen

- Det er herlig å oppleve at alt fungerer slik det skal! Det sier den nyutdannede dataingeniøren som har fått drømmejobben i Jernbaneverket.



36

Starten

En 1200 meter lang jernbaneløp i Eidsvoll ligger der urørt - som et minne fra Norges første jernbane. Nå kan den bli vernet.

Møte med	26
Lærebok om jernbanetrafikk	29
Skaper trygghet i bekmørket	30
Siste rest av Norges første jernbane	36
Månedens gjest	40
Då toget kom til festningsbyen	42
Mitt jernbanebilde	44
Utenriks	46
På skrått bakfra	48

Jernbane

NR 9 • 2011

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR: Tore Holtet**FOTOJOURNALIST:** Øystein Grue**JOURNALIST:** Arvid Bårdstu**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**

Arne Danielsen

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

Elin Høyland

Marit Bendz

Lars Hagen

FORSIDE: Adif**ADRESSE, REDAKSJONEN:**

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbv.no


Redaksjonen avsluttet 05.12.2011

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no**Opplag:** 7.000**Layout:** Cox**Trykk:** Foliotrykk**Distribusjon:** Grafisk Mailing**ISSN** 1891-1676**JERNBANEMAGASINET PÅ NETT:** www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet

Får oppskriften på en



www.jernbaneverket.no/jernbanegruppen

- ▶ Klare mål for hvilke transportbehov jernbanen skal dekke
- ▶ Tidsperspektiv på 20-40 år
- ▶ Togtilbud og infrastruktur ses mer i sammenheng
- ▶ Raskere planlegging og utbygging av sammenhengende strekninger
- ▶ Vesentlig høyere investeringsnivå
- ▶ Forutsigbar finansiering

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa har mottatt oppskriften på fornyelsen av norsk jernbane. I rapporten «Hovudutfordringar for norsk jernbane» understrekes det at det trengs mer penger, sammenhengende utbygging og raskere planlegging.

- Å ta med jernbanegruppens rapport inn i regjeringen blir spennende, og jeg vil gjøre det med den største glede, sier Kleppa til Jernbanemagasinet. ▶

Tekst: TORE HOLTET OG ARVID BÅRDSTU **Foto:** ØYSTEIN GRUE



moderne jernbane



SVÆRT GLAD: - Jeg er svært glad for rapporten, sier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa og gir departementsråd Eva Hildrum (t.v.) ros for at hun sammen med de sentrale lederne i det norske jernbanesystemet staker ut en ny kurs for jernbanen.

«Det er vanskelig å finne gode løsninger på kort sikt hvis en ikke har langsiktige mål»

EVA HILDRUM, departementsråd Samferdselsdepartementet

Det var i sprengkalde desember for ett år siden at samferdselsministeren satte ned ei ekspertgruppe for å stake opp en kurs for fremtidens norske jernbane.

– Jeg satte ned denne gruppen for at de som representerer jernbanen skulle få komme med sine synspunkter. Jeg ba ikke om et hyllingsdikt, og det har jeg da heller ikke fått. Men jeg er svært glad for rapporten. Den er både realistisk og fremtidsrettet, sier Meltveit Kleppa.

Hun sier at rapporten vil gi et bredere grunnlag for drøftingene om en ny Nasjonal transportplan (NTP) og innser for jernbanens del at man må løfte blikket ut over den tiårsperioden NTP tar for seg.

Utdatert

– Vi står overfor samme situasjon som i 1890 – å legge en strategi for framtida, sier næringslivets representant i jernbanegruppen, Ole A. Hagen, som begrunnelse for hvor viktig gruppens arbeid har vært.

Mens det er mulig å bygge videre på eksisterende nett både innen veisektoren og luftfarten fordi det meste er av nyere dato, ble dagens jernbane planlagt og bygd fra 1850 til 1960. Så sent som i 1960 var det for eksempel fortsatt 110 000 hester i Norge, men bare 48 000 lastebiler og 17 000 traktorer.

Gruppen peker på at jernbanen er et system der infrastruktur og togtilbud henger nøye sammen og betinger planer som er helhetlige og langsiktige.

Trenger langsiktighet

– Det er vanskelig å finne gode løsninger på kort sikt hvis en ikke har langsiktige mål, påpeker lederen av gruppen, departementsråd Eva Hildrum.

– I dag er den største utfordrin-

gen at det ikke finnes konkrete, langsiktige mål for hvilken rolle jernbanen skal spille i det samlede transporttilbudet i framtida. Et slikt mål må avklares politisk, og ha en tidshorison på 20–40 år, understreker gruppelederen.

Hildrum synes for øvrig statsråden var modig da hun satte ned denne gruppen: – Dette er første gang en samlet ledelse for jernbanen har satt seg ned sammen og på oppdrag fra statsråden gått gjennom utfordringene for jernbanen, sier Hildrum, og siterer Sir Humphrey fra TV-serien «Javel, herr statsråd»: – Å peke på utfordringer, som også er problemer, er en modig ting.

Etterlyser nye grep

Om jernbanen skal spille en styrket og sentral rolle i det framtidige transportsystemet, må det ifølge rapporten tas mange nye grep. Blant annet må planleggingen ta utgangspunkt i hva slags togtilbud som skal møte den framtidige etterspørselen og at anleggene deretter blir dimensjonert for å takle den.

Dessuten må utbyggingen skje med en klar tidsplan for når prosjekt og togtilbud skal være på plass og ikke minst må langsiktige utbyggingsvedtak følges opp med nødvendig finansiering for å sikre rasjonell gjennomføring.

– Planlegging og utbygging må skje raskere. Da trengs et vesentlig høyere bevilgningsnivå. Gruppen har gått gjennom ulike former for finansiering og kilder til finansiering, men vi er fullt ut innforstått med at dette er spørsmål som må avklares politisk, sier departementsråd Hildrum.

Prøvekaniner

Jernbanegruppen ser en mulighet til å organisere store, sammen-



hengende utbyggingsprosjekt i egne utbyggingselskap eller selskap der staten er med sammen med andre eiere. I den forbindelse peker de konkret på to aktuelle utbyggingsprosjekt som de mener kan egne seg for alternativ organisering. Det gjelder Ringeriksbanen, der Buskerud fylkeskommune har foreslått at utbyggingen skjer i regi av et aksjeselskap der de selv også er med. Det andre er Alnabruterminalen, der det hos næringsaktørene innen transport og logistikk er en betydelig utålmodighet etter å få ting gjort.

Men at det er mye mer å ta fatt i, kommer fram i denne statusen for norsk jernbane slik gruppen oppsummerer den:

– Det finnes ikke restkapasitet i sentrale deler av jernbanenettet, ikke i terminalene, ikke i materiellparken og ikke i anlegg



MODIG: Da departementsråd Eva Hildrum la fram jernbane-gruppens rapport, betegnet hun statsråden som modig. Og Meltveit Kleppa repliserte: «Jeg ba ikke om noe hyllingsdikt, og det har jeg heller ikke fått.»

for vendespor/parkering av tog eller anlegg for vedlikehold og klargjøring av tog.

Betinget optimisme

Ole A. Hagen synes gruppen har kommet langt. Men det krevde mer arbeid enn det han så for seg i starten:

– Vi har hatt 15 møter, blant annet fra klokken fire om ettermiddagen til over midnatt. Det har vært friske diskusjoner og veldig interessante refleksjoner.

Potensialet på bane er stort, kanskje større enn det noen har tenkt.

Også NSBs representant i ekspertgruppen, persontrafikkdirektør Tom Ingulstad, er forsiktig optimist, selv om han føler det er langt frem:

– Men jeg synes så absolutt at departementet har en ny erkjennelse av situasjonen på jernbanen nå. Erkjennelsen av at vi ikke kan fortsette som vi har gjort, at vi har kjørt oss fast.



«Vi står overfor samme situasjon som i 1890-årene – å legge en strategi for framtida»

OLE A. HAGEN, nestleder i Logistikk- og Transportindustriens Landsforening

JBV skal samordne

Jernbanegruppen mener det er behov for å tydeliggjøre hvem som har ansvar for hva i det norske jernbanesystemet, fordi det er åpnet for konkurranse i godstransporten og at det sannsynlig blir åpnet for økt konkurranse innen persontransporten.

Siden jernbanen er et integrert system, mener jernbanegruppen at Jernbaneverket må få rollen som en nøytral part som samordner planer og daglig drift på en helhetlig og verdinøytral måte.

Strategisk ruteplankompetanse ligger i dag både hos Jernbaneverket og NSB. Denne bør ifølge jernbanegruppen samles og styrkes i Jernbaneverket.

Jernbanegruppens flertall vil også gå gjennom eierskapet til terminaler, stasjoner og verksteder, og det slås fast at Jernbaneverket bør drifte godsterminalene.

– Dette er blant de tiltakene vi aker å se nærmere på før vi legger fram ny Nasjonal transportplan, sier samferdselsministeren til Jernbanemagasinet.

MEDLEMMENE I JERNBANEGRUPPEN

- ▶ Leder, departementsråd Eva Hildrum i Samferdselsdepartementet
- ▶ Jernbanedirektør Elisabeth Enger
- ▶ Konsernsjef Einar Enger i NSB AS(t.o.m. 01.05.2011), persontrafikkdirektør Tom Ingulstad (f.o.m. 01.05.2011)
- ▶ Direktør Erik Ø. Johnsen i Statens jernbanetilsyn
- ▶ Administrerende direktør Linda Bernander Silseth i Flytoget AS
- ▶ Nestleder i Logistikk- og Transportindustriens Landsforening, Ole A. Hagen
- ▶ Ekspedisjonssjef Fredrik Birkheim Arnesen i Samferdselsdepartementet



29/6
10

 Jernbaneverket

- De beste vil bygge jernbane

Håvard O. Skaldebø har vært med på å gjøre Norge til et ledende land på prosjektstyring. Nå er han engasjert av Jernbaneverket, og han er ikke i tvil om at de beste utbyggerne vil bygge jernbane i Norge - hvis det satses over tiår.

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

Skaldebø var med Norsk Hydro inn i oljealderen og har vært med på å utvikle faget prosjektstyring i Norge. De aller siste åra har han ledet prosjektstyringen under byggingen av et gigantisk petrokjemianlegg i Abu Dhabi – som nettopp er kåret til «Årets prosjekt» under en kjemikonferanse for Midt-Østen.

Siden august har han imidlertid brukt tiden på å sette seg inn i det europeiske jernbanemarkedet. Nå er han engasjert for å bruke sin kunnskap for å få til en mest mulig effektiv jernbaneutbygging i Norge.

Statlige selskaper bygger

– Jeg har reist en del for å finne ut av hva andre land gjør når de bygger jernbane – hvordan de løser det organisatorisk og kontraktmessig, forklarer Skaldebø, som har en klar oppfatning om hvordan utbygginger bør organiseres: – Alle jeg har snakket med, oppretter fullfinansierte, statlige utbyggings-selskaper som bygger ut, slik som vi gjorde på Gardermobanen. På den måten fokuserer de på én

GUNSTIG: – Trange offentlige budsjetter i Europa gjør at det vil være gunstig å bygge ut norsk jernbane i åra framover, mener prosjektdirektør Håvard Skaldebø.

definert oppgave og setter alle krefter inn på å gjøre den best mulig. Når det gjelder kontrakter, er det et langt større spenn i måten man gjør det på.

Store kontrakter

– Den største enkeltkontrakten jeg har kommet over, gjelder en 302 kilometer lang høyhastighetsstrekning mellom Tours og Bordeaux i Frankrike. Den lyder på 7,8 milliarder euro eller over 60 milliarder norske kroner, utdyper han: – I enkelte andre land deler de opp omfanget i flere «mindre» kontrakter, men også de er hver på flere milliarder kroner.

– Ved å operere med store kontrakter trekker en til seg de store selskapene. Disse har kompetanse og ressurser til å gjøre en sikker og god jobb, forutsatt at byggherren er proaktiv og profesjonell. I det hele tatt er vellykkede prosjekter et resultat av godt samarbeid på alle nivåer og ikke minst av eiere og interessenter som gir sin fulle støtte til prosjektet i tykt og tynt.

Satse over tiår

– Veien framover er å se hva andre gjør: ta det beste ut av det og tilpasse det til vår virkelighet, sier Skaldebø, men poengterer: – Forutsetningen er forutsigbarhet. Det

holder ikke å satse ett år av gangen. Tvert om må man signalisere at det skal satses over tiår. Da vil utenlandske firmaer være interessert i å etablere seg her i landet, og det er vi avhengige av. Gjennom å stimulere til internasjonal konkurranse kan vi unngå en prisspiral. Dette har norsk verftsindustri forstått og omsatt i praksis. Langsiktighet er også en forutsetning for å tiltrekke seg unge, norske talenter.

Resepten

– La oss si at vi skal bruke 1 500 milliarder kroner over 30 år på å bygge en komplett ny infrastruktur i Norge. Det betyr en satsing tilsvarende 50 milliarder kroner i

HÅVARD SKALDEBØ (63)

- ▶ Håvard Skaldebø, prosjektdirektør, Metier AS
- ▶ Engasjert av Jernbaneverket til å følge flere utbyggingsprosjekter
- ▶ Har gjennom 25 år hatt sentrale stillinger i Norsk Hydro, blant annet som prosjektstyringsleder og prosjektdirektør
- ▶ Lang erfaring med store, komplekse offshoreprosjekter samt industrielle prosjekter i inn- og utland
- ▶ Ledet nettopp prosjektstyringen under byggingen av et gigantisk petrokjemianlegg i Abu Dhabi - kåret til Årets Prosjekt i Midt-Østen 2011

KAN BLI BEST: – Jeg er overbevist om at vi kan bli blant de beste i verden på å organisere og lede jernbaneprosjekter, mener Håvard Skaldebø, her på ett av mange møter i Jernbaneverkets regi. T.v.: Fremdriftsplanlegger Trine Hansen Sundet, Terramar.

året. Og da er vi nødt til å bruke det internasjonale markedet. Det er dette vi har hatt stor suksess med innen olje og gass. Til sammenlikning skal det investeres 170 milliarder kroner i Nordsjøen i 2012. Så det norske miljøet er vant til å håndtere mye penger gjennom prosjekter.

– Det handler om å sette sammen den kompetansen vi vitterlig har og bruke det internasjonale markedet. Det beslutningstakerne ber oss om å bygge av infrastruktur, det skal vi da få til – og det gjelder nesten uansett investeringsnivå.

Gull verdt

Skaldebø minner om at det i historisk perspektiv ikke er lenge siden vi hentet inn utenlandsk ekspertise for å kunne ta ut olje- og gassressursene i Nordsjøen.

– Nå er Norge blitt ledende i verden på olje- og gassvirksomhet på dypvann og under harde værforhold. Hvis en tenker framover, kan Norge utvilsomt bygge opp en tilsvarende kompetanse på å bygge ut jernbane.

– Toget blir sett på som et framtidrettet transportmiddel verden over. Det finnes sju milliarder mennesker på jorda, og det betyr at det må bygges mange kilometer med ny jernbane. Jeg er overbevist om at vi kan bli blant de beste på dette, og da snakker jeg om å organisere og lede slike prosjekter. Få inn den rette kompetansen, være ydmyk og bli god på gjennomføring, det er gull verdt for alle byggherrer.

- Kom i gang nå

– Er tiden inne for å satse på jernbane i Norge?

– Ja, det faktum at vi går inn i en periode med trange offentlige budsjetter i Europa gjør at det vil være gunstig å bygge ut norsk jernbane i åra framover. Jeg mener



«Det beslutningstakerne ber oss om å bygge av infrastruktur, det skal vi få til – og det gjelder nesten uansett investeringsnivå»

det er lurt å komme i gang nå. Enkelte steder vi har hørt om, er det opptil 20 anbydere på én og samme kontrakt. I Tyskland vet vi at konkurransesituasjonen er ekstrem.

– Er det stor forskjell på å bygge ut jernbane og andre større bygg eller konstruksjoner?

– Nei, jeg synes ikke det, men jernbane er mer komplisert enn vei. Vi trenger å knytte til oss de som er vant til industriutbygging – de som jobber med teknologi på et høyt nivå. Og det er de samme typene som styrer større utbygginger ute i Nordsjøen. Teknologien i styrings- og kontrollsystemene på en oljeplattform og det europeiske

styringssystemet for jernbane, ERTMS, er faktisk ganske så like. I det hele tatt er jernbane mer industri enn det vei er.

– Bør utbyggingen av jernbane skje gjennom offentlig-privat samarbeid?

– All form for jernbaneutbygging innebærer offentlig-privat samarbeid. Uansett er det private bedrifter som utfører de fleste av oppgavene for det offentlige. Selvfølgelig snakker vi om ulike grader av samarbeid med private, og det finnes mange måter å sette sammen en kontrakt på. Også i den sammenheng tror jeg det er viktig å ha klart for seg at jernbane er mer komplisert enn vei.



- Vi kan store prosjekter

- På vårt beste er vi i verdensklasse på prosjektstyring, mener Håvard O. Skaldebø, nå prosjektdirektør i Metier AS. Derfra har han i en del år vært med på å kvalitetssikre og styre større offentlige og private prosjekter i inn- og utland.

Skaldebø var på 90-tallet sjef for Hydros prosjektstyringsseksjon, og han var med på å ta initiativ til et prosjektfaglig kjempeløft sammen med NTNU gjennom Prosjektstyring 2000.

- PS2000 var et forskningsprosjekt hvor det norske fagmiljøet gikk sammen om å utvikle prosjektfaget. Det utviklet seg til å bli Europas største forskningsinnsats på området. 349 unge sivilingeniørstudenter tok prosjekt- og hovedfagsoppgave innen faget prosjektledelse, 11 dr.ing. stipendiater ble det også.

- I dag, 10-15 år etter, bekler mange av disse personene viktige posisjoner i offentlig og privat næring, og de har fått god forståelse for hvor viktig god prosjektledelse er. PS 2000 er dessuten videreført i Norsk senter for prosjektledelse (NSP). Trolig er det ingen andre land som - relativt sett - har så mange unge, velutdannede mennesker som *kan* store prosjekter!

- Trollkvinner - og -menn

Skaldebø understreker at han har stor respekt for alle sikkerhetssystemene som er bygd opp på jernbanen.

- Her skal du ikke glippe før det går galt. Mitt inntrykk er et Jernbaneanverket er dyktig på å drifte et nett som består av over 90 prosent med enkeltspor, uten omkjøringsmulighet, med betydelig vedlikeholdsetterslep og styringssystemer av eldre dato. De som sørger for at det går mer enn ett tog annet hvert minutt gjennom Oslotunnelen med slike forutsetninger, må være trollkvinner og -menn!

- Vi kommer likevel ikke bort fra at de fleste traseene ble bygd for 100 år siden. Alle jeg snakker med, mener at Norge trenger en ny infrastruktur.

- Fantastisk

Skaldebø er sikker på at miljøvennlig infrastruktur vil være

«fantastisk å selge til alle.»

- Hvis en kan jobbe grønt og bidra til et bedre miljø, vil det ikke være vanskelig å trekke til seg kompetente mennesker. Jeg vet om mange som ønsker å jobbe med miljøvennlige prosjekter, men det krever at det fattes beslutninger om virkelig å satse. Da må det komme mange prosjekter som Follobanen. Er vi forutsigbare nok, vil vi trekke til oss de beste utlendingene og ikke minst viktig, våre egne yngre talenter. På den måten unngår vi også overoppheting av norsk økonomi. Men det krever at vi legger forholdene til rette slik at bransjen sier: «Norge er et område vi ønsker å være i.»

Polert og miljøvennlig

- Det viktige vil uansett være at vi spiller sammen med det utenlandske markedet som i stort monn har vært med på å hente ut olje- og gassrikdommene til gode for det

norske samfunnet, sier Skaldebø.

Nå mener han det er på tide å bruke dette markedet på å gi varige, bærekraftige løsninger for dem som kommer etter oss.

- Skal vi ta best mulig vare på framtidige generasjoner, så bør vi sørge for å gi dem en polert, miljøvennlig infrastruktur, en god por-sjon ydmykhet og toleranse, god utdanning og lyst til å jobbe. Da kan de se framtiden lyst i møte. All fornuft tilsier en fullstendig modernisering av jernbanen. Egentlig bør jernbane og bybane/T-bane bygges ut først, slik som vi gjorde da drabantbyene og T-banen rundt Oslo ble til i en tid da personbilen ikke var allemannseie. Vei bør ideelt sett komme som et supplement, hvis vi skal tenke framtidsrettet, mener Håvard O. Skaldebø og legger til:
- Det er ingen som kommer på å ta bil på jobb hvis det kollektive transporttilbudet er godt nok!

Utenlandske selskap

Flere av de virkelig store entreprenørselskapene i Europa posisjonerer seg for å innta Norge, hvis utsiktene er der for store kontrakter i flere år framover.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** ADIF

– En svært viktig betingelse for oss er langsiktige kontrakter fordi oppstarts-kostnadene for maskinene er så store og transporten til Norge så kostbar.

Dette svarer Paula Rys i Strabag SE, et av verdens største entreprenørselskap, på Jernbanemagasinet spørsmål om hva som må til for å lokke de store entreprenørselskapene til å legge inn anbud på jobber i Norge.

Helt konkret er Strabag interessert i å legge inn anbud på byggingen av Follobanen. – Vi forbereder oss på dette anbudet sammen med Züblin AS i Oslo, forteller Rys.

- Kan ta alt

Züblin AS er ett av de mange selskapene som tilhører Strabag-konsernet. Med adresse like ved Ingeniørenes Hus har Züblin AS etablert et lite kontor som den første spydspissen inn i det norske markedet. Der sitter Anton Brandtzæg og er lyttepost samtidig som selskapet hans styrer med kompliserte fundamenteringsjobber:

– Strabag er interessert i det norske jernbanemarkedet fordi de har en stor del av omsetningen innen infrastrukturbygging. Mange av de andre store har en større andel av omsetningen knyttet til bygg.

– Strabag har stor kompetanse på tunnelboring, sporlegging, KL og det

som trengs for å bygge jernbane. I fremtiden er det ikke nødvendigvis slik at man skal kunne ta bare en del av et større jernbaneanlegg, men kunne ta alt, sier Brandtzæg.

Til «alt» kommer også design av et anlegg. Strabag alene har et teknisk kontor på størrelse med et stort, norsk ingeniørrådgivingselskap.

Åpner i januar

Det tyske selskapet Bilfinger Berger har allerede hatt mange oppdrag i Norge, men ikke på jernbane. De har vært med på utbyggingen av Ormen Lange, de har bygd flere store bruer, som Svinesundbrua, og de har bygd motorvei. Nå har de bestemt seg for å øke aktiviteten i Norge, forteller Claus Paul Pedersen, som er direktør for Skandinavia:

– Vi har et Skandinaviakontor i Göteborg og vil åpne kontor i Oslo i januar nettopp for å kunne delta med anbud på prosjekt i Norge. Da ser vi for oss prosjekter på fra 100-300 millioner kroner opp til et par milliarder kroner. Vi kan også bli med på større kontrakter i samarbeid med andre entreprenører, sier Pedersen, som antyder at selskapet har kapasitet til å utføre anleggsarbeid for 1,5-2 milliarder kroner i året.

Tidsplaner

Hvis det blir aktuelt for Jernbaneverket å utlyse store kontrakter som også internasjonale selskap vil være interesserte i, kommer det et par tips om hvordan dette skal gjøres. Claus Pedersen først:

– Fristen for å levere anbud er vanligvis åtte uker. Det er for lite til å lage et seriøst tilbud på en

stor kontrakt. Da trengs 3-6 måneder. For oss spiller det mindre rolle om anbudet gjelder enhetspriskontrakter eller en totalentreprise. Enhetspriskontrakter tar like lang tid fordi de er svært detaljerte med tusenvis av A4-sider og hundrevis av tegninger som skal oversettes og studeres. Det er også en utfordring for oss at det ikke foreligger pålitelige tidsplaner for utsendelse av konkurransegrunnlaget. Vi kan ikke mobilisere



«I fremtiden er det ikke nødvendigvis slik at man skal kunne ta bare en del av et større jernbaneanlegg, men kunne ta alt»

ANTON BRANDTZÆG, Züblin AS

står klare

et anbudsteam på forhånd så lenge vi ikke vet når konkurransegrunnlaget blir sendt ut.

Engelsk

Pedersen har også et par andre tips. Det ene er at det konkrete arbeidet ikke skal startes opp før et halvt år etter kontraktsinngåelsen for å få tid til planlegging av oppstarten. Det andre er at byggherren er representert med personer som kan snakke engelsk.

Det siste er også Anton Brandtzæg helt enig i:

– Å delta med anbud i Norge er naturligvis litt mer komplisert for utenlandske selskap, blant annet som følge av språket. I petroleumsindustrien er det vanlig at selv et norsk selskap som skriver kontrakt med et annet norsk selskap, gjør dette på engelsk. I anleggsbransjen er det foreløpig ingen tradisjon for å bruke engelsk som anleggsspråk.

KLAR FOR NORGE:

Flere av de store jernbaneentreprenørene i Europa står klare med maskiner og kompetanse for å bygge jernbane i Norge. Bildet er fra byggingen av høyhastighetsnettet i Spania.

Her er de

Stadig flere utenlandske selskap posisjonerer seg for kontrakter i Norge, inklusive noen av de største i verden.

Av utenlandske selskap som allerede har etablert seg, kan nevnes Strukton Rail, britiske Balfour Beatty Rail, sveitsiske Marti, som nå har en entreprise på Vestfoldbanen og tyske Spitzke AG, som har hovedentreprisen på Voss stasjon.

Dessuten har de tyske selskapene Leonhard Weiss, HF Wiebe og østerrikske Swietelsky jevnlig oppdrag i Norge.

Her er de store som nå posisjonerer seg for større oppdrag :

Strabag SE

Hovedkontor: Wien, Østerrike
Ansatte: 74 000

Omsetning: 100 milliarder kr
Datterselskapet er med på Citybanan i Stockholm. Har spesielt stor kompetanse på tunnelboring, fundamentering og jernbaneteknikk

Bilfinger Berger Group

Hovedkontor: Mannheim, Tyskland
Ansatte: 58 000

Omsetning: 64 milliarder kr
Var med på å bygge Citytunnel'n i Malmö, Ormen Lange, E18 Kristiansand-Grimstad, Svinesundbrua

Alpine Bau GmbH

Hovedkontor: Wals bei Salzburg, Østerrike

Ansatte: 15 000
Omsetning: 25 milliarder kr
Alpine Bau bygger for tiden en del bruer i Norge. Samarbeider med Bærumsfirmaet HAB Constructions

Implenia AG

Hovedkontor: Dietlikon, Sveits
Ansatte: 6 000

Omsetning: 15 milliarder kr
Implenia AS ble stiftet 14. oktober da Betonmast Anlegg ble kjøpt opp. I det inngår også Mika og Tunnelteknikk





Det store spranget

Fra å være nesten usynlig og uinteressant blant karrierebevisste ungdommer, har Jernbaneverket gjort et solid byks i retning av å bli en interessant framtidig arbeidsplass for arbeidstakere under 40 år. I den årlige undersøkelsen i regi av Universum, som har spurt 5 000 godt kvalifiserte yngre arbeidstakere med minst tre års arbeidserfaring på baken, blir Jernbaneverket nå rangert som nummer 26 av de 100 mest interessante arbeidsgiverne innenfor kategorien ingeniørbedrifter. I fjor lå Jernbaneverket på 44. plass og har dermed gjort det største spranget oppover av samtlige. Dermed fikk en storfornøyd rekrutteringsansvarlig Bente Tangen overrakt pris av Carlo Duraturo i Universum (bildet). På årets undersøkelse ligger Jernbaneverket foran virksomheter som Statsbygg og SeaDrill, og rett bak Rolls Royce. Kanskje jernbanen tar Rolls Royce'n på oppløpet før neste undersøkelse?

Godsterminal på Vestby

Innovasjon Norge har bevilget 250 000 kroner til å utrede en multimodal gods- og logistikkterminal på Deli skog i Vestby. I dette området kloss opp til E6 har mange store aktører etablert seg med sentrallager i Vestby næringspark – for transport til og fra med bil. Men mellom E6 og Gamle Mossevei ligger det også et sidespor som i dag ikke er tilknyttet hovedsporet på Østfoldbanen. For å komme videre med planene om å ta i bruk sidesporet, må det bygges sporveksler og nytt signal- og sikringsanlegg for Vestby stasjon. Utredningen som Moss havn og Mossregionens Næringsutvikling AS skal utarbeide, vil foreligge til våren.



FORNØYD: Janniche Hortman var konduktør på det aller første lokaltoget som kjørte på den nye, dobbeltsporede strekningen på Nord-Jæren i oktober 2009. I tiden etter åpningen har hun sett stadig flere passasjerer foretrekke toget.

Suksess i Rogaland

To år etter åpningen av dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger kan NSB oppsummere trafikkveksten til 30 prosent. – Vi skal vokse videre. Potensialet er der, slår strekningsleder Dag Brekkan fast.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Ved Jåttåvågen, der fotballaget Viking har sin stadion, er det hektisk aktivitet med å bygge store, nye hus. Det skyldes at flere søker seg til ei tomt kloss opp til Jærbanen, forteller Dag Brekkan:

– I rushtid er det håpløst å komme fram med bil i Stavanger. Nå ser vi at flere store bedrifter, som Aker Solutions, flytter fra Forus til Jåttåvågen.

For å møte den økte etterspørselen, og for å sikre seg større andel av markedet, setter NSB opp en ny avgang fra Nærbø ved ruteendringen nå. Med denne blir det 1 500 flere seter for pendlerne, som er den kundegruppa Brekkan helst vil tekkes:

– Pendlerne er de viktigste for oss. Derfor arbeider vi med å få en så optimal ruteplan som mulig for dem.

Mangler p-plasser

I Egersund er det nå så stor rift om parkeringsplassene at Dag Brekkan mener det hemmer en videre vekst derfra. Generelt sett er det ett ønske som alltid troner øverst: At togene kommer og går i rute. I det siste har det gått tilfredsstillende bra slik at Brekkan og hans kolleger på Sør-Vestlandet mest sannsynlig kan summere opp over tre millioner reiser når året er omme.

En av dem som har med disse kundene å gjøre hver dag, er konduktør Janniche Hortman. – Det er svært få klager og de fleste er veldig fornøyde, sier Hortman, som understreker – med et bredt glis – at hun både har kjekke passasjerer og kjekke kolleger, og dermed har det strålende fint på jobb.

Forebygger telehiv

Bare noen millimeter telehiv merkes godt om bord i tog som går i opptil 210 km/t på Gardermobanen. Nå tas problempunktene som er avdekket.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

- I vår hadde vi fem telehivpunkter der den ytre skinnestrengen hevet seg fra 8 til 15 millimeter, forteller byggeleder Jan-Magne Kvernmo på Gardermobanen. På vanlige baner hadde dette knapt vært merkbart, men på en bane der togene nærmest holder høyhastighetsstandard, blir selv små høydeforskjeller svært merkbare.

Nedsatt fart

- Av komforthensyn satte vi ned hastigheten til 130 km/t på de berørte stedene fra januar til april inntil telen hadde gått ut. I høst er problempunktene blitt etterisolert i sporets sideterreng fra kanten av svillene og ut til linjegrøften langs sporet i en lengde på ca 30 meter. Geologer har pekt på at kulda kan slå inn under sporet fra sideterreng. Dette underbygges

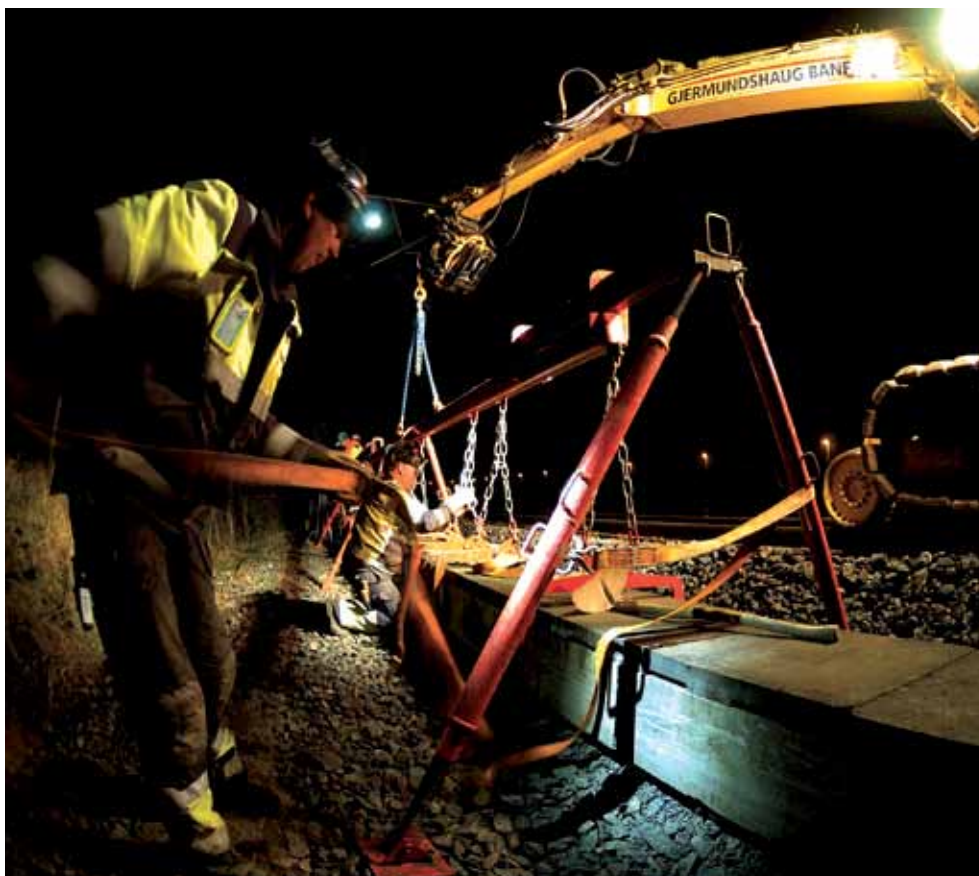
også av at det kun er den ytre skinnestrengen, altså nærmes linjegrøften, som har hevet seg. Vi har lagt isolasjon under kabelkanal og inn mot svillekant, forklarer Kvernmo.

Fem ganger fem

Selve jobben er utført av Gjermundshaug Bane AS, som også utviklet metoden for å stabilisere kabelkanalen, uten å måtte koble ut og skjøte kabler.

- Vi har brukt rundt fem nattskift på hvert av de fem punktene - to av dem i nordgående spor i området ved Lindeberg, to i sørgående spor ved Langeland og ett i sørgående spor ved Lindeberg, opplyser Jan-Magne Kvernmo.

Arbeidet ble fullført i månedsskiftet november-desember.



NY METODE: Gjermundshaug Bane AS har utviklet metoden for å frostsikre høyhastighetsbanen Gardermobanen.



Går av

Lars Skålnes (bildet), som ble direktør for Jernbaneverket Baneservice i 2001 og admi-

nistrerende direktør da selskapet ble omgjort til aksjeselskap i 2005, går av. Økonomisjef Rig-mor Gangsø er konstituert i stillingen inntil ny toppleder er på plass. Skålnes ble rammet av sykdom i februar

i år, og Gangsø har siden da fungert som administrerende direktør. Videre har Baneservice, som følge av manglende konkurranseutsetting av godsterminaler i Norge, valgt å legge ned Divisjon Terminaldrift. Tone Manum, som har ledet denne virksomheten, har av den grunn valgt å slutte i selskapet. Baneservice drifter i dag tre terminaler i Sverige.

Klimaskader

Jernbaneverket har fått en tilleggsbevilgning på 121 millioner kroner til reparasjoner etter flom- og rasskadene i år. Også skadene etter brannen på Hallingskeid blir kompensert. Dermed holder samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa det hun lovte mens det verste uværet raste: Alt skulle settes i stand igjen uten at det skulle gå ut over andre planlagte prosjekt.

Ny pendlerforening

Pendlere på Spikkestadbanen vil forsøke å påvirke NSB til å skrinlegge tankene om annet kjøremønster for disse lokaltogene om ett års tid. NSBs plan fra ruteendringen i desember neste år er å kjøre to avganger i timen på Spikkestad - mot én i timen i dag. Til gjengjeld er planen å kjøre toget på Drammenbanen med stopp på alle stasjoner og holdeplasser mot at det i dag går snarveien fra Asker til Lysaker. Når toget skal stoppe som lokaltog hele veien, vil reisen ta flere minutter lengre tid enn i dag. Det vil Spikkestadpendlerne ha seg frabedt.

Trives med fullt «trøkk»

TØNSBERG: - Jeg kunne ikke ha kommet raskere inn i signalfaget, oppsummerer Merethe B. Nygård. Etter et halvt års opplæring fikk elektroingeniøren fra Kongsberg være med på alt fra prosjektering til testing av nytt signalanlegg i Vestfold.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

- Der kom «skifting tillatt»! - Kan jeg få et nytt signalbilde: «Stopp».

Signalingeniør Merethe Berntsen Nygård nikker fornøyd mens signalbildene skifter foran den nye Jarlsberg-tunnelen på dobbeltsporet nord for Tønsberg. Jernbanemagasinet møter den nyutdannede signalingeniøren under hektisk innspurt før siste og avgjørende kontrollprøve på NSI-63-anlegget som sørger for sikkerheten på det nye dobbeltsporet fra Tønsberg til Barkåker. Etter at hun hadde avsluttet dataingeniørutdanning ved Høgskolen i Buskerud hjemme på Kongsberg, dukket drømmejobben opp i Jernbaneverket.

- Det er herlig å oppleve at alt fungerer slik det skal!

- Jeg liker meg best på jobb når det er ordentlig «trøkk». Når det

skjer noe, og når jeg blir utfordret, sier Merethe Berntsen Nygård.

Samfunnsnyttig

Elektroingeniøren fra kongens sølvgruveby Kongsberg angrer ikke på at hun valgte kybernetikk og elektro som fagfelt i ingeniørstudiet.


Mens mange studievenner drømte om jobb i Kongsberg Gruppen, var Merethe fast bestemt på at hun *ikke* skulle jobbe i den internasjonale våpenindustrien ...

- Jernbane er definitivt mer samfunnsnyttig, slår lokfører-datteren fast.

Da Jernbaneverket for halvannet år siden søkte etter ingeniører med relevant fagbakgrunn, var ikke Merethe i tvil. Dette var meningsfylt!

Konkret

I to år har Merethe vært med på å prosjektere, bestille og bygge signalanlegget på det nye dobbeltsporet mellom Barkåker og Tønsberg, som ble tatt i bruk mandag 7. november. Hun var en av mange signalingeniører som deltok i en intensiv innspurt over syv uker fra



SIGNAL: - Jeg kan vanskelig tenke meg noe mer meningsfylt og samfunnsnyttig enn å bygge ny jernbane, sier nyutdannede signalingeniør Merethe Berntsen Nygård.

sist i september, hele oktober og gjennom første uke i november, inntil anlegget ble sluttkontrollert og togleder i Drammen kunne gi grønt lys for det første toget om morgenen 7. november.

Merethe studerer de tekniske tegningene hun selv har prosjektert i relehuset nord for Jarlsberg-tunnelen hvor releer, PLS, sikringer og brytere fyller tre vegger fra gulv til tak. Hun forteller at sikringsanlegget av typen NSI-63 er bygget i Norge av entreprenøren Norsk Jernbanedrift AS etter tegninger som ble laget i signalavdelingen i Jernbaneverket Utbygging, hvor hun selv startet sin karriere.

Inntil neste generasjon elektronisk og ERTMS-kompatibelt signalanlegg blir godkjent i Norge, sørger gammel, velprøvd teknologi for at det er trygt å kjøre tog.

Stå på

Jobb fra ni til 16 er ikke noe for

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Merethe Berntsen Nygård (29)

TITTEL: Overingeniør/signalingeniør

ARBEIDSSTED: Jernbaneverket Utbygging, Oslo City

BOR: Oslo



meg, slår Merethe fast. – Prosjektarbeid passer meg godt: Å stå på når det kreves og ha fri når jobben er gjort. Jeg trives best når det er ordentlig «trøkk»! De siste dagene har vi jobbet med å koble alle utvendige objekter til sikringsanleggets stillverk.

– Å få være med gjennom prosjektering, bygging, testing og oppleve en vellykket sluttkontroll har vært meget lærerikt og inspirerende.

Kort levetid

– NSI 63- anlegget på Vestfoldbanen får en kort levetid når det om få år skal innføres et signalanlegg som er kompatibelt med det nye, lampeløse, felleseuropeiske signalsystemet ERTMS?

– Etter planen skal et nytt elektronisk sikringsanlegg erstatte gammel teknologi fra 2015. Og Vestfoldbanen kan bli en av de tidligste banestrekningene som får

det nye systemet i og med at flere nye etapper på Vestfoldbanen blir ferdig de nærmeste årene. Da blir dette reلهuset overflødig.

– *Hvordan vil fremtidens signalanlegg – uten signallys ute langs sporet – forandre signalingeniørens hverdag?*

– Jeg vet ikke så mye om dette i dag. Det blir i hvert fall mye utfordrende oppfølging av leverandører og kontrakter. Signalmiljøet i Jernbaneverket står foran noen spennende år, tror Merethe.

Kontrasten mellom datateknologien hun er utdannet i og den gamle teknologien hun er blitt opplært i på jernbanen, er påtagelig.

– Mens klassekameratene fra Høgskolen på Kongsberg jobber med databasert høyteknologi, holder vi i Jernbaneverket fortsatt på med 1960-talls analog teknologi. Men – vi kommer nok raskt etter ...

SAGT OM JERNBANEN



«Vi må finne en annen måte å finansiere jernbanen på. Veitbygging har flere finansieringskilder. Jernbanen har bare'n Sigbjørn»

HALLGEIR LANGELAND, stortingsrepresentant (SV) og medlem av Transportkomiteen

«Framtida handler om å bruke mer jernbane og ikke mindre»

TERJE RIIS-JOHANSEN, fylkesordfører (Sp) i Telemark

«Hvorfor er det slik at tilnærmet halvparten av togavgangene mellom Oslo S og Drammen stasjon er med et tog som ikke skal ta med passasjerer?»

ULF TØNDER, pendler fra Drammen

«Det provoserer meg at miljøfokus ser ut til å være helt borte når vi har fått tømmeret ut av skogen. Parallelt med vegen går det en jernbane der skinnegangen omtrent ruster mellom hvert tog»

ØSTEN ØSTENSEN, skogeier Stor-Elvdal.

«Utfordringen innen jernbanen er den mest alvorlige. Det er ikke noe galt med Jernbaneverket, NSB eller de andre stakkarene som gjør så godt de kan. Det er tiår på tiår med unnlattessynder som slår inn»

STEIN LIER-HANSEN, adm. dir. Norsk Industri

«Nordområdemeldingen er det viktigste som har skjedd Narvik siden Ofotbanen ble bygd. Nå har vi fått en marsjordre»

RUNE ARNØY, havnesjef Narvik

«I mitt fagfelt, som er økonomisk historie, er det ingen ting som er så samfunnsøkonomisk lønnsomt som samferdsel»

OLA HONNINGDAL GRYTEN, cand.oecon og professor ved Norges Handelshøgskole

«Ingenting er bedre enn at vegdirektøren holder foredrag om jernbanens betydning»

ELISABETH ENGER, jernbanedirektør

Bedre tider – men krev

– 93 av 100 tog i rute i Oslo-området i oktober og november er bedre enn målsettingen, stråler trafikkdirktør Bjørn Kristiansen. Men han holder litt igjen. Han vet at 2012 blir vel så krevende som 2011 ...

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Bjørn Kristiansen er ansvarlig for om tog kommer og går presist. Jernbanemagasinet følger ham på Hovedbanen fra Sagdalen 07:25 til Oslo S den siste fredagen i november.

Tog i rute er slik vi begynner å bli vant til at det skal være denne høsten. Bjørn Kristiansen peker likevel på en viss sammenheng mellom presise tog og «godt jernbanevær» i oktober og november.

Bedre enn lovet

– *Du mener ikke at 92–100 av 100 tog i rute er tilfeldig og utelukkende væravhengig?*

– Tvert imot. Dette er resultat av et systematisk og målrettet arbeid over tid i hele jernbanefamilien, hvor ikke minst togselskapene har gjort merkbare forbedringer.

Bjørn Kristiansen skryter av NSB. Han begynte i jobben da punktligheten var katastrofal og vet hvor lite som skal til før mange tog blir forsinket, spesielt gjennom det ekstreme nåløyet Oslotunnelen.

– Rusk i maskineriet på Oslo S eller mellom Oslo S og Skøyen stasjon får umiddelbart store konsekvenser for passasjerer på Flytoget, intercitytog og landets mest overfylte lokaltog. Tekniske problemer med ett tog eller én signalfeil på denne strekningen i rushperiodene ødelegger for alle.

Halvveis

Bjørn Kristiansen vet at potensialet



for ytterligere forbedringer – ikke minst i Jernbaneverket – absolutt er til stede. Og han kjenner bedre enn noen de utfordringene Jernbaneverket og togselskapene står foran med en ny, krevende seks ukers togstansperiode i Oslo til sommeren med buss for tog. Det må til for å fullføre arbeidet som pågår over tre år på Oslo S og i Oslotunnelen.

Neste år starter dessuten en høyst nødvendig fornyelse og kapasitetsutvidelse på flere strek-

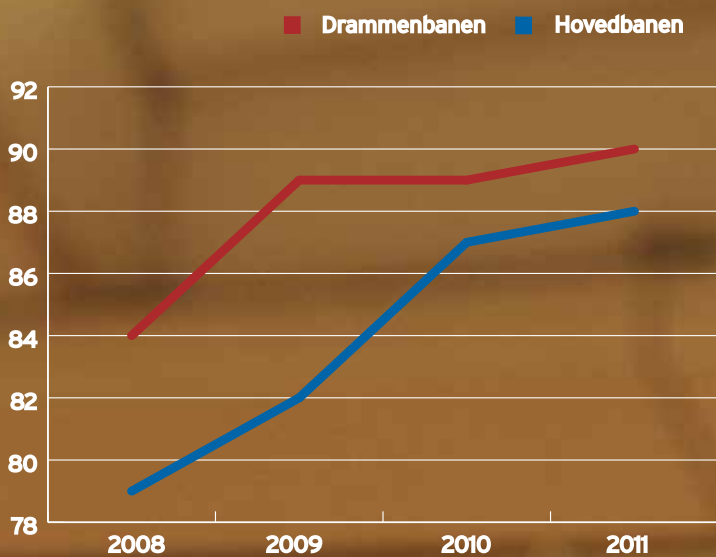
ninger i landet. Kristiansen nevner spesielt intercitystrekningen Lillehammer-Skien, hvor det blir mer buss for tog og saktekjøring i 2012 enn det har vært i år.

– Dette vil slå direkte ut i dårligere punktlighet, varsler Bjørn Kristiansen. Det vil uvegerlig bli verre før det blir bedre igjen.

– Hvit jul

På vegne av passasjerer og godskunder drømmer trafikkdirktøren om en mild start på vinteren, med

ende i 2012



Utvikling i ankomstpunktligheten på lokaltogene i Oslo-området for perioden fra midten av august til månedsskiftet oktober/november for årene 2008-2011.

passe mye snø, slik at de fryktede telehivproblemene uteblir. Langvarig barfrost uten snø kan ødelegge for skjor punktlighet på hardt belastede enkeltsporstrekninger.

– Med styrket vinterberedskap, forsterket bemanning der vi vet at det kan oppstå problemer, og nytt snøryddeutstyr står vi bedre rustet enn noen gang tidligere.

- Null tull

At vi har klart å hente inn igjen det tapte fra sommerhalvåret og

starten på høsten og i månedsskiftet november/desember ligger an til et bedre årsresultat enn målsettingen for 2011, er uansett ekstra gledelig.

– Vi kan absolutt snakke om et gjennombrudd, slår Jernbaneløst punktlighetssjef Tone Norløff fast.

Hun er innforstått med at pendlerne på overfylte rushavganger på Østlandet ikke lar seg imponere av «null tull» på perifere banestrekninger med liten trafikk. Men når

LEVERER: – Det er inspirerende å se at det tette og målrettede samarbeidet som ble innledet mellom Jernbaneløst og togselskapene i fjor for å oppnå bedre punktlighet, nå gir resultater, sier trafikkdirigør Bjørn Kristiansen.

lokaltog til Bergen og Trondheim oppnår punktighet på 97–99 prosent og lokaltog til Oslo ligger over målet på 90 prosent i flere uker, er det grunn til å sette kryss i taket!

I 2010 var til sammenligning 85 prosent av samtlige persontog i Norge punktlig.

Effekt

– Vi ser at fornyelsen i Oslo har hatt forventet effekt, men erfaringsperioden er fortsatt for kort til å kunne slå fast hvor stor effekten er, påpeker Tone Norløff. – Det er først når vi kan sammenligne et helt år av gangen at vi har sammenlignbare verdier. Det er for mange variable forhold som kan påvirke punktligheten til at vi vil innkassere noen endelig suksess.

– Når punktligheten for lokaltog på Østlandet ligger over målet på 90 prosent for 2011, vil vel forventningene og målet for 2012 bli skjerpet? I Sveits opereres det med vesentlig høyere punktighet ...

– Punktligheten kan ikke bli bedre enn 100 prosent, og en dårlig periode kan ikke kompenseres med 120 prosent i en påfølgende periode. Derfor er målet som Samferdselsdepartementet opererer med på Østlandet realistisk vurdert til 90 prosent. I Sveits måles punktighet fra mandag til fredag – fordi anleggsarbeid og vedlikehold gjøres i helgene. Punktligheten på Østlandet ville vært vesentlig bedre om vi målte på samme måte.

Godsrekord på Gand

På nyåret er det fire år siden godsterminalen for Stavanger og Nord-Jæren flyttet fra sentrum og ut til Ganddal i Sandnes. Siden er det blitt sendt stadig mer gods på Sørlandsbanen. Det som vokser mest, er semihengere. ►

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



dal

MODERNE: Det første driftsåret på Ganddal økte godsmengden med 12,6 prosent. I år ligger det an til en vekst på 6,6 prosent. Særlig sterk er økningen i semhengere som heller tar toget enn landeveien mellom Oslo og Stavanger.





«Det ligger an til et rekordår i år med en vekst på 6,6 prosent»

KJELL S. HAUGE, daglig leder Terminaldrift AS

– Det ligger an til et rekordår i år med en vekst på 6,6 prosent, forteller daglig leder Kjell S. Hauge i Terminaldrift AS. Det er de som drifter terminalen etter anbudsavtale med Jernbaneverket.

Terminaldrift AS har 17 ansatte. De sørger for at terminalen er så godt som døgnåpen ettersom de fleste godstogene kommer inn til Ganddal om natta eller tidlig morgen og returnerer om ettermiddagen og tidlig på kvelden.

På den 220 mål store terminalen er det 600 meter lange spor der de kan ta imot fem tog samtidig. I tillegg er det lengre hensettingsspor ved innkjøringen til terminalen samt eget spor med rampe for biltog. Her er det også plass til bilene som kjøres av toget.

– Vi har kanskje litt lite kapasitet til hensetting, forteller Hauge, som ellers er bra fornøyd med arbeidsplassen sin. Det er også medarbeiderne. På de fire årene har sykefraværet aldri vært over 2,5 prosent. I år ligger det an til å komme under én prosent. Det til tross for at de ansatte arbeider ute til alle tider av døgnet og i alt slags vær.

Flere traller

Av 77 000 TEU (konteinerenheter) som terminalen håndterer, er en firedel semihengere, populært kalt for «traller». Hvis ikke disse hadde stått på toget, hadde de rullet på gummihjul fram og tilbake mellom Rogaland og Oslo. Men hvis jernbanetransport hadde vært litt mer fleksibel, kunne det gått enda flere, forteller Atle Friestad. Han er daglig leder i Nortemp Spedisjon AS, som har slått seg ned kloss opp til terminalen på Ganddal.

– Hvis vi hadde vært sikre på å få plass, kunne vi kjørt enda flere. Da vi fikk avtale med Tine fra 1. desember, hadde jeg behov for å

sette to traller på toget, men det fikk jeg ikke plass til før på nyåret. Dette forstår jeg ikke helt for det virker som det alltid er plass på toget, undrer Friestad.

Motbakker

De som skal kjøre godstog på Sørlandsbanen, må beregne lengde og vekt før de legger i vei. Korte kryssingsspor setter en begrensning på lengden av toget. Dette gjelder spesielt mellom Kristiansand og Stavanger.

Og så er det motbakkene. Om toget kommer fra øst eller vest må det forsere motbakken opp til Marnardal. Det betyr 200 tonn mindre last enn på det øvrige nettet. Godstog på vei mot Oslo får i tillegg ei lei kneik opp Brynsbakken gjennom Gamlebyen i Oslo. Der kan ikke toget være mer enn 700 tonn tungt før det blir behov for hjelpelok.

I gjeldende Nasjonal transportplan er strekningen Stavanger-Oslo prioritert både når det gjelder kryssingskapasitet og strømforsyning. Jernbaneverket har allerede tatt i bruk et nytt og lengre kryssingsspor på Ualand, og nå kommer også ett på Nodeland. Deretter er planen å sørge for 600 meter lange kryssingsspor på Ognå, Vigrestad, Nærbø og Bryne. Arbeidet med å forsterke strømforsyningen er også godt i gang.

Kravstore kunder

Nortemp Spedisjon (den gangen i Lunde Gruppen) satte den første tralla på toget i 2001 som ett av de første transportfirmaene. I fjor fikk selskapet avtale med Coop om transport av frukt og grønt fra Rogaland til Oslo. Coop skal ha varene levert til lageret sitt på Grorud innen kl. 06 om morgenen ellers blir det ikke distribuert den dagen.

– Der sliter vi med avgangstidene på toget. Det er ikke alltid produsentene klarer å ha varene ferdig tidlig nok til siste lastetidspunkt kl. 16.50. Senere tog er ikke noe alternativ fordi de kommer for seint til Alnabru. Hvis ikke vi har levert varene til kl. 06, er det vi som får avviket og klagen, forteller Atle Friestad.

Fra 1. desember har Nortemp også avtale med Tine. De har også en tidsfrist for når varene skal være på lager.

– Hvis vi ikke kan forsikre dem om at vi klarer det ved å bruke toget, får vi beskjed om å kjøre bil. For oss er det helt umulig å transportere alt på jernbane. Når vi har en kunde, må vi kjøre det vi har lovet hver dag. Vi kan ikke si som jernbanen at det ikke er plass. Vi må ha kapasitet til å løse de svingningene som er, sier Friestad.

Liten forskjell

En lastebilsjåfør klarer å kjøre fra Rogaland til Oslo på ni timer inklusive pålagt hviletid. Toget tar gjerne ti timer. I tillegg kommer lasting og lossing. Kostnadene med å kjøre bil eller tog blir omtrent de samme.

– Vi er fornøyd med det vi har fått til, men jeg synes godstransporten på tog kunne vært mer optimalisert, oppsummerer Atle Friestad. Et eksempel på det er tilgangen til ledig plass på toget. Med Tineavtalen i boks har Nortemp booket plass til to traller fast på toget. Innimellom har de bruk for tre. Skal de ha den tredje plassen, må de betale fast for den – om det står ei tralle der eller ikke.

På tomte Nortemp har på Ganddal er det bygd et helt nytt og moderne fryselager for kjøtt, iskrem og liknende som skal på tur.



– Vi ser for oss at dette vil bli varer som kan ta toget, sier Atle Friestad.

Flere og lengre tog

Godsterminalen på Ganddal tar imot og sender 50 kombitog og fire biltog hver uke.

For ti år siden brukte Kjell S. Hauge og kollegene på den gamle godsterminalen på Paradis i Stavanger sentrum jekketraller for å håndtere gods på paller. Nå sendes godset ferdig innpakket i

en konteiner, et vekselflak eller semihenger. Ved Paradis var det 850 boliger som var utsatt for støy fra terminalen. På Ganddal har det ikke kommet én eneste klage.

Med en oppgradert Sørlandsbane vil det kunne kjøres flere og lengre tog på kortere tid. Da blir det også mindre støy, støv og eksos langs veiene.

«Vi er fornøyd med det vi har fått til, men jeg synes godstransporten på tog kunne vært mer optimalisert»

ATLE FRIESTAD, daglig leder Nortemp Spedisjon AS



Tekna-syn

I en fersk spørreundersøkelse blant medlemmer i Teknisk-Naturvitenskapelig forening (Tekna) kommer det fram en viss oppgitthet over misforholdet mellom de store ordene som ofte blir benyttet i samferdselssektoren, og de små prosjektene som er realiteten, oppsummerer Erik Strøm, direktør for samfunnspolitisk seksjon i Tekna.

- Når det i 1992 ble bestemt å bygge en Ringeriksbane og denne ikke er påbegynt i 2011, kan man lure på den statlige gjennomføringsevnen. I Tekna synes vi man er for mye opptatt av penger og for lite av resultater. Det er dårlig butikk for Norge at stadig flere må stå og vente på togene, sier Strøm.



Oppusset

Konduktør Kjell Rune Blystad (bildet) synes IIseng stasjon på Rørosbanen har blitt veldig flott etter at Jernbaneløst

har brukt 2,5 millioner kroner til å forlenge og forhøye plattformen, bygd ny parkeringsplass, lade-stasjon for el-biler og satt opp ny belysning. IIseng er en viktig stasjon for folk som tidligere har kjørt bil, men som i en periode må reise kollektivt - i alle fall når de skal til dit.

ERTMS-avtale

Jernbaneløst har undertegnet kontrakt med Bombardier Transportation AB om utrustning av Østfoldbanen Østre linje med det digitale sikrings- og signalanlegget ERTMS. Interessen for å få denne nokså beskjedne leveransen var stor fra leverandørene og konkurransen hard. Til slutt sto Bombardier som vinner av kontrakten som innebærer leveranse av et fullstendig anlegg klart til bruk samt support for en periode på 25 år. Når ERTMS tas i bruk, skal det overvåkes fra Operasjonssenteret på Marienborg i Trondheim. Etter planen skal de første norske lokførerne kunne kjøre tog der de får inn signalbildet på dashbordet fra høsten 2013.



TROFAST SLITER: MS Tege har hentet og levert konteinere og vekselflak i Bodø som en forlengelse av Nordlandsbanen i 26 år. En del av godset skal helt til Svalbard.

Viktig båt for tog i nord

MS Tege har trofast gått i rute med konteinere og vekselflak i 26 år. Innen 2014 må en ny løsning for båttransport være på plass om Bodø skal forsvare plassen som landets neste største konteinerhavn for innenlands gods - etter Oslo.

TEKST: ARVID BÅRDSTU Foto: BJØRN ERIK OLSEN

I fjor fraktet MS Tege over 18 000 TEU (1 TEU= 1 stk 20-fots konteiner). Den trofaste skuta klapper til kai hver tirsdag, torsdag og lørdag i Bodø klar til å overta lasten godstoget har brakt med seg nordover og å avlevere gods til kveldsavgangen sørover. Deretter går turen til Stokmarknes, Harstad, Finnsnes og Tromsø. En gang i uka ender rundturen i Alta.

- Rundt halvparten av alt godset som fraktes med tog på Nordlandsbanen, går videre fra Bodø med båt. Hvis denne båten forsvinner, vil det utgjøre en trussel mot Nordlandsbanen, sier havnedirektør Ingvar M. Mathisen ved Bodø havn.

Landsdelsutvalget for Nord-Norge har fått utarbeidet en rapport der denne problematikken blir drøftet. De mener en ny og mer moderne båt vil være løsningen. Spørsmålet er hvordan innkjøpet skal finansieres og driften organiseres.

Tungt løft

En ny båt, som skal gå forttere, kunne ta med mer gods - framfor alt kunne ta med semi-hengere, og gjerne gå på alternativt drivstoff, vil koste 200 millioner kroner eller mer. Denne risikoen er ikke rederiet som eier og drifter MS Tege, rede til å ta. Heller ikke Tollpost Globe, som har chartret MS Tege til 2014, vil ta denne risikoen alene.

- En slik båt må kunne ses på som en del av infrastrukturen og være tilgjengelige for alle, mener Mathisen, og antyder en statlig garanti-ordning som en løsning.

- Med Nordnorge-linjen intakt som en forlengelse av Nordlandsbanen og jernbaneforbindelsen gjennom Sverige til Narvik, vil vi ha to hovedkorridorer for gods langs nord-sør-aksen. Det vil både konkurransmessig og driftsmessig være en fordel, sier havnedirektøren i Bodø.

Samler kollektivtrafikken

På Elverum har det skjedd små under i det siste. Snart kommer det ett til. Da blir Elverum stasjon et moderne knutepunkt for alle som vil reise kollektivt.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Men «De tro'kke på hva som helst i Elverum», sang Ole Paus. Derfor fra under til kalde fakta: Elverum stasjon er allerede blitt sentral for alle bussene som kjører til og fra og i byen, det er anlagt 80 godt opplyste og merkede parkeringsplasser, og drosjene har fått sin rettmessige plass. Narvesen skal betjene dem som reiser med kioskvirksomhet, og de kollektivreisende vil få et venterom i pakt med tiden, forteller Jan Arild Sivertsgård, stasjonsansvarlig for Rørosbanen i Jernbaneverket Trafikk og marked:

- Både stasjonsbygningen og ilgodshuset er fredet. Løsningen ble da å bygge et hus mellom disse to bygningene i en helt annen stil. Derfor blir det bygd et glasshus som vil fortelle at dette er nytt og moderne.

Samarbeid

Før det endelige vedtaket om å legge bussknutepunktet til Elverum stasjon kom, ble det utkjempet mange og harde lokalpolitiske kamper. Nå er det historie. Mens ROM Eiendom er utbygger, skal Jernbaneverket og Hedmark Trafikk dele på å drifte parkeringsområdet og oppstillingsplassene for bussene samt felles venterom for de reisende. De skal også sørge for informasjonstavler som i sanntid viser hvor lang tid det er igjen til toget eller bussen kommer.

Jernbaneverket har i dag kontorplasser, garderobe og spiserom i ilgodshuset. Der kommer nå Narvesen i førsteetasjen mens bussjåførene tar over andreetasjen.

- Vi planlegger å bygge et nytt velferdsbygg ved den gamle lokstallen og samle aktivitetene våre der, forteller Sivertsgård.

Flere akseltellere

Jernbaneverket har skrevet avtale med det franske selskapet Thales om leveranse av akseltellere for montering vestover fra Lysaker til erstatning for dagens sporfelt. Akseltellere og sporfelt er metoder for å vise hvor det befinner seg tog på linjen. Kontrakten er på 25 millioner kroner og skal rekke til akseltellere fram til Asker med opsjon om å levere helt til Drammen og også til Spikkestadlinjen.

Hedres

På Eidsvoll hadde GM-gruppen, en gruppe som tar vare på gammelt jernbanemateriell, stående en skiftetraktor fra 1938. Skd 206.42, som er skiftetraktorens eksakte navn, kom der etter hvert i veien for utviklingen, i dette tilfelle bygging av hensettingsspor for splitter nye Flirt-tog. Nå er den fraktet til Nordagutu der Nordagutu vel skal pusse og stelle med den og stille den ut som påminning om Nordagutus status som landskjent jernbanested i krysset mellom Sørlandsbanen og Bratsbergbanen.

Tunnelkjøp

I disse turbulente tider innen finanssektoren øyner Statens pensjonsfond - Utland håp om at det er rentabelt å investere i jernbaneinfrastruktur. Fondet har kjøpt aksjer i Eurotunnel Group, selskapet som eier tunnelen under den engelske kanal inklusive noen datterselskaper som driver med godstrafikk (Europorte). Tunnelen ble åpnet i 1994 og hadde da kostet 100 milliarder kroner - omtrent det dobbelte av kostnadsoverslaget. Gjelden var i utgangspunktet for tung å bære, og selskapet var i realiteten konkurs før det kom på plass en refinansieringsordning i 2007. Siden har alt gått meget bedre. Nå eier altså det norske folk 5,15 prosent av den vel 50 km lange, spektakulære tunnelen som binder England til Fastlands-Europa.



BLIR BRA: ROM Eiendom bygger mens Jernbaneverket og Hedmark Trafikk skal drifte den nye skysstasjonen på Elverum.



STORT: - Follobanen er et svært stort prosjekt, og det er nettopp innen store prosjekter jeg har kompetanse, sier Erik Smith, før han legger til: - Jernbane kan jeg ingen ting om ...

– Viktigst å ha is i magen

Han har håndtert historiens største norske prosjekt i utlandet med en prislapp på 35 milliarder dollar. Nå skal han lede styringsgruppa for utbyggingen av Follobanen.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Erik Smith har nettopp landet jobben som prosjektdirektør for Hydros aluminiumsverk i Qatar. Over en periode på to og et halvt år håndterte Smiths folk et budsjett på mer enn en milliard dollar i måneden (!) i snitt.

«Tør å si fra»

Hva slags superhelt må til for å styre en slik kjempejobb? Vi ser for oss en blond kjempe, en selvbevisst og lett arrogant moderne utgave av Dr. Jonas Fjeld. Fordommen styrkes ytterligere når vi leser et ferskt intervju med Smith i Teknisk Ukeblad. Under tittelen «Jeg aksepterer ingen munnkurv» gjengis blant annet følgende utsagn: «Jeg er en person som tør å si fra dersom det er nødvendig, og jeg vet at jeg har rett!» Gulp!

Heldigvis viser det seg nok en gang at virkeligheten ikke alltid er identisk med hva man forestiller seg. Én ting er at den siterte setningen kan stå som skoleeksempel på hvor stor skade et overflødig kom-

ma kan skape. Dessuten, når vi møter hovedpersonen på hans kontor hos Jernbaneverkets utbyggingsavdeling i niende etasje på Oslo City, krymper han seg litt når vi bringer intervjuet med TU på bane.

– Vinklingen ble ikke akkurat som jeg hadde tenkt, jeg følte at ordene ble lagt litt i munnen på meg. Jeg uttalte meg generelt om bedrifter og etater som nektet fagfolk og forskere å uttale seg om faglige spørsmål, men presiserte samtidig at jeg ikke hadde opplevd noe slikt selv.

Utålmodig og målrettet

Han ser heller ikke ut som noen krysning mellom Fantomet og Lynvingen, men som en ganske vanlig 62-åring. Så er han heller ikke spesielt opptatt av å fremheve seg selv.

– Jeg er god til å lytte og er vel så opptatt av å få fram de rundt meg. Jeg har lært at prosjekter ikke er en én-manns-jobb. Jeg er nok mål-

« ... er imponert over all kunnskapen og innsatsen som finnes i organisasjonen »

rettet og ganske utålmodig, men har aldri hatt noe stort markedsbehov selv.

Tidligere har han fått bryne seg på prosjektansvar for to offshore-utbygginger og vannkraft på Tyin før Qatalum-verket i Qatar. Hvilken egenskap er så den viktigste for en god prosjektleder?

– Is i magen, sier Smith. – Dessuten mulighet til å delegere til en god organisasjon som tar vare på alt.

Leste Koranen

I Qatar var i alt 280 med i prosjektteamet, halvparten nordmenn og resten innleide filippinere og indere. Av de 140 norske var halvparten Hydro-folk og de øvrige konsulenter. Alle ledende stillinger var besatt av Hydro-ansatte. En spesiell dimensjon i Qatar var at man med ett unntak utelukkende måtte forholde seg til internasjonale leverandører fra hele kloden. Et annet særtrekk med prosjektet var at det ble gjennomført i et ortodokst muslimsk land, noe som blant annet inspirerte Erik Smith til å lese Koranen.

– Nå er jeg nok mer enn middels opptatt av religionshistorie, dessuten er det viktig å forstå kulturen vi skulle være en del av. Men Koranen er ingen enkel bok å sette seg inn i om man ikke kjenner Profetens liv og virke. Nå fikk jeg heller ingen større glede av lærdommen, vi utlendingene levde i ei boble for oss selv, og kom aldri i nærkontakt med lokalbefolkningen. Noen stor tilhenger av islam ble jeg heller ikke, til det er islamsk lære verken tilpasset norsk levesett eller norske, demokratiske idealer.

Langrenn og doktorgrad

For Smith er en typisk nordmann, selv om etternavnet sladrer om en skotsk stamfar som en gang kom

til Norge for å være med på å bygge Stavanger domkirke, men det er helt tilbake til 1600-tallet. Etterkommeren er oppvokst i Oslo nær markagrensa, og det er marka som har preget fritidsinteressene. Løping, sykling og i sær ski har alltid stått hans hjerte nær. Denne mannen var også en dyktig langrennsløper i sin ungdom.

Etter hvert overtok studiene på NTH som hovedinteresse. Smith bodde i Trondheim i til sammen ti år, her traff han sin kone, og her tok han sin «Dr. Ing.» på svingninger i konstruksjoner innen offshore. Ett år tilbrakte han også i USA, der han studerte jordskjelv i California.

– I alle sammenhenger er det trygt å kunne noe godt. Jeg har nok en typisk analytisk ingeniørløsning, og føler at jeg har fått brukt meg selv som jeg bør. Sånn sett har jeg vært heldig, har vært fornøyd med de utfordringene jeg har fått, noe som igjen har gitt meg energi til å ta meg av familie og livet for øvrig.

Tror på Follobanen

Etter først å ha arbeidet i Veritas og så i mange år i Hydro, er han nå midlertidig ansatt i Jernbaneverket, og det kan se ut som om Follobanen kan bli hans siste store stunt før pensjonisttilværelsen. Hva er så spesielt med dette prosjektet?

– Først og fremst størrelsen. Hver enkelt del har nok Jernbaneverket utført tidligere, men det er ikke hver dag en så stor utbygging gjennomføres. Vi skal blant annet bygge to kjempelange tunneler, hver på 20 kilometer, vi har et komplisert grensesnitt å forholde oss til mot Oslo S, dessuten skal Ski stasjon bygges om. Til sammen gir dette et svært stort prosjekt, og det er nettopp innen store pro-



sjekter jeg har kompetanse. Jernbane kan jeg ingenting om, men er imponert over all kunnskapen og innsatsen som finnes i organisasjonen. Her snakker vi virkelig om dedikerte folk.

Smith må selv regnes som en av mange dedikerte toppfolk som nå strømmer til jernbanen som kolibrier rundt en honningkrukke. Hva er bakgrunnen for denne trenden?

– Av familiære grunner var jeg på utkikk etter et prosjekt der jeg kunne jobbe hjemmefra, og i så måte var Follobanen en gave. I de siste 20 årene har jeg pendlet eller bodd utenfor Oslo i tolv av dem, og det eneste store prosjektet i Hydro nå var i Brasil, noe som ikke var aktuelt. Når dette er sagt, så er det jo også viktig at stadig flere ser at jernbane må til for å løse viktige transport- og miljøutfordringer, særlig i Osloregionen. Jernbanen har lenge vært stemoderlig behandlet, noe jeg håper og tror er slutt nå. Follobanen vil redusere reisetiden mellom Ski og Oslo til ti minutter, og med hyppige avganger og god regularitet tror jeg dette vil føre til at folk vil strømme til toget, avslutter en optimistisk Follo-general Erik Smith.

Lærebok om jernbanetrafikk

Mens studier i diverse jernbanetekniske fag har lang tradisjon, er det færre som har satt søkelyset på den trafikken som skal utøves. Nå er den første læreboken her.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

– Det har aldri vært gitt noe utdanningstilbud på ruteplanlegging. Til det nye, erfaringsbaserte masterstudiet ved NTNU var det behov for å oppsummere den forskningen som er gjort spesielt av NSB, men også Jernbaneverket, de siste ti årene, sier professor Nils Olsson som har skrevet boka sammen med Mads Veiseth.

Boka kan sikkert gi en og annen jernbaneansatt noe å tenke på også. Som for eksempel koblingen mellom utbyggingsprosjekter og ruteplanlegging. Her mener Olsson det er mye å gå på:

– Det hjelper ikke å bygge nye parseller eller kryssingsspor hvis man ikke vet hva de skal brukes til. Det viser seg gang på gang at når noe er bygd ferdig, skjer det liten forbedring for dem som bruker toget, om det er personer eller gods. Det er en tendens at når man selger inn prosjekter, blir det lagt for stor vekt på at nytten kommer automatisk bare infrastrukturen blir bygget. Dermed skapes forventninger som ikke kan innfris – av mange årsaker, sier Olsson.

Se helheten

Ved siden av å styre forventningene til et realistisk nivå mener Olsson et godt råd er å koordinere ruteendring og infrastrukturbygging slik at man girer seg opp til å ta ut effekten av utbyggingen så fort som mulig.

– Da må man tidlig inn i planfasen. Jeg har inntrykk av at informasjonen flyter bedre nå mellom divisjonene Utbygging, Bane og Trafikk og marked. Jeg tror det er lurt å maksimere infrastrukturen slik at man kan få en større fleksibilitet. Det har skjedd at man har bygd kryssingsspor ut fra hvor man trengte det da det ble planlagt, mens det ikke lenger var rett plassering da det sto ferdig.

Bygg dobbeltspor!

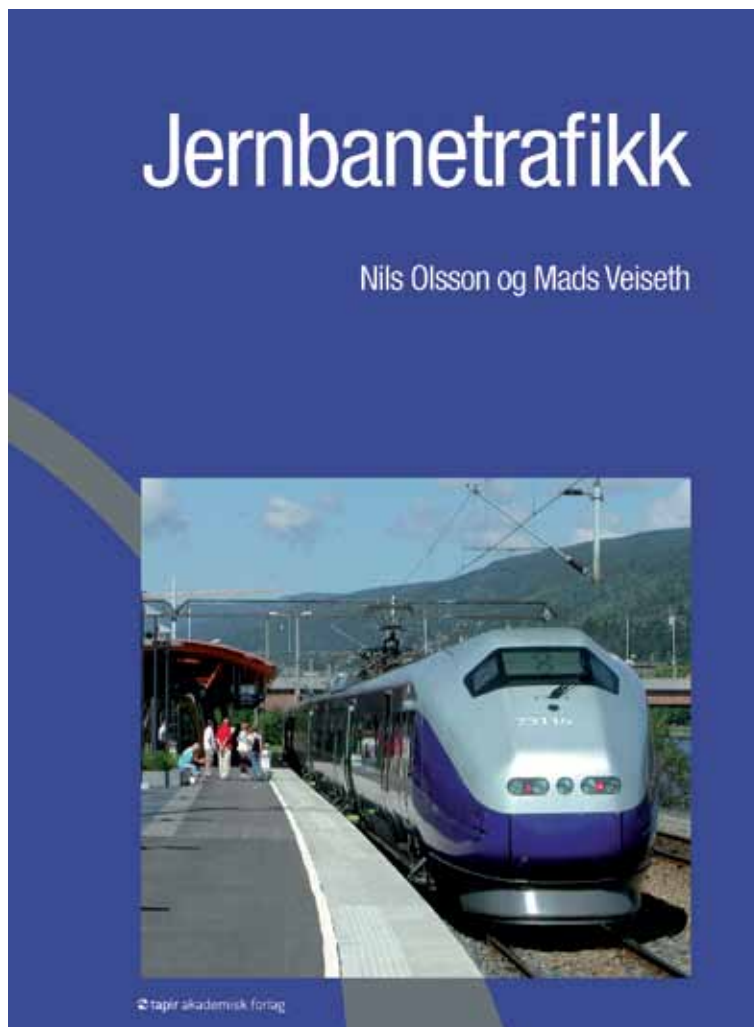
I strategien for bygging av dobbeltspor innenfor intercity-trianglet er det anbefalt å bygge «innenfra» og utover. Det er en strategi som får professoral støtte.

– Man har et større handlingsrom for å legge ruter når man har dobbeltspor lengst mulig, sier Olsson, og viser til eksemplet Svealandsbanan. Denne banen, som ble åpnet i 1997, går mellom Södertälje i utkanten av Stockholm og Eskil-

stuna – planlagt for ett tog i timen i hver retning.

– Trafikken der gikk bra helt til man måtte kjøre flere tog og kryssingsmønsteret ble endret. Det slipper man med dobbeltspor, understreker Olsson.

Boka «Jernbanetrafikk» er utgitt på Tapir akademisk forlag, men er lettlest nok til at de fleste av oss kan ha nytte og glede av de knappe 100 sidene med akkumulert kunnskap.



Nils Olsson.



Mads Veiseth.





Skaper trygghet i bekmørket

Det er blitt bekmørkt denne seine oktobernatta. Toget fra Oslo raser nordover. Ved Morskogen ved Minnesund står to menn og en maskin på skinnegangen. De sørger for at jernbanen blir tryggere – og togpassasjerene får bedre utsikt. ►

Tekst og foto: ELIN HØYLAND



LANGE NETTER:
Erik M Haug i ensom majestet inne i styrehuset. I mange år har han jobbet nattskift.



Jernbanemagasinet er med ansatte i firmaet Baneteknikk AS og underentreprenør Haug Skogstjeneste AS på nattjobb. De rykker ut når de fleste togene parkerer. Denne natten skal de fjerne trær og busker langs sporet ved Mjøsa.

På den andre siden av Mjøsa skimtes lysene fra Skreia.

Dyrt å forsinke

Per Karlsson setter seg inn i spesialmaskinen og kjører en

og en halv kilometer nordover på skinnegangen. Han har til sammen 35 minutter på seg til å kjøre denne distansen tur-retur og å jobbe med å fjerne treverk før toget fra Oslo til Trondheim kommer susende.

Karlsson er ikke engstelig for neste tog som kommer: – Hvis jeg har 40 minutter til rådighet, stiller jeg klokka på 35 minutter, forsikrer han.

Det går ikke an å somle på en

PÅ SPORET:
Trevirket fraktes trygt bort i fra skinnegangen i spesialmaskinen til Per Karlsson.



SAGER: Det tar bare sekunder for Ponsse-saga å dele den tykke trestammen.



sånn arbeidsplass. Dette handler om liv, men også om penger: Det kan bli en dyr affære hvis toget forsinkes. Baneteknikk blir ilagt en bot på 30 000 kroner for hvert kvarter arbeidene forsinker toget. I 2010 måtte selskapet punge ut en halv million kroner, og det svir når resultatet er på drøye to millioner ...

Tålmodighet

Når samme Karlsson er tilbake

ved startpunktet etter den korte jobbøkta, svinger han maskinen elegant av skinnene.

Det går ikke mange minuttene før toget dunderer forbi i full fart.

Karlsson jobber i en av Hedmarks raskest voksende bedrifter. Omsetningen og antall ansatte er firedoblet siden 2007.

Baneteknikk har i dag 32 ansatte, som jobber mye for Jernbaneverket. Foruten å rydde skog reparerer de skinner, legger kabel-

kanaler og gjør annet grunnarbeid for jernbanen.

Stopp

Det er Nichlas Liljestrand som sørger for sikkerheten denne natta. Han ringer opp togleder på Hamar. Beskjeden er at det vil komme fire tog i løpet av den neste timen, så da er det bare å smøre seg med tålmodighet og vente ved siden av skinnegangen.

Sikkerhetsmannens aller viktig-

KVISTING: Den enorme grabben kvister trær på et øyeblikk.

ste jobb er å sørge for at lokførerene alltid får stoppsignal når det jobbes på skinnene.

I den neste drøye timen suser det både godstog og persontog nordover forbi i nattemørket.

Trives om natta

Erik M. Haug tar seg en kaffetår mens han venter på neste arbeidsøkt. Hans firma er leid inn som underentreprenør for Baneteknikk. Oppgaven er å kviste trærne som senere blir bearbeidet til trepellets for biovarme.

– Jeg trives med dette arbeidet, selv om det kan bli lange og mange netter å tilbringe borte fra familien, sier han.

For disse menneskene jobber der og når de trengs, og denne nattejobben på Morskogen er ledd i en planmessig skogrydding langs i alt 2500 kilometer med jernbane. Prosjektet startet i 2008 og avsluttes i 2014.

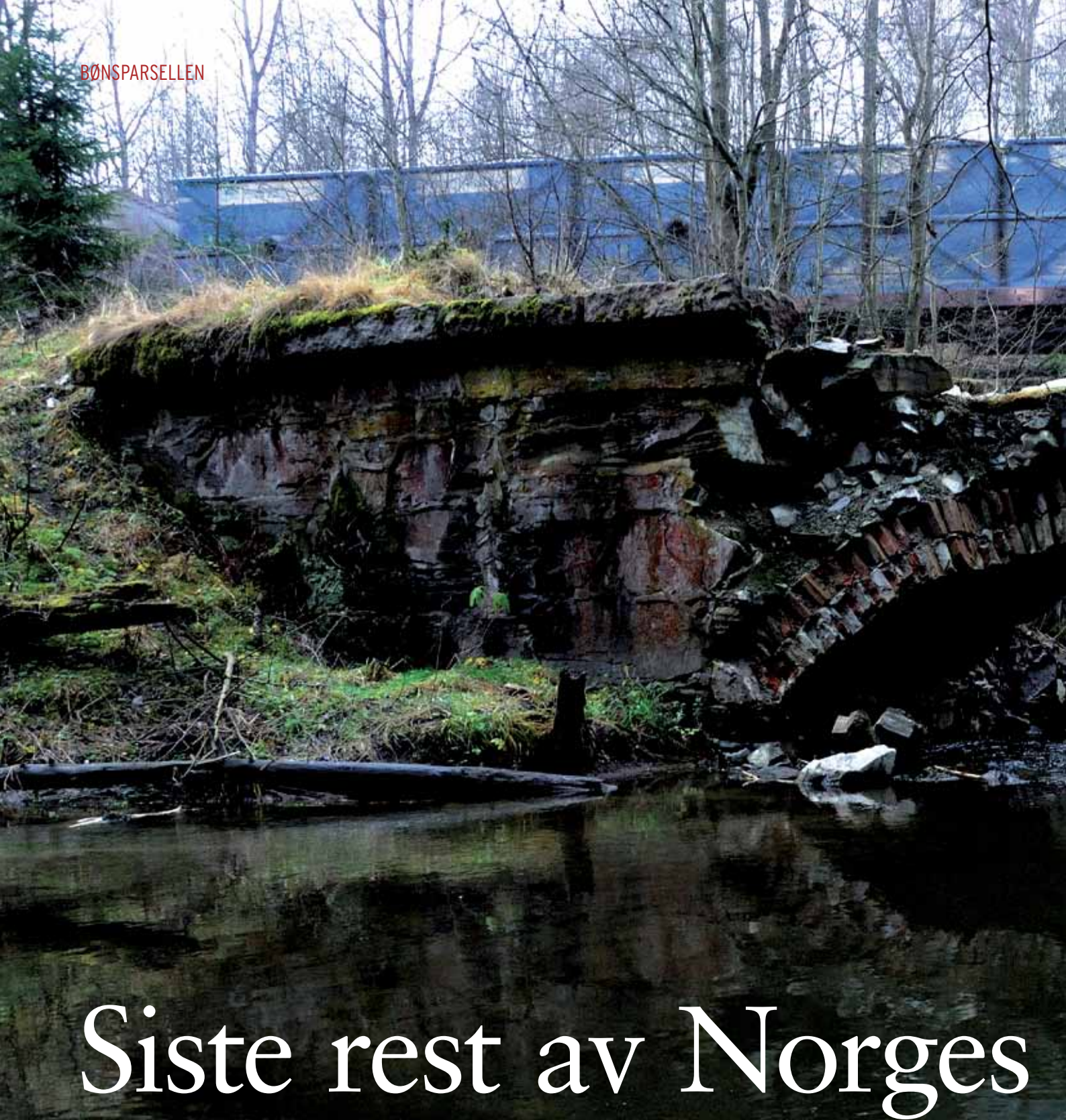


SKOGRYDDING

- Det lysner i skogen ved siden av det norske jernbanenettet.
- Skogryddingen startet i 2008 og vil pågå fram til 2014.
- I år ryddes det for 20 millioner kroner langs Dovrebanen, Bergensbanen, Nordlandsbanen og Randsfjordbanen (Hokksund-Hønefoss). I tillegg pågår det rydding langs Vestfoldbanen.
- Til sammen er det bevilget 150 millioner kroner til å rydde unna skog og kratt langs sporet, noe som gir økt sikkerhet, bedre punktlighet, færre dyrepåkjørsler og en hyggeligere opplevelse for alle som reiser med tog.
- Nå tas også etterveksten etter hvert som banene ryddes, men det koster bare en tiendedel i forhold til å la skogen vokse.

ANSVARLIG:
Sikkerheten står i høysetet under nattarbeidene. Hovedsikkerhetsvakt Nichlas Liljestrand er ansvarlig.





Siste rest av Norges

Ruinene etter den 1200 meter lange Bønsparsellen i Eidsvoll er bevart - fra den gangen Hovedbanen mellom Christiania og Eidsvoll ble bygd. Nå kan siste rest av Norges første jernbane bli vernet.

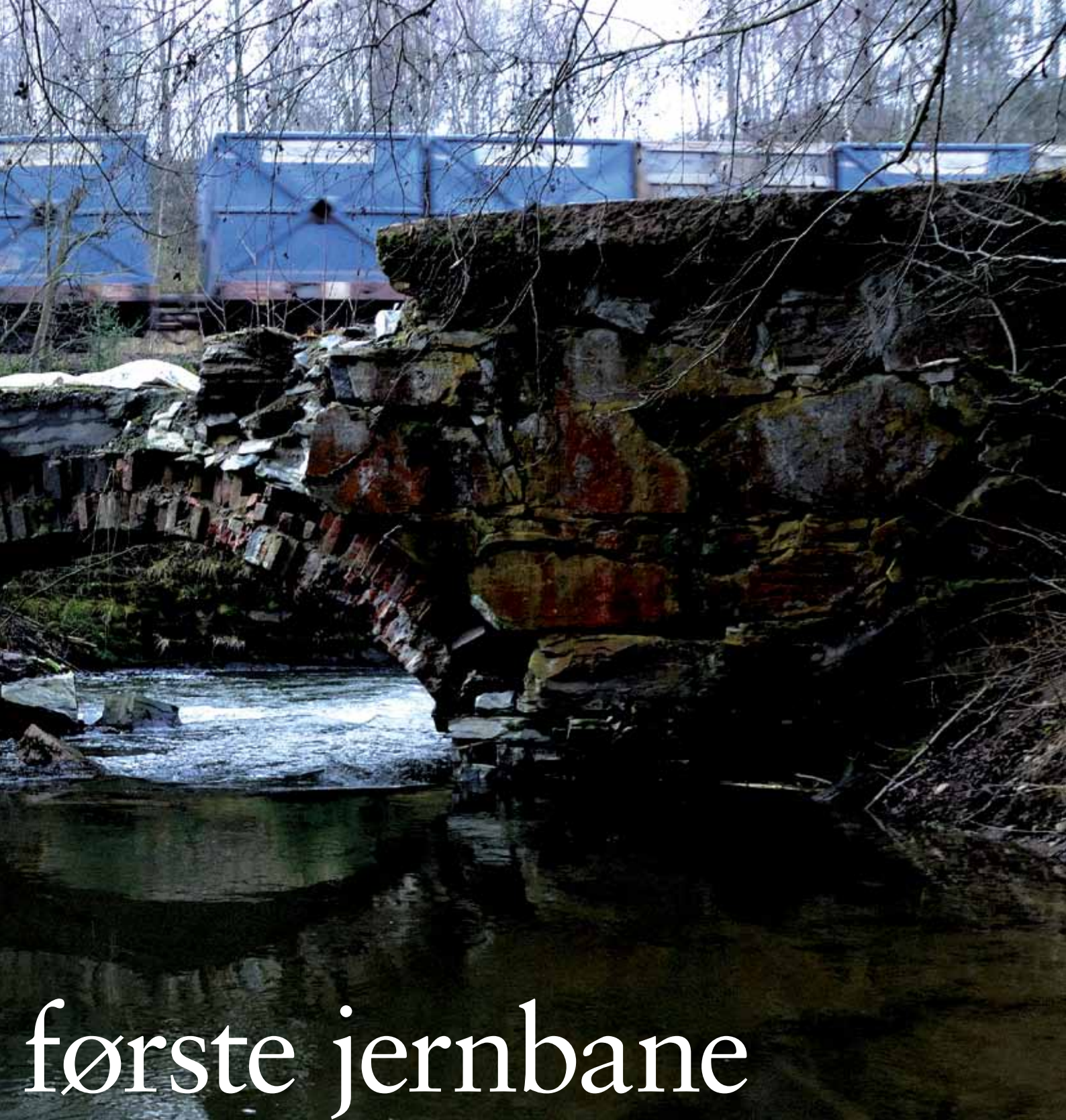
Tekst og foto: TORE HOLTET

– En fantastisk trasé i et naturskjønt område! utbryter avdelingsleder Leidulf Mydland ved Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU). Han står ved den restau-

terte teglsteinsportalen til Løken tunnel, som midt på 1850-tallet ble sett på som et engelsknorsk underverk – tross sine mange svakheter: Gjennom et spesielt vanske-

lig terreng, en vel 160 meter lang sand- og leirhaug, bygde engelske jernbanebyggere en løsmasse-tunnel.

Rett sør for den samme tunnelen ble det reist tre bruer, først av tømmer og plank – som viste seg ikke å tåle belastningen. Allerede i 1863 var det nødvendig å erstatte dem med tre steinhvelvbruer, med teglstein i hvelvene. Slik bruk av teglstein var på den tiden relativt nytt, og det gjør at det er spesielt



første jernbane

interessant å sikre de historiske bruene for ettertiden.

Utfordringer

Leidulf Mydland er på oppdrag fra Jernbaneverket bedt om å yte faglig bistand og vurdere om det er mulig å verne Bønsparsellen. I dette ligger det å vurdere muligheten for å ta vare på bruer, tunnel, vokterbolig og andre kulturminner som nedlagte Bøn stasjon. – På nyåret skal vi svare på hvor-

dan Bønsparsellen best kan vernes. Det vil ikke være aktuelt å gjenskape den som den en gang var, men å ta vare på ruinene. Gjør vi ingen ting, vil forfallet fortsette.

– Vi står imidlertid overfor flere tekniske utfordringer. Løsmasse-tunnelen er i en meget dårlig forfatning, og teglsteinen er i ferd med å forvitne, forklarer han. Den rundt 150 år gamle mursteinen er ikke frostsikker, og den har tyde-

lig fått hard medfart de siste vintrene.

Nytt klima

Jernbanemagasinet blir med Mydland gjennom den nesten urørte historiske traseen, der fyllingene langt på vei er bevart fra den gangen banen ble bygd. Skinner og sviller er fjernet, så traseen ser ut som en eldgammel skogsvei.

Idet vi karer oss fram gjennom

RUINER: Steinhvelvbruene på Bøn i Eidsvoll ble tatt ut av bruk i 1944, men togtrafikken går fremdeles like ved.



DET HASTER: Dette er den andre steinhvelvbrua som man i siste liten forsøker å sikre.



TRE GANGER: Løsmassetunnelen av 1854 var et smertens barn, og den ble nærmest bygd på nytt med større profil i 1884. I år er inngangen nordfra delvis murt opp på nytt.



EKSTREMVÆR: Bønsparsellen har ligget der urørt siden 1944, men i år ble den på to steder tatt av ekstrem nedbør.



kratt og bløt skogbunn, sperrer forskeren opp øynene: Foran oss ligger et flere meter bredt krater. Årets ekstremvær har tydelig skylt vekk litt av traseen. Ikke bare ett sted, men på to steder, viser det seg.

Noe liknende har ikke skjedd siden 1944, da Bønsparsellen ble tatt ut av bruk som en del av Hovedbanen.

Raste sammen

Denne drøye kilometeren lange strekningen er ett symbol på at Norges første jernbane ikke var noen komplett og solid teknisk konstruksjon fra starten av.

Jo visst. Mange vil med rette kunne si at det ble utvist ingeniørkunst etter datidens målestokk. Banen ble bygd på rekordtid. Det første spadestikket ble satt den 8. august 1851, og kun tre år senere, den 1. september i 1854, sto den 68 kilometer lange Hovedbanen ferdig.

Like før åpningen raste imidlertid deler av løsmassetunnelen på Bøn sammen. Over en strekning på 40 meter måtte rallarene grave seg ned fra toppen og nedover, og tunnelen ble delvis liggende utgravd da det første toget tøffet gjennom.

«Underverk»

Kontrollkommissjonen som var nedsatt for å kontrollere byggingen, ville at Løkentunnelen skulle bygges på nytt, men kritikken prelet av på Robert Stephenson. Den erfarne jernbanebyggeren insisterte på at hans engelske konsortium innfridde kontraktens ordlyd om at Hovedbanen var en «en solid, standhaftig og velbygget lokomotivjernbane.»

Stephenson representerte entreprenører som hadde gjennomført banebrytende tunnelprosjekter i London. De ble omtalt som «verdens åttende underverk», og trolig var det de samme anleggsteknik-



RESTAURERES: Tunnelmunningen til den omstridte Løken tunnel blir restaurert under overopp-syn av Leidulf Mydland i Norsk institutt for kulturminneforskning.

BØN STASJON: Togene stopper i ikke lenger på Bøn stasjon. Nå kan stasjonsområdet bli vernet sammen med Bønsparsellen. ▼

kene som ble benyttet i Løken-tunnelen – om enn i mindre målestokk.

Etter hvert måtte Stephenson likevel erkjenne at Hovedbanen hadde flere mangler som måtte rettes opp, og det gjaldt ikke minst tunnelen gikk gjennom de løse massene mellom Bøn og Dal.

1880-tallet

Løkentunnelen ble i årene som fulgte et smertens barn. Allerede før garantitiden på fem år var ute, raste deler av det indre teglsteins-hvelvet i tunnelen sammen, og i 1861 måtte store deler av tunnelen repareres.

I underkant av 20 år senere, i 1882-1884, ble tunnelen murt om med utvidet profil. Dette var et omfattende arbeid, og tunnelen framstår i dag hovedsakelig som et verk fra 1880-tallet. Det var også på den tiden at hovedbygningen på Bøn stasjon ble oppført.

– Vi er i ferd med å restaurere inngangen til tunnelen nordfra, og vi vurderer å bygge opp igjen brua som gikk over elva sør for Bøn stasjon, forklarer Leidulf Mydland.

Nå skal Jernbaneverket se på hvordan stasjonsområdet kan tas vare på sammen med Bønsparsellen – som et kulturminnerikt naturområde åpent for folk flest.



KILDER:

Leidulf Mydland og Lars Jacob Hvinden-Haug, *NIKU*:

Bøn stasjon og Bønsparsellen

Åsmund L. Strømnes:

Norsk hovedjernbane og Eidsvoll 1845-1870

Tid for nye løsninger



«Mørke tider for gods» med et bilde av et godstog i solnedgang prydet forsiden på forrige Jernbanemagasinet. Godstransportørene taper hundrevis av millioner, og bransjen er inne i en krise. Ser vi slutten på godstransport på jernbane i Norge?

En velfungerende godsjernbane er avgjørende for å redusere godstransporten på vei samtidig som en effektiv og pålitelig jernbane øker vår konkurranseevne og reduserer vår avstandsulempe til resten av Europa.

Jernbanen har i nesten 200 år betydd mye for utviklingen fra et samfunn preget av primærnæringer og frem til et samfunn preget av velstand og store krav til raske og pålitelige logistikk-løsninger. Offentlig-privat samarbeid er heller ingen ny oppfinnelse. Det var dette samarbeidet som gjorde det mulig å bygge norsk jernbane. Og hvis vi tenker etter, kjennetegnes mye av det norske samfunnet av at staten og private selskaper samarbeider.

Tilbakeblikk

Utvinning av råvarer og privat kapital har vært avgjørende for utviklingen av jernbanen (godsjernbaner) i Norge. Den første jernbanen antas å være den 1400 meter lange hestejernbanen på Krok-skogen. Allerede på første halvdel av 1800-tallet var den et ledd i en lengre transportkjede for tømmer fra Land og Valdres til Oslo.

Strekningen Oslo-Eidsvoll var den første jernbanen for offentlig

transport. Moderne damplokomotiver ble tatt i bruk, og godstogene var prioritert.

Utvinningen av de store tømmerforekomstene på Romerike var nemlig hovedbegrunnelsen for å bygge banen. 70–80 prosent av Hovedbanen ble finansiert av privat engelsk og norsk kapital. Den resterende regningen ble betalt av staten.

Frem til 1956 ble det bygget en rekke privatoffentlige jernbaner i Norge. Noen av disse ble bygget ut fra transportbehovet til enkeltbedrifter. Andre ble bygget som ordinære offentlige strekninger fordi de skulle betjene ett bestemt distrikt.

Tømmer og laks

I dag går det fortsatt mye tømmer på jernbane. Dette er tømmer som vesentlig videreføres i Norge til papir, papp og sagbruksprodukter.

Siden 70-tallet er det utviklet en meget stor oppdrettsvirksomhet av laks og ørret langs store deler av kysten. I 2010 var eksportverdien av laks 31,4 milliarder kroner, noe som tilsvarer rundt 800 vogntog i uka. Innenlands går en del av disse transportene med tog, men ut av Norge går mindre enn fem prosent på skinner.

Typisk er transportlengden på disse laksetransportene 2000-3000 kilometer. Verdien av ett vogntog med laks er om lag 500 000 kroner.

Transporttiden for en ferskvare som laks er imidlertid svært kritisk. Derfor er kravene til punktlighet store. Hvis ikke varene leveres til kunden innen en gitt



tidsfrist, kommer ikke laksen på markedet før neste dag. I praksis kan det med medføre at laksen ikke kan selges.

Årsaken til krisen

Norge har vært et foregangsland når det gjelder gods på bane. Som den første i Europa satset NSB/CargoNet på kombinerte transpor-

MÅNEDENS GJEST

Navn: Kjell Frøyslid
Tittel: Rådgiver,
tidligere sjef for CargoNet





ter i faste togstammer: løse containere eller semitrailere som kunne løftes på toget.

For ti år siden var dette en ny og fleksibel løsning som gjorde at bil og tog utfylte hverandre. Volumet vokste i takt med overskuddet – over noen år. Det førte igjen til optimisme og videre satsing.

For jernbanen hadde denne

suksessen en bakside: Det godset som ble fremført på bane, var ikke råvarer med små kvalitetskrav. Tvert om. Det dreier seg om høyverdig gods som ferskvarer med meget høye krav til kvalitet. Disse kravene har jernbanen ikke klart å oppfylle, og det er årsaken til dagens «krise».

FERSKVARE: Hvis laksen forsinkes under transport, kan det medføre at den ikke kan selges.

FOTO: HILDE LILLEJORD

Hva nå?

Gods på bane har kommet for å bli!

Jeg blir styrket i troen på dette etter at jeg har lest Jernbanemagasinet og igjen ser at det er så mange som vil og kan gi et bidrag til at jernbanen kan oppgraderes til å bli fremtidens pålitelige leverandør av gods.

Det blir for enkelt kun å skyldte på dårlig infrastruktur – selv om den trenger et skikkelig løft. Igjen er det tid for nye privatoffentlige løft. Alle må bidra der hvor de sitter i logistikkjeden.

Logistikk handler om de tusen små bitene som må være der hele tiden for at resultatet skal bli som planlagt. Alle steiner må snus. Alle kritiske spørsmål må stilles. Og ikke minst: Samarbeidet med alle som kan bidra utenfor jernbanen, må styrkes.

Staten og private må samarbeide tettere for å finne de beste løsningene innen styringssystemer, kommunikasjon, terminaler, krysningsspor, ledelse og finansiering – for å nevne noe.

Vi må fremme konkurranse i alle deler av jernbanen. Gode resultater må påskjønnens mens dårlige resultater må få konsekvenser.

Utviklingen i næringslivet krever at det offentlige har et apparat som kan svinge seg rundt og imøtekomme de behovene som til enhver tid dukker opp. Det krever at offentlige og private interesser spiller på samme lag.

Og vi må aldri glemme: Det er kundens behov for gode logistikk-løsninger som bestemmer jernbanens fremtid!

Då toget kom til festningsbyen

Gamlebyen Modelljernbanesenter har tenkt å bli størst i Norden, og planane er i rute.

Tekst og foto: MARIT BENDZ

Klokka var berre seks då Arne Børresen låste seg inn i Voldgaten 8 i Fredrikstad. Men han var ikkje den første, nokon romsterte inne på do. Arkitekt, «papirmøllar» og prosjektansvarleg Kjell Veine, 77 år, skrubba dei spildrande nye toaletta. Alt måtte vere klart til klokka tolv. Då skulle fylkesordførar Ole Haabeth klippe over den raude snora og erklære Gamlebyen Modelljernbanesenter for opna.

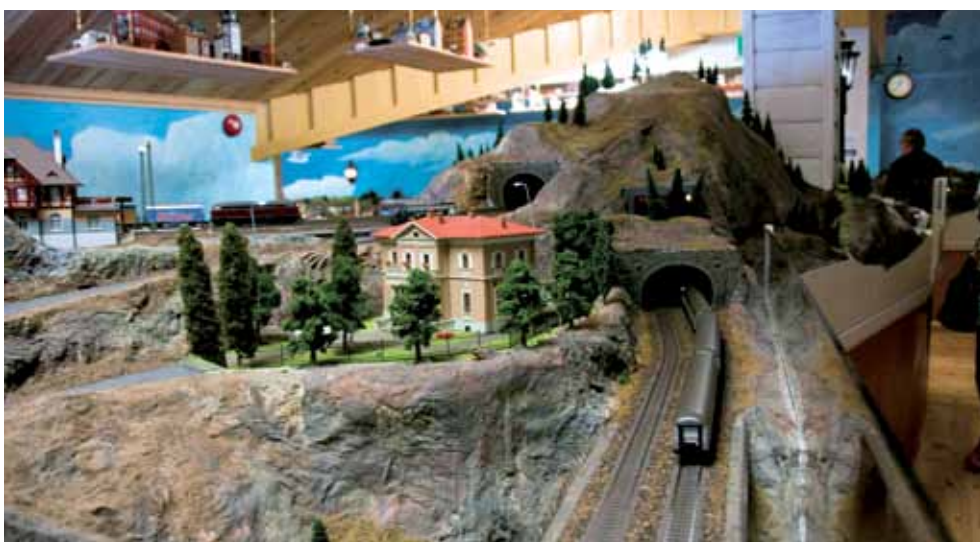
Ti spente modelltogentusiastar håpa på sytti besøkjande, men

seks timar seinare fylte hundrevis av nyfikne portrommet. Dei måtte sleppast inn i puljar. Likevel, alt gjekk på skjener.

Eitt år seinare, den siste laurdagen før skulestart i 2011, går ein jamn straum inn porten, der Gabriella Oehninger-Storvoll steikjer vaflar i eit bankande køyr. Ho er prøvet på at leiketog ikkje er ei rein manngreie. Men så kjem ho frå Sveits, heimlandet til modelljernbanen. Ho har hatt mange sterke fingrar med i byg-

ginga av landskapet dei små toga tøffar igjennom i andre etasje, forbi jernbanestasjonen i Bonn og rådhuset i kystbyen Leer.

Børresen står bak disken i den tronge resepsjonen og limer saman enda eit nytt hus. Målet hans er ikkje å bli rik, men å få fleire ungar til å drive med praktisk hobby og leik. Journalisten, avisbodet, charterbåteigaren og turistverten har sjølv seks barn og to bonusbarn, og tykkjer at samfunnet ikkje tek utfordring-



FØRSTE SKRITT: Mange av dei 3147 husa og 10 000 trea heng førebels under taket og ventar på meir plass.



BYGGE: Arne Børresen vil ha ungene vekk frå databordet og ned på golvet for å leike med handfaste ting, som modelltog.



ane med den enorme PC-bruken på alvor. Altfor mange ungar er fjerne, stressa – og tjukke.

Det starta med eit legotog i 1970, då han var seks år. Dette lokomotivet støvar ned under disken, men han tek det av og til fram som ei påminning om leikande guttedagar, som eigentleg aldri tok slutt. Legotoget vart erstatta av heimmodelljernbane, som hamna som innslag på Norge rundt. Responsen var enorm, og i godt lag med andre modelltogfrelste materialiserte ideen seg: eit modelljernbanesenter. Men godvilje frå banken kjøpte han ein ruin av eit hus, som stod ferdig renovert i 2007.

Han ser fedrar og bestefedrar kome med dei små podane. Dei som sjølv dreiv med modelljernbane på femti-, seksti- og syttitalet, får livet sitt litt i revy når dei kjem inn her. Så spring dei heim att og leiter fram støva banar frå loft og kjellar.

Ein eldre kar kjem inn med ei stor eske, ei gåve til senteret. Det er Per Frantzen som overleverer kring 40 små lastebilar og trailerar.

– Dei må ha kardan og drivaksel, forklarar han medan han syner fram detaljane på undersida av ein trailer. Børresen takkar og bukkar.

Godt over eitt år etter opninga har kring 56 000 besøkjande betalt billett og forsert den bratte trappa opp til andre etasje, der 2 900 meter miniatyrskjener svingar seg på 270 kvadratmeter.

Ser ein godt etter oppe på ein fjelltopp, har to bitte små plastrmenneske ei hyrdestund.

Ved eit lite bord sit lokomotiv-reparatør Haakon-Christian Oehninger-Storvoll med eit lite skrujern djupt inne i eit Märklin-lokomotiv. Han er eigentleg produksjonselektrikarlærling, men brukar mange helgetimar her på modelljernbanesenteret. Mor

Gabriella fôrar han med vaflar med jamne mellomrom.

Men dei ni eidsvorne menn og Gabriella slår seg ikkje til ro med 2900 meter spor, no har dei kjøpt nabotomta og er i gang med å byggje oppatt eit gammalt hus som vart rive for mange år sia. Det skal huse nye 1500 spormeter og eit meir heimleg og flatt Østfoldlandskap. Om eit år vert dei to husa kopla saman, rettare sagt 12.12.12. Kronjuvelen her vert ein kopi av Gamlebyen, som allereie delvis er ferdig og vart synt fram for verdspessa i midten av november. Bygningane ein får kjøpe, slik som den Børresen limer saman på resepsjonsdisken, har eit svært så kontinentalt preg Difor er møbelsnikkar og treskjarer Arne Olsen allereie i gang med kniven og formar eitt og eitt hus, tro kopiar av dei som står i Gamlebyen.

Det vert noko anna enn jernbanestasjonen i Bonn og rådhuset i kystbyen Leer. Då vert Gamlebyen Modelljernbanesenter størst i Norden.

ENGASJEMENT:
Mange skuleklassar tek turen innom Modelljernbanesenteret.

DITT JERNBANEMOTIV

Bilder som trykkes i magasinet, honoreres med 1500 kroner. Bildet sender du digitalt til





Kald idyll i Nittedal

Det er 17 kalde grader i Nittedal. Fotografen venter på 7:34-toget til Gjøvik. Han har hørt lyden av toget i det fjerne og rekker et bilde fra gangbrua over sporene.

- Sola er i ferd med å våkne, og lyset er helt spesielt. Jeg liker kombinasjonen av lysene fra stasjonen og den blåaktige snøen og skinnene som tegner en fin bue, forklarer han.

Bildet er tatt med Sony alpha 700 og favorittobjektivet 50 mm (uten zoom, lysstyrke F1.7).

Blenderåpningen sto på 3.5, ISO på 800 og lukkertiden var 1/50 sek.

MITT JERNBANEBILDE

Foto: Jens Anders Salberg
Yrke: IT-konsulent, Flytoget
Bosted: Nittedal
Kamera: Sony alpha 700



Afrikas første

Marokko ser ut til å gå seirende ut med å få det første høyhastighetstog i Afrika, en forbindelse mellom havnebyen Tanger (670 000 innbyggere), som blant annet har fergeforbindelse med Spania, og den eksotiske storbyen Casablanca (3,5 million innbyggere). Avstanden mellom de to byene er på ca. 35 mil. Med linjenett og franske TGV Duplex-tog på plass vil reisen ta to timer.

Gods på lyntogbane

DB Schenker Rail ble det første godstogselskapet som kjørte godstog på High-Speed 1, høyhastighetsbanen fra London og under den engelske kanal. DB Schenker startet opp en godstog-rute mellom Barking, beliggende litt øst for West Ham i London, og den sydpolske byen Wroclaw, i november.

Avgift for forsinkelser

Som følge av at Riksdagen i Sverige har gjort forandringer i jernbaneloven, blir det fra ruteendringen nå i desember innført en avgift for forsinkelser på ti kroner per forsinkelsesminutt. Avgiften skal betales av den som er ansvarlig for forsinkelsene. Dette gjelder også for Trafikverket. Hensikten med avgiften er å øke punktligheten og bedre kvaliteten på jernbanenettet. Etter en forsiktig oppstart nå er det ventet en utvikling av avgiftssystemet om ett år.

OPS i Russland

Regjeringen i Russland har gitt sin støtte til et offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS) for å bygge en 658 kilometer lang høyhastighetsbane mellom Moskva og St. Petersburg. Etter planen skal banen være ferdig i løpet av 2017, i god tid før fotball-VM i Russland i 2018. Banen er kostnadsberegnet til 118 milliarder kroner og vil bli konstruert for å tåle hastigheter opp til 400 km/t og gi en reisetid på to og en halv time.

Høyere fart

I slutten av oktober gikk reisetida mellom Barcelona og Madrid ned med 13 minutter til 2.30t. I løpet av desember skal den ytterligere ned. Dette skyldes at sikrings- og signalsystemet ETCS/ERTMS-2 blir tatt i bruk, noe som gjør at farten kan økes til 310 km/t.



KONKURRANSE: I Sverige er det anbud på alle togene som kjøres med offentlig tilskudd og på vedlikeholdet av infrastrukturen, men det har ingen betydning for avviklingen av trafikken, hevdes det i ny bok.



Ikke kaos av konkurranse

De siste to vintrene i Sverige har vært preget av kaos i togtrafikken. Men dette skyldes ikke alle reformene av det svenske jernbanesystemet de siste 20 årene, oppsummerer dr. econ Gunnar Alexandersson i en ny bok.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **FOTO:** KARSTEN DUDZIK

Gunnar Alexandersson forsvarte i fjor en doktoravhandling om dereguleringen av svensk togtrafikk. Det var den som startet nærmest ved en misforståelse, og som nå er ført lenger enn i noe annet europeisk land (se Jernbanemagasinet nr 10/2008).

Når det gjennom to vintre på rad har gått svært dårlig med togtrafikken, er det noen som lurar på om dette skyldes oppstykkingen av SJ og alle de nye togselskapene som har inntatt det svenske jernbanenettet.

- Nei, svar Alexandersson, og minner om hvordan det var for tjue år siden.

Likt, men ulikt

- På midten av 1980-tallet befant jernbanesystemet seg i en situasjon der man over lang tid hadde tapt markedsandeler, at inves-

teringene var utilstrekkelige og mange linjer var truet av nedleggelse. Vintre med mye snø skapte da også kaos, ikke minst i pendeltrafikken i Stockholm, mens de ulike virksomhetene innen SJ skyldte på hverandre.

Hvis situasjonen ser likedan ut nå, er det likevel en stor forskjell, mener Alexandersson, fordi det har vært en kraftig økning i trafikken og produktiviteten er blitt mye høyere:

- I dag er den store utfordringen å forbedre samordningen innen transportsystemet og mellom de ulike trafikkslagene for å møte den økte etterspørselen etter transporter.

Gunnar Alexandersson er nå utreder for Togoperatørene, en bransjeforening for svenske togselskap, og forsker ved Institutt for sosial forskning.

Lyntog til Mekka

Om tre år skal pilegrimsreisende muslimer kunne reise fra Kong Abdul-Aziz-flyplassen i Jedda i 320 km/t til Mekka og Medina. Hvis Gud vil. Penger står det neppe på.

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

Myndighetene i Saudi-Arabia, i praksis kong Abdullah bin Abdul-Aziz bin Abdul-Rahman bin Faisal bin Turki bin Abdullah bin Muhammad bin Saud - har nok sett den enorme økningen i islam-turismen de siste årene og de problemene det har skapt for framkommeligheten på veiene.

Første fase av utbyggingen av et 444 kilometer langt dobbeltspor med fem stasjoner startet i 2009. Nå er kontrakten for fase to tegnet. Den gikk til et konsortium som blant andre inkluderer mange spanske selskap. Den siste fasen består blant annet av sporlegging, elektrifisering (25 kV/50 Hz), ERTMS-2 fra Invensys og 35 togsett av type Talgo 350, det med det karakteristiske Donald-nebbet. Denne kontrakten er på godt og vel 50 milliarder kroner.

Økende turisme

Ettersom alle gode muslimer skal avlegge Mekka et besøk i løpet av en periode på noen få dager ved det islamske nyårsskiftet (hadj), kommer det millioner av pilegrimer omtrent samtidig. Slikt krever en oppegående infrastruktur.

I tillegg blir muslimer oppfordret til å oppsøke de hellige stedene ellers i året også (umra). I løpet av noen år er det antatt at mer enn ti millioner muslimske turister vil besøke Mekka hvert år.

Metroen i Mekka, som for øvrig går 8-10 meter over bakken og kan frakte 72 000 passasjerer i timen, stod ferdig i fjor. Om tre år kommer altså lyntoget til profetens fødeby. Da har også Spania fått tilbakebetalt en del av de investeringene de har lagt ned i å utvikle en moderne jernbaneindustri.



EKSPORTARTIKKEL: Talgo 350 er, som navnet sier, utviklet for å kjøre i 350 km/t. Denne togtypen er det som om noen år skal frakte muslimer på pilegrimsferd til Mekka og Medina.

PRESEKONTAKTER



Jernbaneverket

Sentralt

Pressesjef

Jan Erik Kregnes

Mobil: 916 55 421

e-post: erik@jbv.no

Info Plan og utvikling

Informasjonssjef

Thor Erik Skarpen

Tlf: 916 55 144

e-post: skarpen@jbv.no

Info Utbygging

Informasjonssjef

Kjell Bakken

Tlf: 22 45 59 40/916 57 573

e-post: kba@jbv.no

Info Øst

Fungerende

informasjonssjef

Trude Isaksen

Tlf: 916 56 273

e-post: istr@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: hlode@jbv.no

PÅ SKRÅTT BAKFRA



- Velkommen på «Trønder-ekspressen»!

Da jeg for noen uker siden reiste med regiontog 45 fra Oslo til Otta, var det ei ung trønderpi som var ombordansvarlig, og som ønsket passasjerene velkommen til en reise med «Trønder-ekspressen». Annonseringen ble profesjonelt utført, hvilket jeg også komplimenterte henne med. Men jeg måtte bare spørre om bakgrunnen for navnet «Trønder-ekspressen» som da viste seg å være hennes eget og etter min oppfatning meget vellykkede påfunn. Historien om tidligere tilløp til navngiving av tog i NSB var denne «togføreren» for ung til å kjenne, men her følger et lite utdrag.

Da jeg begynte i NSB hadde de to ekspressstogparene på Dovrebanen navnene «Dovresprinten» og «Dovre-ekspressen». Men disse betegnelsene forsvant raskt og gikk over i glemselens rike. Også på Bergensbanen har det vært forsøk på navngiving, og med bergenserens kjente beskjedenhet hentet man selvsagt navn fra bergenseren Ludvig

Holbergs personskatt. Det ble «Henrik» og «Pernille» som byttet på om å trafikere over Finse.

Nordpå hentet man navn fra den virkelige historien da man skulle navngi de nye ettermiddagstogene mellom Trondheim og Mo i Rana i 1986. Det var ingen ringere enn mannen med tilnavnet «Nordlandsbanens far», Ole Tobias Olsen, som lå til grunn for dåpen av togene «Ole Tobias» – et navn som fortsatt sies å være i bruk.

Det har også vært navnedåp på selve togmateriellet. Etter en navnekonkurranse utlyst blant ansatte i NSB skulle nye avganger med BM 92 på Rørosbanen sommeren 1985 få navn. Og siden Rørosbanen i nyere tid er sterkt assosiert med Alvdals store sønn, Kjell Aukrust, ble det foreslått å kalle avgangen mot sør for Solan (Gundersen), mens hans kollega, pinnsvinet Ludvig, helst ville hematt te Alvdal. Og selvsagt skulle Kjell Aukrust selv foreta dåpen på Alvdal stasjon. Kjell

Aukrust var preget av stundens alvor og stilte på Oslo Ø sterkt preget av migrene. Men en kollega fra NSBs reklamekontor hadde med seg et rikholdig lommeapotek på togturen til Alvdal, og Aukrust'n ble noe bedre. Hva som egentlig feilte Kjell, ble klart da toget ankom Alvdal, for da han fikk se folkehavet på stasjonen, forsvant nervøsitet og migrene som dugg for sommervarmen. Og langs en glidesnor mot motorvognsettets plog satte Aukrust et Norgesglass med Glommavann – eller var det HB? – i bevegelse og døpte sørgående avgang for «Solan».

Kort tid senere ankom følgende takkebrev til NSB:

Kjære NSB

Du verden får en nøfysse storslagen opplevelse å få være me på nåe så storslagent på Rørosbanen – åsså me hvert vårt tog da. Solan Gundersen å Ludvig Midtåsen på Ljan 4. juni 1985.

E.S. Hels generaldirektøren fra oss.

Problemet i Norge har vært å holde navnebruken i hevd. Hvis du for eksempel reiser med ICE-tog i Tyskland, vil du se hvordan togsett og togavganger på en ganske annen måte har navn i gjennomført bruk gjerne knyttet til kjente navn fra tysk kulturhistorie. Det er mulig å gjøre noe tilsvarende i Norge. Vi kunne jo døpe et tog for Carl – etterfulgt ikke av I for Ivar, men av A for Abraham, og vi ville ha æret den store jernbanebygger Pihl på en respektfull måte. Det er mange navn å finne både i jernbanehistorien og i kulturhistorien for øvrig. Og på denne tiden av året kunne kanskje de mange ekstratogene ha navn som «Julenissen», «Julestjerna» o.l.?

God jul!

