

Jernbane

NR 4-2011

magasinet

Stopp!

I sommer blir Oslo S stengt for tog i seks uker når jernbaneanlegget skal oppgraderes til dagens standard. En fersk rapport viser at resten av jernbanenettet i Norge må gjennom den samme hestekuren. Det vil ta minst ti år.

Side 4-9 og 14-17



Jernbaneverket

Vedlikehold og fornyelse

Det blir en spesiell sommer i år for alle som skal reise med tog i Osloområdet. Oslostunnelen og nesten hele Oslo Sentralstasjon vil være stengt for togtrafikk i seks uker. Dette er den lengste stengeperioden vi noen gang har hatt i dette travleste knutepunktet i Jernbane-Norge.

Det er store fornyelsesarbeider som skal gjennomføres i disse seks ukene. Blant annet skal flere skinner, sviller og sporveksler byttes ut, kabler og kontaktledninger skal skiftes og takstrømskinne skal monteres i Oslostunnelen. Dette er så store arbeider at det ikke ville vært mulig å gjennomføre dem uten en lang stenging av togtrafikken.

Mange ansatte i Jernbaneverket har gjort en imponerende jobb med å planlegge for alt dette. Det gjelder ikke minst de ansatte i prosjektet for Oslo-arbeidene, men også de i trafikkdivisjonen vår som har arbeidet med omleggingen av togtrafikken i perioden. Det har vært et godt og tett samarbeid med togselskapene, og i tiden fram mot sommeren blir det lagt stor vekt på informasjon til kundene om hvordan de skal få avvirket reisene sine.

Det blir ulemper og lengre reisetid for mange. Forhåpentligvis får vi likevel forståelse for at dette er arbeid som må gjøres for å sikre en mer pålitelig togtrafikk. Når vi er ferdig med det såkalte Oslo-prosjektet i 2012, skal vi ha en standard på anleggene våre her som tilsvarer standarden på Gardermobanen og oppnå en betydelig bedre punktlighet.

Erfaringene i Oslo har vist hvor viktig det er å satse på vedlikehold og fornyelse av den jernbanen vi har. Nå gjøres det et skikkelig løft for å ta igjen tidligere forsømmelser i Oslo, og til sammen bevilges det over to milliarder kroner for denne opprustningen.

Jernbaneverket har nylig mottatt rapporten fra det tyske konsulentfirmaet Civity som har vurdert tilstanden og fornyelsesbehovet på hele det norske jernbanenettet. Rapporten blir omtalt i dette Jernbanemagasinet, og hovedkonklusjonen er at vi trenger årlige beløp til vedlikehold og fornyelse på nivå med det vi har i 2011, inkludert satsingen på Oslo-fornyelsen.

Det vil gi et godt grunnlag for å sikre god punktlighet og regularitet på hele det jernbanenettet vi har i dag.



Elisabeth Enger

Innhold



14 Mest kritisk

Vedlikeholdet må ligge på et rekordnivå i en årrekke, viser ny rapport. Skinnegangen på bildet er fra den mest kritiske strekningen.



22 Usynlig

«Problemet med strømforsyningen er at den er usynlig, vi er kun synlige når strømmen blir borte!»



34

Jomfrutur

Bli med og kjør NSBs nye tog – før 1 500 lokførere og konduktører skal drilles på Sundland i Drammen.



30 Løftes fram

Trondheim S løftes fram i sentrum og blir et knutepunkt med gangavstand til 6 000 nye arbeidsplasser.



38 Som fly

Flytogene demonteres som fly når de gjennomgår den grundigste sjekken siden de ble tatt i bruk i 1998.

«Bli ny»-operasjon for jernbanen i Oslo	4
Her står Norges dyreste trær	8
Slik reiser du i sommer	9
Innenriks: Lokk over Follobanen	10
Min arbeidsdag: Oslogeneralen	12
Sagt om jernbanen	13
«Fortsett dagens innsats i 10 år»	14
Raskest mulig over til ERTMS	16
- Vannet må vekk!	17
Avverger kraftkrise på banenettet	18

Møte med: Kraftens pappa	22
Innenriks: Norges største barnefestival	27
Nye knutepunkt på rekke og rad	28
Trondheim S løftes frem i sentrum	30
Jomfrutur med splitter nytt tog	34
16 flytog klar for flere eventyr	38
Månedens gjest: Samferdsleministeren	42
Mitt jernbanebilde	44
Utenriks: Kamp om sporet	46
På skrått bakfra	48

Jernbane magasinet

NR 4 • 2011

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR:

Tore Holtet

FOTJOURNALIST:

Øystein Grue

JOURNALIST:

Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Arne Danielsen

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

FORSIDE:

Svein Erik Dahl/Samfoto

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbn.no

Redaksjonen avsluttet torsdag 12. 05.2011

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.900

Layout: Cox

Trykk: Follotrykk

Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet

«Bli ny»-operasjon for jernbanen i Oslo

- ▶ Oslo S blir helt stengt for togtrafikk fra 26. juni til 8. august
- ▶ Hvis arbeidet skulle foregått samtidig med ordinær togtrafikk, ville det tatt halvannet år
- ▶ Arbeidene i sommer består av 2 500 enkeltaktiviteter
- ▶ Målsettingen er en robust jernbane for framtida
- ▶ Hovedsikkerhetsvakt Per-Erik Almstedt og mange andre går en travel sommer i møte når det skal arbeides døgnet rundt

Tekst: ARVID BÅRDSTU Foto: SVEIN ERIK DAHL/SAMFOTO



NOYAKTIG: I løpet av vinteren og våren er det gjort et betydelig nattarbeid på Oslo S og i Brynsbakken. Blant annet er det bygd flere kilometer med kabelkanaler. Når Prosjekt Oslo er ferdig neste år, skal det være strukket 55 kilometer med nye telekabler og hele 400 kilometer med signalkabler.

Når Jernbaneverket for tredje sommeren på rad gyver løs på de jernbanetekniske anleggene fra Lysaker til Etterstad, er det ikke for å foreta kosmetiske operasjoner. Her går det grundig til verks.

Som et gammelt hus

I Brynsbakken har det gått tog siden det første godstoget gikk 5. november 1852. Denne bratte kneika fra utkanten av Oslo S gjennom Gamlebyen mot Etterstad og Bryn får i sommer den første runden med oppgradering. Det synes prosjektleder Vibeke Aarnes blir i overkant spennende: – Arbeidet i Brynsbakken, som har ligget der siden 1850-tallet,

blir som å rehabilitere et gammelt hus: Vi vet ikke hva vi treffer på. Går vi for langt ned, kan vi risikere å finne et vikingskip. Hvem vet? Det er virkelig noen spenningspunkter knyttet til dette.

På den halvdel av Brynsbakken som blir oppgradert i sommer, skal det inn tolv nye sporveksler og 2 500 meter med nye spor, som inkluderer ny pukk, nye sviller og nye skinner. Det skal videre legges drenering med tilhørende sandfangere og kummer på en slik måte at det ikke nødvendigvis må graves altfor djupt over alt.

Komplisert samspill

Arbeidsplanen som viser alle operasjoner som skal utføres i

sommer, er skrevet ned til minste detalj. Her må sporveksler, pukk og skinner komme akkurat når det er planlagt. Totalt skal det i løpet av sommeren for eksempel skiftes ut 31 sporveksler og tre sporkryss – en formidabel jobb i seg selv med tanke på at det i løpet av de to foregående somrene er skiftet 22.

Hele planen er et puslespill av dimensjoner, forteller prosjektleder Bjørn Hillestad:

– Hvert enkelt fag har sine ting de skal gjøre og må vite når de har adgang her og der. Vi har planlagt slik at vi er sikre på at lovverk, krav og internt regelverk blir fulgt for hver enkelt arbeider og for hvert enkelt fag. Nå må vi stole på det opplegget vi har. Jeg er sikker



på at dette skal gå bra, sier Hillestad, som leder en gruppe på om lag 50 medarbeidere.

Nyvinninger

Prosjekt Oslo skal ta i bruk tre nyvinninger for en mer robust jernbaneinfrastruktur. Det ene er strømskinner i stedet for kjørelidning gjennom Oslotunnelen. En del av dette arbeidet ble gjort i fjor. Resten skal gjøres ferdig under langbruddet i sommer.

Den andre nyvinningen er akseltellere i stedet for sporfelt. Disse er med på neste års plan.

Den tredje nyvinningen er støydepende sporveksler med glidende kryss, som skal benyttes i Brynsbakken for å spare beboerne

der for unødvendig støy når togene passerer.

– I dag oppstår det en del støy når tog passerer en sporveksel. Med bevegelige kryss skal vi få redusert støyen, sier prosjektleder Vibeke Aarnes.

Nattebråk

En annen type støy er støy fra arbeid. Støyforskriftene i Oslo setter grenser for hvor mye støy en nabo til et anlegg skal utsettes for. Disse kravene må Prosjekt Oslo innrette seg etter, eller søke om dispensasjon fra.

– Vi jobber i et område der det bor mange tett innpå anleggsområdet. Med døgnkontinuerlig arbeid er det mange som kan bli



OPTIMISTER: Prosjektleder Vibeke Aarnes og prosjektleder Bjørn Hillestad har god kontroll på storjobben som skal gjøres i regi av Prosjekt Oslo i sommer.



PROSJEKT OSLO

- Fornøyelse av infrastrukturen mellom Etterstad og Lysaker
- Estimert kostnad: 1,6 milliarder kroner
- Skal stå ferdig i løpet av 2012
- 75 nye sporveksler og 8 sporkryss
- Utskifting av drivmotorer i alle sporveksler
- Fornye 12 500 meter spor
- 40 km med nytt høy- og lavspenningsanlegg
- 55 km med nye telekabler
- Utskifting av 400 km signalkabler, montering av nye skap
- Akseltellere i stedet for sporfelt i Oslotunnelen
- Takstrømskinner i stedet for kontaktledning gjennom Oslotunnelen
- Mål: Gi en oppetid for jernbaneinfrastrukturen på 99,4%

berørt, innrømmer Bjørn Hillestad.

For å holde tidsplanen er det nødvendig å få dispensasjon fra støyforskriftene for områdene rundt Oslo S og Brynsbakken i sommer.

Godt i gang

Årets budsjett for Oslo-prosjektet er på 600 millioner kroner. Når Oslo S stenges 26. juni, er det allerede brukt 250 millioner i år. Men det er det bare nattevandrere og naboer til sporet som har fått med seg.

– Vi har vært ute og arbeidet hver natt. Det er et arbeid som har gått veldig bra, forsikrer Bjørn Hillestad.

Arbeidet har gått ut på å bygge kabelkanaler, rørkryss og føringsveier, trekke kabler og ellers alt som trengs av forberedelser til det store anlegget i sommer.

Forsakelser

Neste år skal det skinne av anleggene når fire års intens fornyelse er over. Innen den tid er det mange som må forsake noe: De som er avhengig av et tog som i sommer ikke går helt fram, og de som leder prosjektet og er på arbeid når vi andre har fri.

Vibeke Aarnes skal jobbe som leder av totalbrudd – en funksjon som er operativ døgnet rundt i anleggsperioden – i to uker før hun tar ut sine to uker sommerferie.

– Jeg har tre barn, det yngste er bare seks år, så jeg synes ikke dette er så veldig kult. På den andre siden får jeg noen nye opplevelser, som hvordan det er å være seint ute på byen. Det tenkte jeg på her forleden da jeg ruslet hjem i 5-tida om morgenen! smiler Vibeke.



FOTO: HILDE LILLEJORD



I Brynsbakken står Norges dyreste trær. I sommer skal de ned. Da har hvert av de 50-60 trærne fått en prislapp på 100 000 kroner.

Jernbanen eier en smal korridor gjennom Gamlebyen, knapt bred nok til de sporene som absolutt må gå der. I bakgårdene står trær så store at de eser ut over sporet og har nærkontakt med strømførende anlegg på mange tusen volt. Fjerning av mange av trærne er en forutsetning for en stabil togframføring.

Lang dags ferd

Høsten 2008 foretok Jernbaneverket en registrering av vegetasjonen, og det gikk ut varsel til grunneierne om hva som var ønskelig å gjøre. Der det ikke var mulig å komme til enighet med

grunneier, ble det våren 2009 fattet vedtak om felling, slik Jernbanelovens paragraf 10 åpner for.

Denne loven gjelder hele kongeriket, men ikke for alle i Gamlebyen, som sendte saken inn på statssekretær Erik Lahnsteins bord like før stortingsvalget i 2009. Til full mediedekning proklamerte han at det skulle utarbeides en helt nøytral rapport om trærnes beskaffenhet og nødvendigheten av å felle dem.

Denne rapporten ble utarbeidet av Norconsult, som fikk bistand fra en innleid arborist – en

ekspert på trepleie. Arboristen vurderte hvert bidige tre etter vitalitet, mekanisk kvalitet, livsfase (forventet levetid), strukturelle svakheter og skadedyr.

Natur og miljø

Venstreleder Trine Skei Grande er en av beboerne i Gamlebyen som har tett kontakt med togtrafikken, nærmere bestemt 4,6 meter fra husveggen. I Venstre er de som kjent både for natur og for miljø, men ikke nødvendigvis for Jernbaneverket, som hun synes må møte naboene sine med en annen holdning:

– Det låste seg tidlig. Man kunne hatt en annen dialog med borettslagene. Jernbaneverket må merke seg at det er forskjell på å ha lov og ta seg lov, sier Skei Grande.

Plan- og utviklingsdirektør Anne Underthun Marstein i Jernbaneverket Plan Øst beklager at Jernbaneverket er blitt oppfattet som «den vanskelige nabo».

– Vi kunne sikkert ha informert bedre og involvert beboerne mer i dette arbeidet fra starten av. Det skal vi forsøke å ta lærdom av og ta med oss videre.

Ifølge arboristen burde noen av trærne vært felt for lenge siden ettersom de er pill råtne. Heller ikke det er alle enige i. Samferdselsdepartementet har behandlet og avslått én av klagen. Nå gjenstår bare én. I løpet av sommeren vil det uansett forsvinne 50-60 trær fra naboskapet til Brynsbakken – for å sikre en stabil togtrafikk og forhindre skader og ulykker.

ØMME T(R)ÆR: I bakgårdene inn mot sporet i Brynsbakken står små og store, unge og gamle trær som en allé. I sommer skal de farligste bort – etter en tre år lang og arbeidsom prosess.

Slik reiser du i sommer

Hovedtrekkene i sommeravviklingen:

- Det blir *ingen korrespondanse* for gjennomgående tog. Tenk deg at togene går som «i gamle dager» da det var en Østbanestasjon og en Vestbanestasjon.
- Togene går etter sin *oppriinnelig ruteplan* fra Lillestrøm, Bryn, Grefsen, Skøyen, Lysaker etc.
- Busser til tog som skal gå fra *Lillestrøm*, går fra Oslo S 30 minutter før toget ordinært skulle gått.

Eks.: Ettermiddagstog til Trondheim har ordinær avgang kl. 16.07 fra Oslo S. Bussen som korresponderer med dette toget, går altså fra Oslo S en halv time før, kl. 15.37, for å nå avgangen fra Lillestrøm kl. 16.19.

- Busser til tog som skal gå fra *Lysaker*, går fra Oslo S 20 minutter før toget ordinært skulle gått.
- Busser til tog som skal gå fra *Drammen*, går fra Oslo S 30 minutter før toget ordinært skulle gått.
- Busser til tog som skal gå fra *Hønefoss* går til ordinær tid fra Oslo S og Lysaker til Hønefoss (det er kjappere å kjøre buss enn tog til Hønefoss).
- *Nationaltheatret* stasjon blir ikke betjent på annen måte enn at shuttle-bussene fra Skøyen retning Oslo S kjører innom for avstigning.

Bruk av t-banen:

Togbilletten gjelder som billett på T-banen for reise til og fra Grefsen og Bryn i korrespondanse med tog. Dette gjelder også for fribillettreisende.

NB! Det blir gitt ut en egen rutefolder for avvikshåndteringen. Denne får med alle detaljer.

Fjernstyring

Ved ruteendringen 12. juni flyttes fjernstyringen av Nordlandsbanen noen hakk videre nordover fra Majavatn til Eiterstraum kryssingsspor halvannen mil sør for Mosjøen. Kryssingssporet, som var ett av de mest moderne nord for Gardermobanen da det ble bygd for fem år siden, blir nå grensestasjon mellom fjernstyrt og ikke-fjernstyrt strekning. Det igjen betyr at Majavatn, Svenningdal og Trofors stasjoner blir fjernstyrt, og at Jernbaneverket av den grunn får en litt romsligere situasjon når det gjelder tilgang på tpx'er. Åpningen av det 700 meter lange kryssingssporet på Eiterstraum vil bidra til bedre kapasitet på Nordlandsbanen og til å gjøre det enklere å avvike trafikken uten for store avvik.

Olavsrosa

Numedalsbanen er tildelt kvalitetsmerket Olavsrosa fra stiftelsen Norsk kulturarv. Norsk kulturarv omtaler Olavsrosa som «det ledende varemerket for opplevelsestilbud med basis i den norske kulturarven. Kvalitetsmerket blir tildelt opplevelser av særlig høy standard med hensyn til kulturhistorie og formidling». Dermed er Numedalsbanen havnet på samme liste som stavkirkene i Uvdal, Nore og Rollag. Tvi, tvi.

Under lupen

Først ble det utarbeidet en konseptvalgutredning. Deretter ble denne underlagt en enkel kvalitetssikring (KS1). Nå har utbyggingsprosjektet Farriseidet-Porsgrunn gått inn i en ny fase med det som kalles for kvalitetssikring 2. KS2 er en ekstern gjennomgang av om det som er foreslått holder mål. I forbindelse med KS2 har Samferdselsdepartementet også foreslått å foreta en utvidet kvalitetssikring. Denne skal finne ut om det er samfunnsøkonomisk forsvarlig å bygge dobbeltspor for 250 km/t på den 23,5 km lange strekningen. Dobbeltspor kom opp som forslag da det ble kjent at denne parsellen kan bli en framtidig del av ny bane som binder Sørlandsbanen og Vestfoldbanen sammen, og som da ville fått for liten kapasitet. 250 km/t er i henhold til Stortingets anbefaling for bygging av nye baner. Arbeidet med KS2 skal være ferdig til 15. august.

Lokk over Follobanen

Jernbaneverket anbefaler at den nye Follobanen legges under lokk gjennom det sårbare kulturminneområdet sør for Oslo S. Når banen står ferdig, kan to atskilte deler av Middelalderparken bli knyttet sammen i et helt nytt grøntanlegg.

Tekst: TORE HOLTET

Illustrasjon: VIANOVA/AAS-JACOBSEN

Jernbaneverket har nettopp lagt fram en omfattende konsekvensutredning for nye Follobanen ut på høring.

Vekk med barriere

Den inngående delen av Follobanen vil bli anlagt sammen med den eksisterende Østfoldbanen i en overdekket tunneltrasé under Middelalderparken - der Østfoldbanen gikk fram til 1929. Dette sporet ligger nedsenket i en sporkløft (Klypen) og deler i dag Middelalderparken i to. Kløften fremstår derfor som en barriere mellom indre by og fjorden.

Ved å legge sporet under lokk forbi kulturminner som Mariakirken, Kongsgården, Clemenskirken, Hallvardskatedralen og biskopens borg i dagens Oslo ladegård gjenskaper man et helhetlig kulturlandskap i Middelalderparken.

Denne løsningen er den samme som Riksantikvaren har gått inn for, og den er blitt godt mottatt av flere politikere i Oslo kommune.

- Vi bygger lokket til om lag 45 millioner kroner og overlater til Riksantikvaren og politikerne å bestemme hva slags grøntanlegg de vil ha over lokket, sier arealplanleder Terje Vegem i Jernbaneverket.

Kirkegård

For den utgående delen av Follobanen har Jernbaneverket lagt fram to trasealternativer. Det ene alternativet går i tunnel i ytterkanten av kirkegården Gamlebyen gravlund, det andre går i tunnel under to bygårder.

Jernbanemessig er passeringen av kirkegården den beste, men det er i så fall første gang i Norge at det blir bygd en jernbane som berører en kirkegård.

- Vi vet at dette er vanskelig for alle som er knyttet til kirkegården. Jernbaneverket vil



derfor trå varsomt i denne saken og legger fram forslaget til høring for å få synspunkter på saken, forklarer Vegem.

Når banen står ferdig, kan både kirkegården og området rundt framstå som mer helhetlig. Blant annet er det mulig å dekke over spor og lagerbygninger som i dag ligger tett inntil gravlundene.

370 000 lastebiler

I alt skal 9,2 millioner tonn tas ut av den nye tunnelen mellom Oslo og Ski. Dette betyr om lag 370 000 lastebiler med 20 tonn stein på hver bil.

- Foreløpig er det ikke avklart hvor steinen

havner, men i utredningen har vi sett på flere muligheter: bortkjøring til steinbrudd i østlandsområdet, gjenbruk av stein i selve Oslo-Ski-prosjektet, gjenfylling av områder og som lokk over forurenset masse i Bunnefjorden.

- Vi trenger enten seks eller ti angrepspunkter for byggearbeidene, avhengig av om det blir tunnelboring eller sprenging. Valg av byggemåte blir gjort senere i år, forteller arealplanleder Terje Vegem.

Når det gjelder de to tunnelalternativene, avventer Jernbaneverket tilbakemeldinger frem til høringsfristen 17. juni. Trasevalget avgjøres av Samferdselsdepartementet etter høringen.

SLIK: Ved Oslo S anbefaler Jernbaneverket lokk over sporområdet i Middelalderparken (t.h.). Under lokket legges det inngående sporet til Follobanen og begge sporene til Østfoldbanen. Utgående spor for Follobanen legges under Oslo Ladegård i Østfoldbanens nåværende trasé.

NYE FOLLOBANEN

- ▶ Trolig byggestart i 2013
- ▶ Seks års byggetid
- ▶ Foreløpig kostnadsramme på 11,6 milliarder kroner
- ▶ Første etappe på en moderne jernbane til Europa.

Samarbeid

Jernbaneverket har lagt ned store ressurser i å oppruste hele stasjonsanlegget på Koppang i Østerdalen. Dette arbeidet ble avsluttet med en høytidelig åpning i fjor høst. En del av planen for Koppang var å gjenskepe ett av de eldste offentlige parkanleggene i Norge. Parken på Koppang ble tegnet av samme person som også tegnet parkanleggene på Elverum og Hamar. Parken på Koppang blir nå ansett å ha nasjonal verdi som kulturminne. Ettersom den første sommeren med ny gammel park står for døra, må parkanlegget skjøttes. Den jobben har Stor-Elvdal hagelag fått. Parken ble anlagt i viktoriansk hagestil og slik skal den igjen fremstå.

Handler Coop

Baneservice har fått mer å gjøre i Sverige når de nå har fått kontrakten på driften av Coops egen kombiterminal på Bro, tre mil nordvest for Stockholm, i tre år framover. Her rykker de inn med to konteinertrucker, to terminaltraktorer og to skiftelokomotiv for å drifte den ni mål store terminalen med Coop-varer. Tidligere kom varene hit med bil fra Tomtebodaterminalen i Stockholm. Nå kan togene kjøres rett på terminalen.

Utlendingene kommer

Signalene fra Jernbaneverket om at det er ønskelig med deltakelse fra store, internasjonale entreprenører på norske utbyggingsprosjekt, har allerede gitt seg utslag. Et kompaniskap mellom sveitsiske Marti Contractors og islandske ÍAV (Íslenskir aðalverktakar) har gitt uttelling i en entrepris på Vestfoldbanen til en verdi av 414 millioner kroner. Marti Contractors, som for øvrig har eierandeler i ÍAV, er en del av Marti Holding AG. Marti-gruppen har en historie som strekker seg tilbake til 1922 og består i dag av flere titalls selskaper. De fleste av disse opererer regionalt i Sveits mens andre opererer både nasjonalt og internasjonalt. Marti eier flere tunnelboremaskiner og legger ikke skjul på at entreprisen i Vestfold bare er en aperitiff før feitere anbud blir lagt ut, som for eksempel Follobanen.

Oslogeneralen

Høyt oppe i etasjene i Posthuset sitter jernbanedirektørens utkikkspost. Han følger nøye med på at alle de store arbeidene som gjennomføres for å innføre nye tog og ny grunnrute i Osloregionen, virkelig er i rute og ikke kolliderer med hverandre.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

– I øyeblikket hersker en krevende situasjon i en rekke prosjekter. Jeg har ingenting med selve gjennomføringen å gjøre, min oppgave er å koordinere virksomheten til de ulike divisjonene samt plan- og utvikling. Arbeidsdagen går for en stor del ut på å kartlegge fakta, granske og overvåke resultatene fra og sette i gang nye risikovurderinger. I tillegg foreslår jeg omprioriteringer for å sikre de viktigste prosjektene ressurser og tilgang til sporet, forklarer Per-Arne Fredriksen.

Til å hjelpe seg med dette har han bygget opp en liten stab. Det er jernbanedirektøren som har utnevnt ham til «Oslogeneral», den formelle tittelen hans er «direktør for prosjektgjennomføring», en ganske ny funksjon i Jernbaneverket. Han er også

stedfortreder for utbyggingsdirektøren. Østfoldingen startet som byggeleder på Østfoldbanen, og har siden hatt en rekke stillinger innen bygge-, prosjekt- og prosjekteringsledelse.

Tre fokus

– Mitt første fokus er gjennomføringen av sommerstengningen, der er risikoanalyse gjennomført og avbøtende tiltak funnet. Det er ikke min oppgave å gjennomføre prosjektene, men jeg (og staben) har nær kontakt med dem for å sjekke ut om det er noe uavklart. Å få innsyn i alle arbeidsprosesser og oppgaver på tvers av enheter, er virkelig veldig interessant.

Neste store milepæl er å ta imot de nye Flirt-togene, både regional type 74 og lokal type 75 i 2012 og 2013, mens det tredje fokuset handler om innføring av ny grunnrute. Arbeidshypotesen er at denne skal være på plass i desember 2014. Blant de største utfordringene er forlenging av plattformene og bygging av en rekke hensettingsspor, først i Drammen og på Eidsvoll, siden Lillestrøm, Ski og Høvik.

– Koordinering er her umåtelig viktig. Det er for eksempel sånn at på de hensettingsområdene vi skal bygge om, står det allerede tog. Disse må da plasseres andre steder, noe som innebærer at de må kunne bruke sporet, som dermed



ikke samtidig kan stenges. Rekkefølgen på de ulike prosjektene må følgelig planlegges nøye, det er et puslespill der alt må finne sin riktige plass.

Nytt togtilbud

Før sommeren skal også risikoanalysen for den kommende grunnruta være gjennomført, sånn at man er sikre på at dette er sikkert og trygt i alle ender, med lengre tog og høyere frekvens og flere nye krysningspunkter. Summen vil være et helt nytt togtilbud.

– Det er mye møtevirksomhet. I tillegg til å samordne den interne aktiviteten samarbeider vi med mange eksterne, både NSB og andre togselskaper. I tillegg har vi en del kontakt med eksterne firmaer for å motivere til å gi tilbud på oppgaver og få tilbakemelding

på hvordan vi kan bli interessante for det eksterne markedet. Det er avgjørende å sikre forutsigbarhet. Min oppgave er å være talsmann for totaliteten og sikre at alle enheter er ferdig i tide. I forhold til tidligere, da fokuset handlet om å få ferdig enkeltprosjekter, er nå det primære å generere et nytt og bedre jernbanetilbud, både når det gjelder personer og gods.

Rød linje

Ved utgangen av 2014 beregnes altså «Oslogenerals» mandat å være omme, på samme måte som alle feltherrer dimiteres når krigen er slutt. Oslosatsingen er likevel ikke noe gigantisk skipper-tak, men del av en større kjede. Den bygger videre på ferdiggjøringen av Vestkorridoren og åpner på sin side igjen for Follobanen. Medarbeidere dedikert til

EUROPEISK TREND: Oslo er langt fra den eneste europeiske byen der det satses tungt på jernbane, konstaterer Per-Arne Fredriksen.

prosjektgjennomføring burde dermed i overskuelig framtid ha mer enn nok å henge fingrene sine i. Så er også jernbanesatsing en sterk trend i hele Europa.

Som for andre generaler er det andre som utfører grovarbeidet, men Per-Arne Fredriksen har i motsetning til andre befalingsmenn ingen kommandorett. Vi kan ikke dy oss for å spørre hva han gjør om han ikke får gjennomslag hos de enkelte divisjoner eller avdelinger. Han ser oss rolig inn i øynene:

– Da sier jeg fra til Elisabeth Enger, og hun har de nødvendige fullmaktene! Jeg rapporterer direkte til henne.

SAGT OM JERNBANEN



«Hvis vi ikke får mer av godstrafikken over på bane, vil E6 gjennom Østfold være sprengt allerede om 13 år»

OLE HAABETH, fylkesordfører (Ap) Østfold

«Nordmenn er et tålmodig folkeferd. Vi forstår at ting av og til kan gå galt. Men vi forstår ikke at det i norsk samferdsel går galt hele tiden, uten at noen evner å rydde opp. Enda verre er det at ingen tar ansvaret for at togstans kommer som julekvelden på kjerringa uten at det tilsynelatende finnes beredskapsplaner»

EINAR CHR. ERLINGSEN, journalist og forlegger

«Dei som tek tog til Nærbø stasjon, kjem til ein mørk undergrunn; eit nedtagga hol som minner om eit inngrodd pissoar»

KIRSTEN OPSTAD, lesarinnlegg i Jærbladet

«Med virkelig satsningsvilje hadde Follobanen stått ferdig for lengst. Det var ikke i fjor vinter problemene oppsto, for å si det sånn»

NINA SVENDSRUD, petitskribent Østlandets Blad

«Norsk jernbane har vært systematisk sulteføret med offentlige penger i minst 40 år. I perioder bar den manglende satsingen preg av en oppfatning som sa at tog var avleggs. Det er det så definitivt ikke»

LEDERARTIKKEL, Bergens Tidende

«Norske politikere og samfunnsplanleggere blir ofte beskyldt for å tenke altfor kortsiktig. Det virker ikke slikt på de nye tankene som planleggerne i Jernbaneverket nå legger fram»

BRITA SØRUM, journalist i Laagendalsposten

«Koordinering er umåtelig viktig»

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Per-Arne Fredriksen (52)

TITTEL: «Oslogeneral»

ARBEIDSTED: Posthuset, Oslo sentrum

BOR: Råde

«Fortsett dagens innsats i 10 år»

Tyske eksperter anbefaler at dagens innsats i vedlikehold og fornyelse vedvarer, og om 10 år vil man da kunne oppnå «god nok standard» på dagens jernbanenett. De største utfordringene er sporets underbygning og ikke minst signalanlegg.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM FOTO: RUNE FOSSUM

Det er det tyske konsultentselskapet Civity Management Consultants som har fått i oppdrag av Jernbaneverket å lage en uavhengig og grundig analyse av jernbanenettets tilstand og anslag for kommende vedlikeholds- og fornyelsesbehov.

– Vi har jo innført våre rulle-
rende vedlikeholdsplaner med en
planhorisont på ti år allerede,
poengterer vedlikeholdsdirektør
Odd Erik Berg, men legger til:
– Denne rapporten gir oss viktige
innspill og gjør oss tryggere på at
våre planer er riktige og i tråd med
beste praksis ute i Europa. Den har
også et lengre perspektiv ved at
den strekker seg helt fram til 2040.

Underkommunisert

I år skal jernbanen vedlikeholdes og fornyes for 2,8 milliarder kroner. Dette er et høyt nivå sammenliknet med hva som var normalen for få år tilbake.

– Det vi har opplevd i Norge, er at mange år med for lav vedlikeholdsinnsett og for liten fornyelse medførte et etter hvert dramatisk vedlikeholdsetterselep, sier Odd Erik Berg. – Dette var nok til en viss grad underkommunisert, og

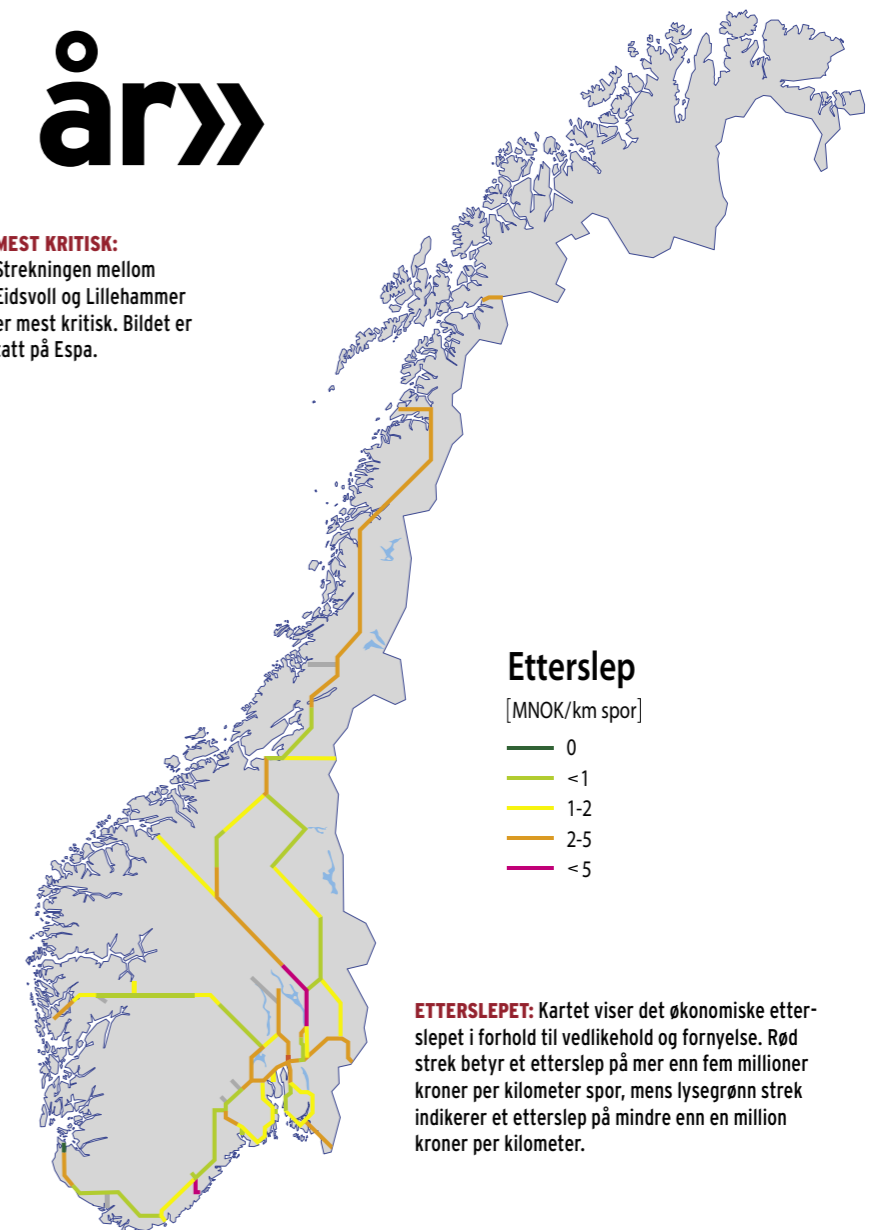


«Nå har vi fått på plass et mye bedre grunnlag for systematisk vedlikehold»

ODD ERIK BERG, vedlikeholdsdirektør



MEST KRITISK:
Strekningen mellom Eidsvoll og Lillehammer er mest kritisk. Bildet er tatt på Espå.



ETTERSLEPET: Kartet viser det økonomiske etterslepet i forhold til vedlikehold og fornyelse. Rød strek betyr et etterslep på mer enn fem millioner kroner per kilometer spor, mens lysegrønn strek indikerer et etterslep på mindre enn en million kroner per kilometer.

det var ikke tilstrekkelig kunnskap om dette i egne rekker heller, legger han til.

– Nå har vi fått på plass et mye bedre grunnlag for systematisk vedlikehold, vi får eksperthjelp fra utlandet for å bekrefte at vi går i riktig retning, og ikke minst så har vi fått en politisk aksept for at vedlikeholdet må styrkes vesentlig om jernbanen skal kunne fylle en rolle som et pålitelig transportmiddel for folk og næringsliv her i landet.

Ti år til

Det er vedlikeholdsbehovet basert på alder og tilstanden i det bestående nettet som beskrives i Civity-rapporten. Virkeligheten er den jernbanen vi har, hvilken påvir-

ning av vedlikeholdsbehovet som kan komme av nye dobbeltspor eller eventuelle høyhastighetsbaner, må kartlegges gjennom slike prosjekter. Men i dagens jernbanenett er det altså fortsatt mye ugjørt for å sikre et pålitelig system med høy punktligghet og få feil.

– Civity anslår at vi bør ligge på omtrent det samme nivået innenfor vedlikehold og fornyelse, inklusiv satsingen i Oslo-området, i ytterligere ti år framover, sier Odd Erik Berg. Det er i tråd med hva vi selv har lagt til grunn i våre vedlikeholdsplaner. Først mot slutten av det neste tiåret ser det ut til at vi kan trappe ned noe og finne et fornuftig normalnivå for å holde anleggene i god stand.

Sakket akterut

Jernbanen har de siste årene opplevd en kraftig økning i forsinkelser. Årsakene fordeler seg jevnt på infrastruktur, trafikkledelse og togselskaper. Civity påpeker at bakgrunnen for dette er at den faktiske fornyelsen i årene 2006–2008 sakkert enda mer akterut enn før. Tiltakene som ble foreslått som viktige i tilstandsrapporten fra 2006, har bare i liten grad blitt gjennomført i disse årene. Det er først fra 2009 man har begynt å ta igjen på etterslepet. Særlig betones den viktige innsatsen med fornyelsen av jernbanen gjennom Oslo som er organisert som et eget prosjekt.

Underbygning og drenering

Oversiktskart over etterslepet i jernbanenettet viser at tilstanden nå er i sakte bedring. Det er fortsatt områder på nesten alle hovedstrekninger som trenger økning i innsatsen. Dovrebanen fra Eidsvoll til Lillehammer er den strekningen

der det fortsatt er mest kritisk. Dette er samtidig en av landets hardeste belastede enkeltsporstrekninger så her haster det med tiltak, fortrinnsvis ved utbygging av nytt dobbeltspor.

– Generelt ser vi at det må settes inn tunge tiltak for å bedre jernbanens underbygning, altså selve grunnen under sporet inklusive dreneringsanleggene, sier Odd Erik Berg. – Andelen av jernbanenettet med for dårlig underbygning er høy, og lange strekninger opplever dette hvert år for eksempel i vårløsningen med telehivproblemer eller i form av ras og utglidninger ved mye nedbør. Underbygningstiltak blir derfor en viktig og stor del av fornyelsen i åra framover. Det samme vil gjelde for bruer der vi er i gang med et omfattende vedlikeholdsprogram, sier Berg.

Bedre grunnlag

Civity skriver at selskapet nå hadde et mye bedre grunnlag for å lage tilstandsrapporten for

Jernbaneverket enn for fem år siden. Dette skyldes bedre oversikt også internt i Jernbaneverket.

Civity slår også fast at Jernbaneverket ser ut til å være konkurransedyktig i sammenlikningen med andre europeiske forvaltere av jernbaneinfrastruktur når det gjelder kostnadseffektivitet. Likevel pekes det på flere forbedringspunkter. Blant annet kan arbeidsoppgaver samles mer for å gi mulighet for å oppnå stordriftsfordeler. Civity mener også at Jernbaneverket bør gå mer i retning av bruk av store høykapasitetsmaskiner i fornyelsesarbeidet.

Også innenfor rekruttering og bemanning vil det kreves en stor innsats for å ha tilstrekkelig kompetanse og riktig bemanning i årene framover.

– Alt dette er tiltak som altså må til for å holde en god nok standard på den jernbanen vi har, så får vi se hvor mye ny jernbane vi kan få i tillegg, avrunder Odd Erik Berg.

– Vannet må vekk!

Dovrebanen Eidsvoll – Lillehammer er den delstrekningen som i Civity-rapporten framkommer med dårligst underbygning kombinert med størst trafikk. Årsaken er årtier uten midler til underbygnings- og dreneringstiltak.

– Vannet står mange steder i underbygningen og gir oss store utfordringer, sier faglig leder Anders Nicolaysen. – Men vi vet hva som må gjøres, poengterer han.

Saktekjøringer

Vi har i år hatt en fire – fem uker som nærmest har vært krisebetont her på Dovrebanen, sier faglig leder linjen på Hamar, Anders Nicolaysen. – Siste uken i april hadde vi ni saktekjøringer mellom Eidsvoll og Lillehammer, sju av dem skyldtes telehiv og altså vann i underbygningen. Underbygningen er selve fundamentet som sporet

ligger på, det vil si under pukken. Nå begynner vi heldigvis å se land og har fått kontroll med tallet på saktekjøringer. – Vi er i full gang med å fjerne saktekjøringene og får nå god hjelp av at telen er i ferd med å gå ut, sier Nicolaysen, så nå er regulariteten på veg opp igjen.

Har planene klare

Anders Nicolaysen sitter til daglig midt oppe i utfordringene med en av landets tettest trafikkerte baner som samtidig har sviktende kvalitet.

– Det største problemet vi har kan enkelt oppsummeres i ett ord: vann!, sier han. – Får vi vekk

vannet, blir det en helt annet spor-kvalitet. Men det er en stor jobb å skulle ta igjen flere tiår med forsømmelser på grunn av manglende vedlikeholdsmidler. Vi må gjennomføre en fullstendig oppfrisking av alle banens dreneringsanlegg. Alle grøfter må renskes, både langs sporet og i sideterrenget, alle stikkrenner må også renskes og fornyes, og samtidig må alle kabler i ballasten samles opp i nye kabelkanaler.

– Dette kalles på fagspråket for «forberedende ballastrensing», men er egentlig en total gjenoppfrisking av baneanlegget. Det er dreneringen som svikter og som er hovedårsaken til problemene, sier Nicolaysen. – Mange steder har vi også fått mer vann inn i våre dreneringsanlegg enn hva de er dimensjonert for, uten at vi har hatt mulighet til å øke anleggenes kapasitet, sier han.

Sted for sted

I år ferdigstilles arbeidene med forberedende ballastrensing mellom Brumunddal og Rudshøgda, og vi har også prosjektert ferdig for å gå videre fram til Brøttum med dette, opplyser Nicolaysen.

Sør for Hamar er han enig med vedlikeholdsdirektør Odd Erik Berg i at det ikke blir skikkelig standard før det nye og så vidt påbegynte dobbeltsporet kommer. Men i år vil Jernbaneverket angripe de stedene der det i vår har oppstått saktekjøringer på grunn av telehiv.

– Vi framskynder fornyelsen av dreneringsanleggene på disse punktene for å få vekk vannet fra underbygningen på de verste stedene. Dette har høy prioritet hos oss. Teleproblemene forsvinner ikke på ett år. Vi har en langsiktig jobb foran oss, understreker faglig leder Anders Nicolaysen.



STOR JOBB: – Det er en stor jobb å ta igjen flere tiår med forsømmelser på grunn av manglende vedlikeholdsmidler, sier faglig leder linjen på Hamar, Anders Nicolaysen.



MÅ BYGGE NYTT: Her på Espa blir det ikke skikkelig standard før dobbeltsporet langs Mjøsa er ferdig utbygd.

Raskest mulig over til ERTMS

Stadig mer peker i retning av at norsk jernbane raskest mulig må gå over til det felleseuropeiske signalsystemet ERTMS med prøvedrift fra 2014. Dette opplyser teknologidirektør Terje Steinsvik til Jernbanemagasinet.

Tekst: TORE HOLTET

– Vi unngår ikke en fullstendig overgang til ERTMS hvis vi skal ha jernbane i dette landet, erklærer Steinsvik.

Mest lønnsomt

– Det er ingen tvil om at dette både er mest lønnsomt samtidig som det vil gi oss minst risiko. Våre signalanlegg er 40–60 år gamle, og levetidsanalyser viser at vi vil være tjent med å skifte ut disse og erstatte dem med signalanlegg som nå monteres

for fullt i andre deler av Europa.

ERTMS er systemet som ikke trenger alle signallysene som i dag står langs sporet. Milevis med kobberkabler blir da erstattet av signaler og annen informasjon sendt trådløst via GSM-R nettet direkte til en skjerm hos lokfører.

Fra 2014

– Vi legger opp til at Østre linje skal tas i bruk som erfaringsstrekning i 2014. Her skal vi vinne erfaring med



tanke på hovedtyngden av leveransen. Allerede nå kan jeg si at det kommer til å bli bygd mye ERTMS i Norge i perioden 2016–2023. Hvilke strekninger som bygges ut først, vil vi konkludere med i den konseptvalgutredningen som skal være ferdig innen 1. juli, forteller Steinsvik, som poengterer at det allerede foreligger solid dokumentasjon for at Norge ikke kommer utenom en storstilt investering i ERTMS.

Investeringen er tidligere anslått til rundt 15 milliarder kroner. Hvor mye det vil koste til slutt, vil komme fram i forbindelse med Nasjonal transportplan for 2014–2023.



«Vi unngår ikke en fullstendig overgang til ERTMS hvis vi skal ha jernbane i dette landet»

TERJE STEINSVIK, teknologidirektør



Avverger kraftkrise på banenettet

Etter flere års trafikkvekst på jernbanen gjennomføres flere tiltak for å unngå en akutt kraftkrise. Stavanger tar i bruk ny omformer i september. Oslo må satse på midlertidige løsninger for å sikre nok strøm til NSBs nye tog.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE
Illustrasjon: TERJE TØNNESSEN, MADE IN NORWAY

– Nye Stavanger omformerstasjon representerer ny norgesrekord i planlegging, bygging og ferdigstillelse, konstaterer prosjektleder Per Rune Krågebakk. Han viser Jernbanemagasinet rundt i anlegget som innen september skal sørge for at lokaltogene på det nye dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes har nok effekt i rushperiodene. Den nye omformeren vil dessuten sikre nye, tyngre godstog

tilstrekkelig energi og legge til rette for en dobling av den skinnegående godstrafikken innen 2020 og tredobling innen 2040 – på Jærbanen.

– Dette er den første såkalt nye statiske omformeren som bygges i Sør-Norge etter Gardermobanen i 1998.

Spist opp

Norske jernbanestrekninger ble elektrifisert for 50-60 år siden, og

det er behov for å modernisere strømforsyningsnettet på samtlige banestrekninger.

Opprinnelig ble det innebygd en reserve (redundans), men overskuddet har i de senere årene gradvis blitt spist opp av trafikkøkningen.

– Hvis ikke strømforsyningen bygges ut, går det raskt mot en kraftkrise, sier direktør Terje Stømer i Bane Energi. – Bygging av nye omformerstasjoner med sta-

tiske omformere og nytt moderne kontaktledningsnett vil ta flere år, og det haster derfor å få satt i gang investeringene dersom ikke strømforsyningen skal bli en flaskehals på jernbanen.

Oslo-området prioriteres

Nå må Oslo-området prioriteres.

– Nye, raskere og mer energikrevende lokal- og intercitytog som settes inn i Oslo og Østlands-

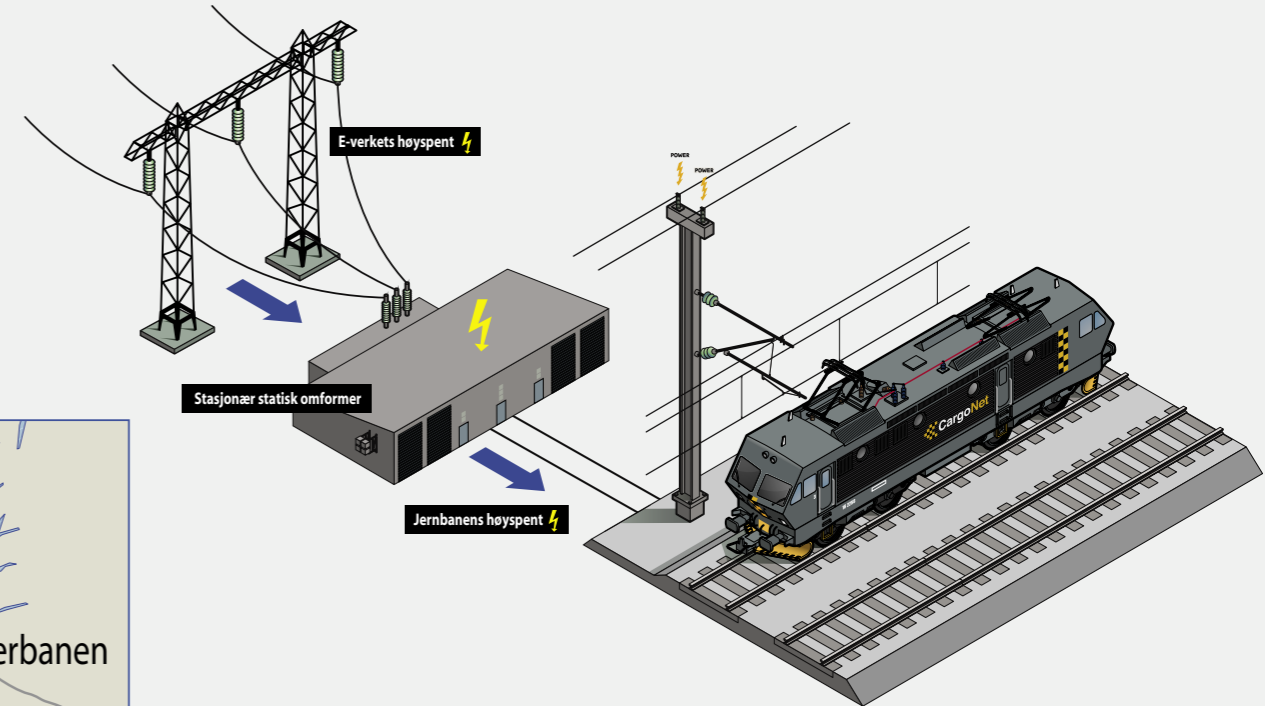
området om kort tid, gjør at vi raskt må forsterke strømforsyningen i og rundt hovedstaden, påpeker Stømer. – Fordi det tar tid å bygge en ny permanent omformerstasjon i Oslo, bestiller vi i disse dager to mobile statiske omformere som skal settes inn i en overgangsperiode inntil en ny Oslo omformer kan stå klar.

Follobanen skal etter planen stå ferdig i 2018 med ytterligere

KRAFT I SØR: En ny omformer bygd på rekordtid sikrer tilstrekkelig strømforsyning til gods- og persontog på Jærbanen for lang tid framover.



KRAFTTAK: De nye NSB-togene vil kreve mer strøm når de akselererer. Derfor må strømforsyningen i Oslo-området forsterkes med mobile omformere, før en permanent kraftforsyning er på plass. På Vestfoldbanen forsterkes kraftforsyningen ved gjenbruk av frigjorte omformere på Jærbanen.



DEN FØRSTE: Omformeren i Stavanger er den første som bygges i Norge etter at Gardermobanen ble bygd på 90-tallet. Den tilfører Jærbanen tilstrekkelig strøm for lokaltrafikk samtidig som den legger til rette for en tredobling av godstrafikken.

økning i antall tog. Da må en permanent omformerstasjon som skal sikre strømforsyningen gjennom Norges lengste jernbanetunnel mellom Oslo S og Ski (19 km), Alnabru godsterminal og fremtidige behov være på plass.

Helhetlige løsninger

Ferske beregninger viser at det er behov for flere omformere som gjør om høyspent til jernbanelstrøm på samtlige hovedbaner og sikrer stabil strømforsyning til både gods- og persontog.

– Jernbanelvernets oppgave er å levere høy oppetid og god kvalitet. Det vil si stabil strømforsyning til nye, høyteknologiske lokomotiv og motorvogner. Dette krever god planlegging, samhandling og helhetlige løsninger. For å dekke hele behovet innen banestømforsyningen må vi også ta med nødvendige tiltak i kontaktledningsnettet. Hvis ikke, er det nytteløst å investere i omformerstasjoner, påpeker Stømer.

Gammelt system

Strømsystemet som benyttes i Norge, Sverige, Tyskland, Sveits og Østerrike, er det samme som ble tatt i bruk for 100 år siden. En omformerstasjon henter ordinær energi fra regionalnettet – som har en frekvens på 50 Hz – og omformer den til elektriske tog med en frekvens på 16 2/3Hz. Denne omformede energien mates deretter ut på kontaktledningsnettet som fører energien fram til togets pantograf og inn på togets elektriske motorer. Energien føres

så tilbake til omformerstasjonen via skinnegangen.

– Norge var blant flere land som elektrifiserte sine strekninger i en tidsperiode da elektriske tog ikke kunne benytte energi med 50 Hz frekvens. Dersom JBV hadde blitt elektrifisert i dag, hadde vi ikke hatt bruk for omformerstasjoner, kun transformatorstasjoner, poengterer Stømer.

Kan halvere

– Ulempen med høyt energitap i 1950-talls teknologi oppveies delvis ved at vi kan rokkere godt vedlikeholdt og «udødelig» teknologi rundt etter behov, forteller Terje Stømer.

Energidirektøren understreker imidlertid at det er nødvendig å oppgradere dagens strømforsyning til neste generasjon kontaktledningsnett med såkalt autotransformator (AT) hvor energien transporteres fra omformerstasjonene til togene med dobbelt så høy spenning (fra 16 kV til 30 kV) som dagens anlegg gjør.

– Et moderne AT-system vil gjøre oss i stand til å overføre mye større energimengder over lengre strekninger med vesentlig mindre tap enn i dag.

Ved at vi går over til høyere spenning kan antall omformerstasjoner halveres, og kostnadene ved ombygging/oppgradering av eksisterende omformere kan reduseres tilsvarende.

Gjenbruk etter 57 år

AT er foreløpig montert på Ofotbanen, men Sørlandsbanen blir etter planen den første strekningen i Sør-Norge med AT over en lengre strekning, opplyser Stømer.

De to gamle, roterende omformere på Ganddal ved Sandnes, som har levert energi til jernbanen siden Jærbanen ble elektrifisert i 1956, skal nå oppgraderes. De settes inn på Vestfoldbanen for å sikre nok energi til NSBs nye persontog som skal trafikere intercity- og lokalstrekningene på Østlandet fra våren 2012.

JERNBANESTRØM

- ▶ 80 prosent av jernbanetrafikken i Norge skjer med elektriske tog
- ▶ Hvert år forbruker norske tog 500 GWh elektrisk energi (ca. ett Alta-kraftverk)
- ▶ 95 % av energien kjøpes i det åpne markedet, resten produseres i egne kraftverk
- ▶ Energi fra strømleverandør mates til kontaktledningsanlegget, hovedsakelig fra 34 omformerstasjoner
- ▶ En omformerstasjon består ofte av to til tre omformeraggregater som kan startes og stoppes for å tilpasses belastningen til enhver tid
- ▶ To av tre omformere er mobile og kan flyttes for å dekke et behov
- ▶ Eldre, roterende omformere har et tap på 10-20 % energi, mens nye, høyteknologiske såkalt statiske omformere (Stavanger) har et minimalt effekttap
- ▶ For å forsterke strømforsyningen over lange distanser planlegger Jernbanelverket å supplere dagens strømforsyning med et autotransformator-system (AT)
- ▶ AT-systemet reduserer energitapet med en tredjedel og forbedrer spenningen for togene. Dette kommer togselskapene til gode økonomisk og bedrer konkurransekraften for jernbanen



STOLT: Prosjektleder Per Rune Krågebakk er stolt over å kunne representere fiks ferdig omformer - bygd på rekordtid.





Kraftens pappa

- Målet er at alle strategiske beslutninger vedrørende kraftforsyningen samles på ett sted. Vi må nemlig tenke helhet - helhet - helhet! Ett jernbanelognett - én retning - fortrinnsvis riktig retning, presiserer Bane Energis dynamiske direktør Terje Stømer.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

SPØK OG ALVOR:
- Jeg spøker ofte for å ufarliggjøre alvorlige emner, sier «kraftens pappa».

Direktør Terje Stømer har krysset Grensen. Bane Energi er nemlig i ferd med å samle seg til ett rike i femte etasje over Glasmagasinet. Administrasjonen, Plan- og prosjektavdelingen og markedsavdelingen flyttet tvers over gata allerede i oktober, for å frigjøre plass i Jernbanelognetts overbeholdte hovedkontor på Stortorvet 7. Nå i april kommer driftsfolkene etter. Når vi besøker krafthøvdningen, er ennå verken møbler eller datautstyr på plass, korridoren virker øde og jomfruelig, og på glassdørene står ingen navn eller titler, bare gule klistrelapper med tusjrablete nummer.

Vi spør om Jernbanelognettet nå har vedtatt en strategisk plan om å besette hele det sentrale Oslo; for har ikke hovedbølet over fem etasjer i Kreditkassens velvoksne bygg på Stortorget i den senere tid est utover nærmiljøet til Glasmagasinet, Oslo City, Byporten for ikke å glemme kjempen som vi tilårskomne osloboere aldri kommer til å kalle noe annet enn «Postgirobygget».

Ettverking av årelating

Stømer besvarer intervjuerens flåseri med å dra gjennom jernbanens nyere organisatoriske

historie, han har 35 års fartstid og særdeles god hukommelse. Han forteller om oppsplitting og desentralisering, og ditto utvanning av fagmiljøer. Han forteller om den store årelatingen da politiske vedtak førte til at store grupper nøkkelpersonale ble tilbudt slutt-pakker for å etablere privat virksomhet, men hvor det forespeilte markedet uteble.

- Dermed havnet mange i skvisen, de fikk valget mellom å søke seg tilbake til jernbanen eller skifte yrke, og mange valgte det siste. Dette mannefallet har vi siden slitt med å erstatte, noe som ikke minst er kritisk i den situasjonen vi er i nå, med ny storsatsing på gang, presiserer Stømer.

Attpåklatten

Hans eget fagområde - kraftforsyningen - ble særlig rammet av de politiske eksperimentene med påfølgende organisatoriske endringer. Strømmen følger som kjent sine egne veier fra kraftverkene via transformatorer og omformerstasjoner til kontaktledningsnettet, den er heldekkende og lar seg verken bevege av matriser eller banesjefer eller grensesnittet mellom offentlig og privat drift.

- I historisk perspektiv har det

ligget jernbanespor her i landet i over 150 år, mens elektrisk drift kun har eksistert i 60 av dem, og sånn sett alltid vært en attpåklatt. Når det interne fagmiljøet vårt var svekket og spredt, førte dette til at de store leverandørene nærmest ble «hoffleverandører» som bestemte alt. Mulighetene til oppfølging og økonomisk styring var i perioder lik null, for eksempel fikk vi fakturaer fra verkstedet på Grorud mer enn ett år på etterskudd.

Etter samling av store deler av energiforsyningen, ved etablering av Bane Energi i 1996, har vi redusert kostnadene fra leverandører med mellom 30 og 40 prosent. Det handler om å samle kompetansen internt for å kunne håndtere leverandørmarkedet.

Handler om helhet

Hvorfor dvele ved fortidens feil? Alle kan jo lese Nasjonal transportplan og se at det er nye tider nå der det virkelig satses på jernbane. Poenget er at organisasjonen ennå ikke helt har kommet seg fra blodtappingen på åtti- og nittitallet. Derfor samles og styrkes nå på nytt fagmiljøene, blant annet Bane Energi over Glasmagasinet. Terje Stømer er svært fornøyd med utviklingen, han har vært tals-

mann for faglig samling i mange år.

– Fortsatt er vi ikke i mål, for det er fortsatt unødvendige grensesnitt med litt ansvar her og litt der. Problemet med strømforsyningen er at den er usynlig, vi er kun synlige når strømmen blir borte! Helhetstanken må ivaretas i alle ledd i organisasjonen slik at vår innsats kan gi mest mulig jernbane for pengene og dermed bidra til at jernbanen lykkes.

Dedikert sjel

Han snakker seg varm om en maskinpark som er 50 til 70 år gammel, og nødvendige reinvesteringer på mer enn 5 milliarder de nærmeste årene, om de nye togene med tre ganger så store muskler som de gamle, om nødvendigheten av å øke utskiftingen av kontaktledningsnettet fra 40 km til 70 km i året, om behovet for nye kraftige omformere og planleggingshorisont fram mot 2040. Han regner seg som svært dedikert til det han driver med.

– Jeg er gift for tredje gang, noe som vel forteller litt om min interesse for arbeidsplassen, ler han, og legger til at han også ga avkall på en mulig karriere som musiker til fordel for jernbanen. – Jeg har spilt en del i band, har fire gitarer og piano hjemme, og har faktisk spilt sammen med blueslegenden Reidar Larsen fra Stavanger. Så er jeg glad i å opptre på karaoke, særlig Joe Cocker, både på grunn av stemme og utseende

Gått gradene

Terje Stømer er oppvokst i Flekkefjord. Faren var lokfører på Flekkefjordbanen, noe Terje avviser var årsak til hans eget yrkesvalg. Tvert om begynte han å sveise gasstankere på et skipsverft. Mer enn arv var det ønsket om stabile arbeidsforhold og å få være med på å forme samfunnsstruk-

turen som lokket, selv om han måtte gi avkall på en tredjedel av lønna da han på syttitallet forlot det private til fordel for en tilværelse som kontaktledningsmontør.

Han er en av dem som har gått gradene, med teknisk skole, linje for elkraftsteknikk i bønn, supplert med en hærs-kare kurs innen jernbanen. Han har vært operatør på driftssentral, bygget om store generatorer og stasjonsanlegg som reisemontør, hatt intensivkurs om omformerstasjoner på jernbaneskolen og skulle tiltre som områdesjef innen strømforsyning i Oslo da han ble bedt om å utarbeide beredskapsordningen for kraftforsyningen til jernbanetransporten under Lillehammer-OL i 1994.

– På et planleggingsmøte i Lillehammer påpekte jeg

nødvendigheten av en reservegenerator i Oslo-regionen, og ble møtt av rå latter. Til slutt fikk jeg grini meg til den, du vet det er snakk om en maskin på mer enn 150 tonn som produserer 10 millioner watt. Så viste det seg at vi virkelig fikk bruk for den, ellers ville alle togene i hele Oslo-regionen fått store problemer. Da forstummet kritikken.

Noe på «-ør»

Arbeidsfolk flest vet at det er langt lettere å gjøre ingeniør ut av en arbeidsmann, enn en arbeidsmann ut av en ingeniør. For enkelte ledere er den samme erkjennelsen langt tyngre, og den frittalende forhenværende kontaktledningsmontør Stømer har derfor støtt på en del fordommer mot sin yrkesfaglige bakgrunn.

– Under et møte på NTNU spurte en kar meg hvilket år jeg fullførte utdannelsen min. «1974», svarte jeg. «Merkelig», sa han, «jeg gikk ut samme året, men kan ikke huske å ha sett deg her». «Kan ikke huske å ha sett deg heller på Grimstad tekniske fagskole», svarte jeg. Da gikk han bare sin vei uten et ord.

Til tross for manglende ingeniørbakgrunn ble likevel Terje Stømer for drøyt to år siden tilbudt stillingen som direktør for Bane Energi. Vi får tro at valget ble ønsket velkommen av mange, i hvert fall var hans gamle mor på 91 år i Mandal begeistret:

– Hver gang jeg kommer på besøk, tauer hun meg rundt til venner og bekjente og presenterer meg som «min sønn, direktøren».

Internasjonalt perspektiv

– Bane Energi har innfridd alle de målene som ble satt opp under etableringen i 1996. Det er med stolthet og respekt for våre medarbeidere at jeg nå har fått æren av å være leder for denne enheten. Mine medarbeidere er årsaken til at vi har lyktes, og jeg vil gi honnør til alle som har bidratt til dette, presiserer Stømer.

Bane Energi har også gjort seg positivt bemerkert ute i den store verden, som initiativtaker til og drivkraft i utviklingen av ERESS (European Railway Energy Settlement Service). Enkelt forklart er ERESS et system som måler, avregner og fakturerer tog for energibruk over landegrensene. Systemet eies av jernbaneverkene i Norge, Sverige, Danmark og Belgia, og Terje Stømer leder



PÅ TOPPEN: Kontaktledningsmontør Terje Stømer gikk gradene og ble direktør i Bane Energi.

styringsgruppa som JBVs representant i partnerskapet.

Ideen var å etablere et tilsvarende system for jernbane som for vanlige strømkunder, og systemet måler nå hvert enkelt lok hvert femte minutt. Informasjonen stimulerer til ENØK, og har ført til at togselskapene har spart 18 prosent strøm bare i Norge. Det kan faktisk påvise opptil 40 prosent forskjell i strømforsyning mellom to ulike lokførere med samme tog på samme strekning. I tillegg er det enklere å dokumentere påstanden om at jernbane er den desidert mest miljøvennlige transportformen målt i kilowattime per sete.

– Alle vi som jobber i Bane Energi, er forferdelig stolte av ERESS, poengterer Terje Stømer.

Støtter sjefen

Avslutningsvis presiserer Stømer at jernbanedirektøren har vist stort mot og initiativ til å ta tak i de utfordringene jernbanen står ovenfor.

– Utfordringene er både knyttet til de interne prosesser og organiseringer, samt de ytre forhold knyttet til jernbaneverkets handlingsrom. Dersom jernbanen skal lykkes med de langsiktige mål må vi alle trekke i samme retning i fellesskap. Vår direktør trenger all den drahjelp og støtte hun trenger til å lede jernbanen i årene fremover.

«Vi er kun synlige når strømmen blir borte ...»

Tungt år for NSB

Takket være et godt år for Nettbuss og et bra år for ROM Eiendom gikk NSB-konsernet i pluss også i 2010. Men både persontog (- 234 mill.) og CargoNet (- 48 mill) hadde et tungt år, skjønt CargoNet fikk et bedre resultat i fjor enn i 2009. Nettbuss, som er et konsern bestående av 33 selskap, klarte et overskudd på 180 mill. på busskjøring i Norge, Sverige og Danmark. ROM Eiendom bidro med 382 millioner til kassa. Styret foreslår at eier avstår fra å ta ut utbytte fra selskapet denne gangen. Den totale omsetningen endte på 11,179 milliarder kroner og ble hanket inn av vel 10 000 ansatte.

Ap-vri

Når landsmøtet i Arbeiderpartiet gjør et vedtak og de samtidig er det toneangivende partiet i en regjering, er det en viss sjanse for at vedtaket blir omsatt i praksis. Blant annet gjorde landsmøtet vedtak om «at samferdselsprosjekter kan gjennomføres med prosjektfinansiering ved egne utbyggingselskaper med statlig, fylkeskommunal og kommunalt eierskap, for å sikre rask og forutsigbar gjennomføring. Arbeiderpartiet forutsetter at de strekninger som er prioritert i Nasjonal transportplan, realiseres først». Det betyr i praksis at måten Gardermobanen ble organisert, finansiert og bygd på, også kan gjennomføres for eksempel ved utbygging av InterCity-strekningene.

Vill vekst

På Ofotbanen er nå etterspørselen så stor at det går på kapasiteten løs. I løpet av noen få år vil antallet tog på banen øke fra dagens 34 til 50 i døgnet. På nyåret startet DB Schenker sin egen godspendel mellom Alnabru og Narvik i tillegg til ARE-togene, og snart vil de nye gruveselskapene Northland Resources og Scandinavian Resources komme med sine malmtog i tillegg til LKAB sine. I første omgang mener banesjef Thor Brekkan at kapasiteten kan løses ved å bygge ut kryssingskapasiteten på den enkeltsporede banen. Men prognosene for behovet fra 2015-2020 betinger dobbeltspor på deler av strekningen, sier Brækkan til NRK Nordland.



KREVENDE NABO: Rockemuseet Rockheim krever spenstig utforming av de bygningene Jernbaneverket skal reise på nabotomta i Trondheim. Prosjektleder John Ivar Mogseth lover at bygningene tegnet av arkitektkontoret Pir II vil bli lagt merke til.

Rock and roll på Brattøra

Når Jernbaneverket investerer nærmere 50 millioner kroner i godsterminalen på Brattøra, vil bygningene være tilpasset nabolaget - inkludert rockemuseet Rockheim.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Foreløpig kan prosjektleder John Ivar Mogseth bare beskue en grunnmur. Men allerede i løpet av juni skal det stå et ekspe-disjonsbygg her som vil være en intermodal godsterminal verdig.
- Bygget, med en grunnflate på 250 m², vil bli utformet som sammensatte containere, forklarer Mogseth, som også kan fortelle at en truckgarasje i nærheten på 200 m² og en utvendig høyde på åtte meter vil bli utformet på samme måte. Denne får i tillegg en svært spesiell takkonstruksjon. Begge byggene blir bygd i moduler som kan demonteres og gjenbrukes.
Truckgarasjen blir for øvrig den første noen gang på godsterminalen på Brattøra. Helt fram til nå har alt vedlikehold og renhold av reach-stakkerne blitt foretatt utendørs - året rundt.

Midlertidig

Etter planen skal en ny godsterminal for Trondheim stå ferdig om ti år. Hvorfor investere så mye i midlertidige bygg da?
- Godsterminalen på Brattøra håndterer i dag ca. 100 000 containereenheter i året. Jernbaneverkets målsetting er en dobling av kapasiteten. Sammen med en oppgradering av godsterminalen på Heggstadmoen vil målsettingen nesten kunne nås, forteller Mogseth.
I tillegg til de to byggene ligger det i prosjektet opparbeidelse av lagerplass for 200 containere og 30 semiflak samt en oppgradering av lastegate 4.
- Målet er at alt arbeidet på Brattøra skal være gjort i løpet av året, men jeg antar at det kan stå ferdig rundt 1. november, sier John Ivar Mogseth, som ikke er kjent for å bruke unødig tid på prosjektene sine.

Norges største barnefestival

- Helga med den internasjonale barnefestivalen «Stoppsted verden» er det festligste jeg er med på gjennom hele året. Folk er blide når de kommer, og de er blide når de går, sier direktør Andreas Dreyer ved Norsk jernbanemuseum på Hamar.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** RICHARD K. JOHANSEN/STOPPESTED VERDEN

Som fast vertskap for denne eksotiske og litt rare barnefestivalen har Dreyer fulgt utviklingen av Norges største barnefestival på nært hold. Det første året, i 2008, møtte 3 600. Året etter kom 6 200 og i fjor hele 8 088 til Jernbanemuseet.

De som vil gi barna en ekte opplevelse, kan ta turen lørdag 28. eller søndag 29. mai, begge dager kl.11-17. Med fri inngang vil ikke besøket gjøre det store innhogg i familiebudsjettet heller.

I fjor opptrådte 838 barn og 264 voksne på festivalen. Dessuten medvirket 37 organisasjoner og institusjoner samt et stort antall frivillige til å gjøre dagen til en fargerik opplevelse for de besøkende med konserter, aktiviteter, utstillinger, matsmaker fra hele verden, gjøgleri og sirkus.

Tog som rød tråd

Sentralt i arrangementet står museets egne miniatyrtog Tertitten og Knertitten. Disse togene kjører mellom de ulike stasjonene på museumsområdet og er svært populære blant barna.

- I tillegg til å kjøre disse togene er vårt bidrag til barnefestivalen å stille med teknisk kunnskap og teknisk opplegg, forteller Andreas Dreyer.

Jernbanemuseet ligger tre kilometer vestover fra Hamar stasjon (en drøy halvtimes tur langs strandpromenaden forbi Hedmarksmuseet og Domkirkeodden).

Lørdag går Bybuss 1, som stopper rett utenfor Hamar stasjon, hvert 20. minutt på formiddagen. Søndag er det ingen busskorrespondanse med togene. Bussen tilbake fra museet går sju minutter på hel time begge dagene og korresponderer med togene til Oslo og Lillehammer.



FULL FRES: PÅ barnefestivalen Stoppsted verden på Hamar er det mye å se på, men også mye å gjøre selv.



FOTO: WIKIMEDIA COMMONS

Ber om penger

Gjøvik Sp mener Gjøvikbanen må komme på prioriteringslista for høyst nødvendig oppgradering i neste NTP-periode og ber samferdselsministeren om å sette av seks milliarder kroner til banen. Ifølge Gjøvik Sp er jernbanens framtid det viktigste prosjektet i Gjøvikregionen nå. Det samme mener også regionrådet i Gjøvikregionen. De savner en entusiasme for Mjøsbanen, som de kaller en mulig sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen. En slik sammenkobling mener regionrådet vil være strategisk viktig og av stor nasjonal betydning for økt fleksibilitet, avlastning av andre banestrekninger og for vekst i regionen.

Vil satse

H. Strøm-konsernet, som driver privat godsterminal i Nybyen i Drammen, ser seg om etter et mer egnet sted å være på på lang sikt. Ved Rail Terminal Drammen (RTD) er dessuten kapasiteten for å håndtere jernbanetransporter med gods fra hele verden sprengt. Nå har H. Strøm Eiendom bedt Horten kommune om å sette av arealer for godsterminal ved Nykirke, nærmere bestemt ved Kopstad. Innspillet kommer i forbindelse med at Horten kommune skal revidere kommuneplanen. H. Strøm AS ønsker et areal på 180 dekar med tillegg for atkomstveier. Det ønskede arealet ligger gunstig til mellom Vestfoldbanen og E18.

Sanntids godsinfo

CargoNet har tatt i bruk en ny nettportal der kundene til enhver tid kan følge med på hvor toget med godset deres er, og hvordan det ligger an i forhold til ruteplan. Den samme informasjonen kan også hentes opp på mobiltelefonen. Dermed kan kundene bli informert om eventuelle avvik i så god tid som mulig.

Nye knutepunkt på rekke og rad

Rom Eiendom satser mer enn noen gang på utvikling av kollektivknutepunkt - i nært samarbeid med Jernbaneverket. Knutepunktutvikling er stor forretning i Europa, og nå kommer dette for fullt også i Norge med prosjekter som perler på en snor.

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

Pål Berger er administrerende direktør i NSB-eide Rom Eiendom AS – en av de store eiendomsbesitterne i Norge. Men til forskjell fra Avantor, Norwegian Property og mange andre av de store eier Rom Eiendom alt fra utedasser og fjellhaller til hoteller, kjøpesenter, kontorer og boliger.

Likevel er det i de store knutepunktene det virkelig foregår for tiden. Området på begge sider av Oslo S er i så måte det aller heteste. Den berømte «strekkodekka» på sjøsida mot Operaen er allerede fylt opp av leietakere. For Schweigaards gate på den andre siden av stasjonstomta forteller Berger at de ikke klarer å besvare alle henvendelsene de får.

Strategien

Rom Eiendom har en todelt strategi. Den ene går på å ta vare på statens eiendomsverdier på en god måte gjennom langsiktig utvikling og forvaltning. Den andre er å utvikle gode knutepunkt og fremtidsrettede stasjoner og terminaler slik at flere velger å reise med tog og buss og få mer gods over på bane.

– Vi skal bidra til at de som reiser kollektivt, får en enklest mulig reise. Over halvparten av de ansatte i Rom Eiendom er nå beskjeftiget med en eller annen form for kollektivknutepunkt. Det er riktig at Rom har et avkastingskrav fra vår eier, men vi er også opptatt av en bærekraftig by- og tettstedsutvikling, forklarer Pål Berger.

Etterspørselen er det på ingen måte noe å si på. Og den kommer fordi eiendommene ligger ved det sentrale kollektivknutepunktet som gjør det enkelt å komme til og reise fra.

– Rune Bjerke og DnBNOR valgte nytt hovedkontor i Bjørvika fordi det ligger ved kollektivknutepunktet Oslo S. Da KLP ville dit, var det på grunn av det samme. Da jeg signerte leieavtale med Gjensidige-sjef Helge Leiro Baastad, sa også han at de valgte nytt hovedkontor i Schweigaardsgate fordi det ligger ved kollektivknutepunktet. Gjensidige valgte Schweigaardsgate blant 20 andre opsjoner.

Framtida

– Oslo sentrum er snart nedbygd. Hva da?

– De fremtidige store tomtearealene i Oslo og andre større byer kommer til å ligge over spor. Jeg var på besøk hos vår søsterorganisasjon Järnhusen AB i Stockholm i fjor. De utvikler nå et kjempeprosjekt på lokk over Stockholm Central. Der planlegges det hoteller, restauranter, boliger, service etc. fordi det ikke er mer tilgjengelig sentrumsnær tomtegrunn. Vi reiser en gang i året rundt i Europa for å hente inspirasjon og ideer. Vi ser at lokkprosjektene kommer nå sterkere og sterkere, forteller Berger.

Der det fortettes, er det en forutsetning at folk reiser kollektivt.

Bærekraftig byutvikling vil stå i sentrum, og kommunene ønsker en sterk reduksjon i bygging av parkeringsplasser ved kollektivknutepunkt.

– Price Waterhouse Coopers flyttet inn med 600 ansatte. De fikk 16 parkeringsplasser. Gjensidige flytter inn med 660 arbeidsplasser og får 21 parkeringsplasser. Det er en bevisst miljøpolitikk fra kommunens side. Det samme opplever vi i Drammen, sier Berger.

Knutepunktutvikling er imidlertid ikke noe som bare angår Oslo. Nå kommer det for fullt over hele landet:

– Vi har ikke følt dette presset i slik grad fra byene før. Nå kommer det i fullt monn i Drammen, Gjøvik, Notodden, Lillehammer, Trondheim, Elverum, Notodden, Hamar og Eidsvoll. Disse prosjektene kommer som perler på en snor. Primært er det knutepunktprosjekter for å knytte tog, buss og taxi sammen. Det er samarbeidsprosjekter der Jernbaneverket er med hver gang.

I et skjæringspunkt

Rom Eiendom og Jernbaneverket har mange eiendommer som ligger side ved side eller også infiltrert i hverandre. Etter delingen av NSB i 1996 har det vært en del konflikter rundt eierskapet og forvaltningen.

– Drammen stasjon er et skrekkes eksempel på hvordan



SPEILER FRAMTIDA: Adm. dir. Pål Berger i Rom Eiendom konstaterer at det snart er fullt utbygd på begge sider av sporene ved Oslo S. Trenden i Europa nå er å legge lokk over sporområdene.

vi ikke skal samarbeide. Det prosjektet havnet hos statsråden til slutt. Det er uheldig, det burde ikke landet der. Det jeg hadde ønsket meg, er et forpliktende samarbeid mellom Rom og Jernbaneverket på flere nivå, sier Berger.

For et par år siden satte Samferdselsdepartementet endelig punktum for diskusjonen rundt eiendomsforholdene ved jernbanen. I eierskapsbrevet fra departementet er en av de pålagte arbeidsoppgavene nettopp samarbeid:

– Jeg føler at jernbanedirektøren og jeg er enige om at samarbeidet må fungere, at vi må prioritere prosjektene og sette inn ressursene på de samme tiltakene så vi ikke jobber i forskjellige retninger. Men det har vært mye omkamp. Også hos oss er det folk som må ta sin del av ansvaret for at det ikke har fungert optimalt. Det jeg er opptatt av, er at ressursene blir brukt på en god måte for vår felles eier og våre felles kunder, forsikrer Pål Berger.

ROM EIENDOM

- ▶ Etablert 2001 (tidligere NSB Eiendom)
- ▶ Bygningsmasse på 730 000 m²
- ▶ 2 200 eiendommer
- ▶ 1 000 bygg
- ▶ 3 300 leiekontrakter
- ▶ En utviklingsportefølje på 2 millioner m²
- ▶ 8,2 milliarder i verdier + verdiene av ikke utviklede arealer på flere milliarder
- ▶ Omsetter for ca. 1 milliard kroner
- ▶ 90 ansatte
- ▶ Stod for 101 % av driftsresultatet for hele NSB-konsernet i 2010
- ▶ Hele overskuddet i ROM Eiendom går som konsernbidrag til NSB AS



MODERNE: Slik vil Trondheim S framstå om noen år. Startskuddet for moderniseringen og utbyggingen av stasjonsområdet gikk nå i vår.



OVERMODEN: Prosjektsjef Nils Moen og prosjekteringsleder Gunn Kristin Moen Enge gleder seg til å ta fatt på moderniseringen av Trondheim stasjon. Her skal det både bli penere og ikke minst enklere å reise med tog. Stillverket (det hvite huset) er noe av det første som skal bort.

Trondheim S løftes frem i sentrum

TRONDHEIM: Startskuddet har gått for byggingen av en ny bydel med 6 000 arbeidsplasser på og rundt Trondheim stasjon. Samtidig foretar Jernbaneverket en etterlengtet modernisering av stasjonen som vil gjøre det enklere å ta toget.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

– Det er flott at det kommer mer aktivitet til stasjonsområdet. Det vil bety at flere tar toget, sier assisterende banedirektør Brede Nermoen om utviklingsplanene for Trondheim S.

Ingen kan i dag si når alt som ligger i planene, er ferdig utbygd. Men allerede det som er i gang, vil gi stasjonsområdet et betydelig løft.

– Trondheim S har ikke universell utforming i dag. Det skal det bli nå, forsikrer prosjektsjef Nils Moen, og lover 250 meter lange mellomplattformer med 76 cm høyde og en hovedplattform der

det også skal gå an å gå rett inn på fremtidens tog.

– Adgangen til mellomplattformene er langt fra tilfredsstillende slik de er i dag og framstår som skummelt bratte for mange. Dessverre får vi ikke plass til rulletrapper i den nye ordningen ettersom sporgeometrien skal være som i dag og mellomplattformene har en bredde på 8,4- 8,5 meter. Men vi skal bygge store heiser, lover Moen.

Urørt grunn

Brattøra er en kunstig øy og ble tatt i bruk som stasjonsområde da

Meråkerbanen ble anlagt på 1880-tallet. Nå gis det en gylden anledning til å rydde opp, få lagt om kabler og skape orden på tomten. Det gamle stillverket, beliggende mellom persontogsporene og godssporene, skal bort, og det skal bygges kulvert til erstatning for en farlig planovergang til mellomplattformene.

– Det som vil bli mest iøynefallende, er den nye gang- og sykkelbrua, tverrforbindelsen over stasjonsområdet. Fra den vil det med tiden bli direkte adgang til mellomplattformene. Gangbrua må komme først fordi den er en

forutsetning for alt det andre som skal bygges, også på sjøsiden av stasjonen, forklarer Nils Moen.

På den andre siden av stasjonen, i naboskap med Pirbadet og det nasjonale pop- og rockemuseet Rockheim, bygges det nå et konferansehotell med 400 rom for Petter Stordalen og Choice-kjeden. Like ved ligger også hurtigbåtene til Fosen og Kristiansund, cruisebåtkaia og Hurtigrutekaia.

På stasjonsviden skal Rom Eiendom rive det som lokalt gikk under betegnelsen «Teppeland», påbygget til Trondheim stasjon der blant annet kantina og bedrifts-

helsetjenesten holdt til. Ekspressgodshuset går med i samme slengen. Opp kommer et budsjett-hotell med 127 rom som skal stå ferdig neste år.

Ny akse

Nå i vår rives og bygges det på flere kanter på Brattøra. Det mest iøynefallende for togpassasjerene er rivingen av jernbanekafeen Opus. Her skal det nye trappehuset, adgangen til gangbrua over stasjonstomta, komme. Dermed er omkalfatringen som vil prege Trondheim S i mange år framover, i full gang.



«Vi har merket en stor interesse fra kommersielle aktører som ikke på vilkår ville til stasjonen for noen år siden»

OTTAR REMMAN, regiondirektør Rom Eiendom

Til tross for alt anleggsarbeidet er det en forutsetning at togene skal gå som normalt. Det gir Nils Moen noen utfordringer:

– Det vil naturligvis kreve mye planlegging og koordinering både internt og mot alt det andre som foregår her. Arbeidet skal planlegges ned til halvtimer. Men vi skal forholde oss til ruteplanprosessen som alle andre, og må tilpasse oss de togfrie periodene vi får.

Tverrforbindelsen vil komme i aksene fra Frimurerloggen via Søndre gate og rett over jernbanebrua. Det mener assisterende banedirektør Brede Nerموen vil bringe stasjonen mer i sentrum. De som går av toget, vil ha retning rett mot byen.

Nye tanker

Ottar Remman, regiondirektør i Rom Eiendom, har stor tro på konseptet som er valgt for knutepunktsutviklingen rundt Trondheim stasjon.

– Vi har merket en stor interesse fra kommersielle aktører som ikke på vilkår ville til stasjonen for noen år siden, forteller Remman, som anslår at det vil være plass til 2 000 nye arbeidsplasser på stasjonssiden og 3 000–4 000 på sjøsiden – alle med gangavstand til toget – når alt står ferdig. Noen dato for når det skjer, er derimot vanskelig å sette:

– Når det er snakk om 40 000 m² nye arealer er det naturlig at det vil ta noen år å fylle opp selv om Trondheim er en by i sterk vekst. Det siste byggetrinn vil være kontorpier som bygges ut over bussterminalen, forteller Remman.

Byggingen av tverrforbindelsen er i gang, og trappehuset ligger an

til å bli bygget som en direkte videreføring av Jernbaneverkets plattformprosjekt og kan stå ferdig i 2014. I 2014 kan det bli byggestart for den nye fellesterminalen, som vil komme i direkte videreføring av Søndre gate, inntil tverrforbindelsen. Dette skal bli en fellesterminal for alle kollektivreisende, om de reiser med tog, buss eller båt, med all service fremtidens reisende forventer. Drosjene får ny plass på parkeringsdekket i samme høyde som og kloss opp til gangbrua.

Mange interessenter

Planarbeidet for utviklingen av

Trondheim S og omliggende områder startet i 2005. Tre år senere ble planen vedtatt.

– Dette har Rom Eiendom, Jernbaneverket ved Plan Nord, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Trondheim kommune, Entra Eiendom og flere vært sammen om hele veien. Jeg har oppfattet dette samarbeidet som positivt. Nå skal vi gå videre til realisering. Det vil bli syresten på planen som er lagt, sier Remman, som på vegne av Rom Eiendom har hatt føringen i dette arbeidet.

I Rom Eiendom synes de samarbeidet lokalt har vært meget godt. Det synes også Brede

Nerموen, som på vegne av bandedivisjonen i Jernbaneverket er grunneier av sporområdene.

– Vi har hatt et godt samarbeid med Rom basert på gjensidig respekt for hverandres roller. Dette blir flott, det vil bringe stasjonen mer i sentrum og vil bidra til å styrke toget som transportmiddel, sier Nerموen.

I startgropa

I Utbygging er anbudspapirene for arbeidet på stasjonstoma allerede ute. Snart skal spaden stikkes i jorda. Det som skal gjøres med infrastrukturen, er delt opp i tre

byggetrinn. Den første delen av jobben skal være ferdig i mars neste år.

Med så mange interessenter inne i bildet har Jernbaneverket sørget for å være «hands on», forteller Nils Moen:

– Vi har satt krav til sikkerhet og til at det ikke skal bygges slik at det går ut over fremtidig drift

og vedlikehold. Det estetiske ved utbyggingen synes vi er godt ivare tatt i og med at arkitektkontoret Pir II har hatt alt sammen, både for Rom og for oss. De har fått til en fin totalitet som vil gi et godt, spennende og moderne produkt, sier Moen – klar til å brette opp ermene og ta fatt på den ordentlige jobben.

«Dette vil bidra til å styrke toget som transportmiddel»

BREDE NERMOEN, ass. banedirektør Jernbaneverket



HELHETLIG UTTRYKK: Arkitektkontoret Pir II har tegnet både for Rom Eiendom og for Jernbaneverket. Dermed får utbyggingen av Trondheim S et helhetlig preg.

Jomfrutur med splitter nytt tog

DRAMMEN: Erling Frogner setter seg til rette på førerplassen i NSBs nyeste tog og tar oss med på en høyst realistisk kjøretur med splitter nye NSB Type 74 fra Sundland til Drammen stasjon.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Vi kjenner «toget» akselererer mens sporveksler og sviller forsvinner bak oss og innkjør-signalet i spor 2 på Drammen stasjon dukker opp foran oss. Toget stanser slik at vi må sette sjøbein.

Alle lyder og bevegelser oppleves som om turen skulle vært virkelighet! Landskap, signaler og varselskilt langs sporet gjennom «vinduet» foran lokførerinstruktøren forandrer seg akkurat som i virkeligheten under «kjøreturen» fra NSBs kompetansesenter på Sundland til Drammen der Erling Frogner foretar en perfekt stopp før dørene går opp.

På TV-skjermen har lokfører full kontroll og følger årvåkent med når ombordansvarlig gir avgangssignal før han lukker dørene og kan starte turen videre.

Storinnrykk

Opplæringsleder Lillian Jære Teigen og simulatorinstruktør Erling Frogner er klare til storinnrykk på Sundland. Om lag 1500 lokførere og konduktører/ombordansvarlige på NSBs nye togflåte skal i løpet av 2012 og 2013 gjennomgå en opplæring og trening i å håndtere alle tenkelige situasjoner som kan oppstå om bord på det nye toget som innen et år vil være i trafikk på intercitystrekningene mellom Skien og Lillehammer og fra høsten 2012 på lokaltogstrekningene: Kongsberg-Eidsvoll og Drammen-Dal.

I ett år har Erling Frogner vært

REALISTISK: Opplevelsen av å kjøre NSBs nye tog i simulator er forbløffende lik opplevelsen av å være ute på sporet, med akselerasjon og nedbremsing, ujevnheter i sporet og kregning i kurver. Bak simulatorinstruktør Erling Frogner: opplæringsleder Lillian Jære Teigen.



TRINN: NSBs nyeste Intercity- og lokaltogtype 74 og 75 er tilpasset alle plattformhøyder som eksisterer på stasjoner i Norge. I tillegg har toget stigtrinn for personale som må ut i pukken mellom stasjonene.



RAMPE: Rullestolrampen er enklere å betjene og gjør det fullt realistisk å korte ned avstigning og ombordstigning for passasjerer med rullestol innenfor maksimalt opphold på tre minutter fra stans til avgang.



INNBYDENDE: - De nye togene skal til enhver tid fremstå som nye og innbydende, forteller opplæringsleder Lillian Jære Teigen.



PASS: Type 74 og 75 har uvanlig god plass i midtgangen. I tillegg skiller togtypen seg ut med lave hattehyller som gjør det enklere å plassere tung bagasje opp i høyden.

med i prosjektet og fått opplæring i drifting av simulatoren.

Avansert

Et eget team har i flere måneder forberedt opplæringsprogrammet for lokførere, konduktører og vedlikeholdspersonell – parallelt med at de første «Flirt»-togene fra Stadler i Sveits er ferdigstilt.

Simulatoren, som er andre generasjon lokførersimulator i NSB, er den mest avanserte i sitt slag i Norge.

NSB begynte å bruke simulator for lokførere ved innføring av lokaltog type 72. Nå har kompetansesenteret fått en såkalt «moc-

kup» – en egen vogn med alle fasiliteter, som gjør det mulig å trene på avstigning og ombordstigning med ulike plattformhøyder og ikke minst bruk av rullestolheis – slik at målsettingen om maksimalt opphold på tre minutter fra stans til avgang blir realistisk.

Som et tog

– Her er det mye å glede seg til for våre lokførere, forsikrer en meget godt fornøyd Erling Frogner.

– Ikke bare er simulatoren meget realistisk – vi kan prøve ut alle tenkelige og utenkelige situasjoner som en lokfører og øvrige personale kan komme opp i. For første

gang har vi en simulator så nær forholdet 1:1 til toget de skal jobbe i som mulig.

– Er det også tenkt på det fremtidige signalsystemet ERTMS – som vil forandre hverdagen radikalt for lokfører?

– Absolutt. Det nye toget er forberedt for det nye signalsystemet som vil komme, og opplæringen vil foregå her, kvitterer Erling Frogner.

Praktisk opplæring

Siden februar er det nye toget testet under tøffe vinterforhold på høyfjellet på Bergensbanen i snøstorm.

– Helt siden vi inngikk kontrak-

ten med Stadler i 2008, har vi tenkt opplæring, og det er ikke bare lokførere, konduktører og ombordansvarlige som skal gjøre seg kjent med toget og drilles i rutiner, presiserer Frogner. – Fra nyttår har seks instruktører fra Mantena vært på full tid i prosjektet for å sikre at vårt vedlikeholds-personale skal kunne gjøre en best mulig jobb. Hensikten er at de nye togene til enhver tid fremstår som nye og innbydende. Parallelt med praktisk opplæring på Sundland har NSB anskaffet et e-læringsprogram slik at alle som gjennomgår en praktisk opplæring i fremføring av tog, alle tjenestefunksjoner om

bord, renhold og vedlikehold og ikke minst teknisk oppfølging på verksted, har tilgang til den viktigste informasjonen på sin egen PC.

50 tog

I løpet av vinteren og våren 2012 skal personellet som skal betjene de 24 nye regiontogene, være klare.

Innen utgangen av 2013 skal alt personell som er nødvendig for å drifte 50 nye togsett, ha gjennomgått opplæringsprogrammet på Sundland, forteller Lillian Jære Teigen.

NSB KOMPETANSE- OG SIMULATORSENTER

- Senteret er reist på Sundland og ble tatt i bruk i januar i år.
- Det nye, miljøvennlige undervisningsbygget er på 7 300 kvm over fem etasjer og skal huse 300 studenter og 50 ansatte.
- Skolen er utstyrt med togsimulatorer, undervisningsrom, kantine og andre skolerelaterte rom.
- Her skal 1 500 lokførere og konduktører og en rekke andre medarbeidere læres opp til å håndtere NSBs nye tog, som settes i drift fra nyttår 2012.

16 flytog klar for flere eventyr

ÅRHUS: 16 flytog gjennomgår den grundigste sjekk siden sølv-pilen hadde sin første flukt på Gardermobanen i oktober 1998. Flytogene demonteres ned til minste detalj - akkurat som fly.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Historien om Flytoget er på mange måter et eventyr om et annerledes tog på en annerledes bane i et land hvor tilsvarende togtype (NSB Type 73) snirkler seg frem på kronglete enkeltspor bygget for 100 – 150 år siden, åpner tidligere lokfører og teknisk sjef Tom Lund.

Siden august i fjor har Lund ukependlet til DSBs verksted i Århus i Danmark for å følge opp totalrevisjonen av 16 togsett. Dette er tredje tur på halvannen uke.

Mens vi venter på direkteflyet til Århus, bestiller han transport av neste togsett gjennom Sverige og Danmark fra 16. til 17.mai, slik at nasjonaldagen hjemme ikke medfører forsinkelser. Den 23. desember skal det siste av 16 flytog være tilbake i Norge – som en fugl Phønix med nytt gulvbelegg og nye setetrekk.

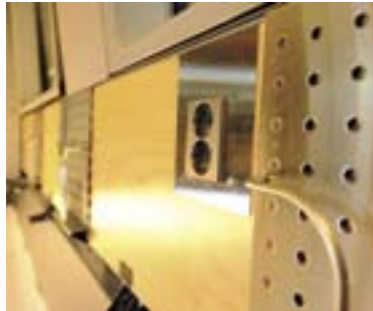
Trykk-kabin

– Det er langt mer enn bare visuelle fellesnevner mellom flytoget og de smekre flykroppene som tar av fra Oslo lufthavn på Gardermoen og forsvinner opp mot en blå himmel bak skyene over Romerike, forklarer Tom Lund.

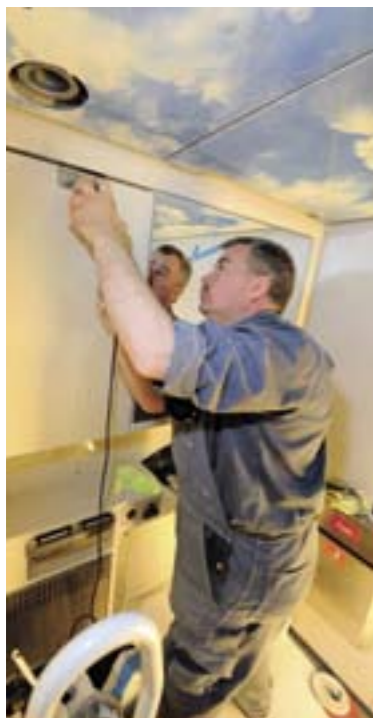
Med sin lokførerbakgrunn var han med på å bestemme togtype, utvikle førerrom, følge opp spesifikasjoner og å gjennomføre testprogrammet for totalt 38 tog hos AD Tranz, nå Bombardier. Av disse har NSB 22 tog og Flytoget 16.



FOLIE: Lukene som skjuler sammenkoblingen/bufferen på flytoget, er av de mest utsatte delene. Under møte med andre flytog løftes pukk og sand som over tid sandblåser fronten på toget. I stedet for lakk benyttes folie som er enklere å skifte når skade oppstår, slik at togene kan settes raskt i trafikk igjen.



BJØRK: Akkurat som The Beatles sang om Norwegian Wood holder Flytoget på lys bjørk i kontrast til børstet stål. I forbindelse med oppgraderingen blir det tre ganger så mange stikk-kontakter for pc- og mobiltelefonlading.



POLERT: Toalett og sanitærrør fornyes og poleres slik at toget fremstår som nytt, selv om design og innredning beholdes fra opprinnelsen.



STRØKENT: Tom Lund, teknisk sjef i Flytoget AS, har fulgt toget fra tegnebordet og gjennom 15 år på sporet. Frem til desember følger han opp totalrevisjonen med ukentlige møter hos DSB i Århus i Danmark, hvor 16 togsett blir som nye.

Vognkassene ble bygget i Kalmar i Sverige, mens motorvogner og mellomvogner ble montert på Strømmens Værksted. Flytoget og det som en gang het NSB Signatur, har tilnærmet samme boggi/motor og chassis som Øresundtogene. Disse trafikkerer strekningen Malmö–København mellom Sverige og Danmark.

I Danmark tas alle utvendige dører ut og bygges opp på nytt med blant annet nye gummi-pakninger for at trykkabin-

egenskapene skal være like gode som da toget var nytt. Dette er en viktig funksjon som skal hindre innvendig trykkstøt hver gang to flytog møtes i Romeriksporten i inntil 200 km/t.

Anbud

De danske statsbanenes verksted i Århus vant anbuds konkurransen om «tungt vedlikehold» hvor fire miljøer i Skandinavia/Nord-Europa ble vurdert til å være kvalifisert. Tom Lund i Flytoget og prosjekt-

leder Else Borggaard Kristensen skryter gjensidig av samarbeidet.

– Det er hektisk, men vi holder fremdriftsplanen og har løst alle overraskelser så langt, forklarer Borggaard Kristensen når hun følger Jernbanemagasinet rundt mens nyoverhulte dører monteres tilbake på flytogsett nummer åtte.

Som nytt

Flytoget forandrer verken design, seter eller vesentlige funksjoner, men har lagt vekt på sikkerhet og



SKLISIKKERT: Sklisikre trinn og gulv er viktige både for komfort og sikkerhet og blir skiftet ut og forbedret på flytoget. Halvparten av togene er allerede oppgradert, og resten blir fornyet i andre halvår i år.



FOREBYGGER: Det er ikke bare gummilister på togdørene som byttes ut. Dørene plukkes fullstendig fra hverandre og alle slidedeler i låsesystemene skiftes. Feil på dører medfører raskt forsinkelser, og dører har derfor høy prioritet i vedlikeholdsprogrammet til Flytoget. Her heises en nyoverhult dør tilbake.

komfort med sklisikkert gulvbelegg og trappetrinn. Det meste som koster, er usynlig – som utskifting av mange elektriske kabler. Antall kontakter for å lade PC og mobiltelefoner økes betydelig.

– Hva skiller Flytoget fra andre tog i Norge og tilsvarende høyhastighetstog i utlandet?

– Da flytoget ble tegnet, ble det lagt vekt på form og farge som skulle gi passasjerene en opplevelse av flykabin, men med noe typiske norske naturmaterialer som bjørk

i kombinasjon med stål og stoler i norsk ullstoff.

Flytoget som merkevare er først og fremst punktlighet og service og sikkerhet om bord. Sikkerhet er uløselig knyttet til vedlikehold som gjennomføres hver natt og tilfredsstillende strengeste krav til tog i Norge, forklarer Tom Lund.

Godt samarbeid med JBV

– Flytogets suksess er basert på det gode samarbeidet vi har med Jernbaneverket, som har ansvar for

Flytoget

- Norsk jernbaneselskap, grunnlagt 1992 som NSB Gardermobanen AS; Flytoget AS fra 2000. Selskapet står for driften av flytogene på Gardermobanen.
- Selskapet ble opprinnelig i sin helhet eid av NSB. Den 1. januar 2003 ble selskapet gjort om til et eget selskap, direkte underlagt Næringsdepartementet.
- Togene trafikkerte opprinnelig strekningen Oslo Lufthavn–Asker, fra september 2009 ble den forlenget til Drammen.
- Togene har en tillatt topphastighet på 210 km/t. Direkte-tog bruker 19 minutter fra Oslo S til Gardermoen.
- Flytoget har 10 minutters frekvens fra Oslo S (6 tog i timen), og i løpet av ett år kjører hvert av de 16 togsettene om lag 350 000 km.

STERK MERKEVARE

- Flytoget med sine 286 ansatte hadde i 2010 et resultat før skatt på 149 millioner av en omsetning på 775 millioner kroner.
- Togene fraktet i fjor 5,7 millioner passasjerer, noe som gir en markedsandel til/fra flyplassen på 36 prosent.
- 95–96 prosent av kundene sier de er fornøyd med flytoget.
- Flytoget er blant Norges sterkeste merkevarer (nummer 1 på BI-rangering i 2010, nummer 3 i 2011).

vedlikehold av Gardermobanen og trafikkstyringen. Flytog har prioritet på strekningen Oslo S – Gardermoen, men er likestilt med NSB på strekningen Drammen – Oslo S.

– Uten det systematiske vedlikeholdet som gjennomføres på Gardermobanen og på togene, ville vi hatt en høyere feilfrekvens både på tog og infrastruktur. Jernbaneverkets oppsynsmenn og faglige ledere samarbeider tett med Flytogets personale, som er opp-tatt av både sikkerhet og komfort.

Mange takk!

Det var stort å delta i verkstadhallane i Lodalen for å feira dykk som har arbeidd med vinterberedskapen. Det var blautkake til kvar og ein! Vinterens innsats blei markert med liknande feiringar på verkstader over heile landet. Vel fortent!

Det kjennest godt å møta dykk som – bokstaveleg talt – held hjula i gang! De er utruleg viktige for at Tog-Noreg skal fungera. De gjer eit stort og viktig arbeid – året rundt. Mange takk!

Eg har sjølv fått takk frå kjende og ukjende. Somme har skrivne kort eller e-post. Andre har kome over gata og retta fram handa. Det oppmuntrar til innsats også i tida som kjem!

Alle skal med!

I vår kom det første av i alt 50 nye togsett av typen Flirt til Noreg. Dette er eit viktig steg på vegen til eit nytt og betre togtilbod. Dei nye toga vil gje auka punktlegheit og regularitet og dermed auka pålitelegheit. Fleire og betre rullestolplassar, låggolv og fleirbruksområde gjer toga til eit førebilete når det gjeld universell utforming. Lovorda har vore mange inter-

nasjonalt. Samarbeidet med dei funksjonshemma sine organisasjonar har vore svært bra. Alle skal med!

Ei ny tid

Pålitelegheit har også vore det viktigaste kravet til dei nye toga. Toga skal vera godt tilpassa norske klimatiske forhold. Eg synest det er tillitvekkjande at dei er prøvde ut i vinternasjonar som Sveits, Finland, Tyskland og Austerrike. I løpet av året skal ti nye togsett av denne typen koma til landet. Frå 2012 skal 50 nye togsett vera i bruk over heile Austlandet. Dei nye togsetta er den største enkeltinvesteringa i NSB si historie. I tillegg moderniserer NSB den eksisterande togparken for to milliardar kroner. Det vitnar om ei ny tid for jernbanen!

Klar betring

Dei siste åra – særleg førre vinter – har vi hatt til dels store driftsproblem på jernbanen. Det skuldast først og fremst svelteforing av sektoren over mange år. Denne vinteren har vi sett ei klar betring. Innsatsen i Osloområdet har gitt resultat. I fjor var det negative oppslag omtrent kvar dag. Den 1. mars i år gav Aftenposten under overskrifta «Toget går» ros til både Jernbaneverket og NSB for systematisk arbeid. Den rosen sluttar eg meg til av heile mitt hjarta. Eg er imponert over det store arbeidet som er lagt ned av tilsette på alle nivå i Jernbaneverket og NSB for å møta



utfordringane ein snørrik og iskald vinter fører med seg. De viste i haust fram nye snøryddingsmaskiner, meir utstyr og fleire folk. Beredskapen har verka!

Halvert

I dei to verste vintermånadene i fjor var toga til saman over 1000 timer forseinka.

Vinteren vi no har bak oss har også vore kald og snørrik. Likevel var forseinkingstimaane meir enn halvert i Austlandsområdet i perioden. For ein pendlar som brukar toget fram og tilbake til jobb kvar dag, betyr dette mykje. I fjor opplevde ein dagpendlar forseinkingar i snitt to gonger i veka. Denne vinteren slepp ho unna med ein. Kanskje aller viktigast: når det

oppstår forseinkingar, vart dei ikkje like omfattande og langvarige som sist vinter.

Ikkje i mål

I sum har vi kome oss langt betre gjennom årets vinter enn fjorårets. Problema som dukkar opp, blir løyste. Vi ser tydelege effektar av fornyinga i Osloområdet. Beredskapen fungerer betre. Tilbakemeldingar frå dei reisande viser at informasjonen fungerer betre. Vi har i vinter hatt best punktlegheit av dei skandinaviske landa. All honnør til Jernbaneverket og togselskapa! Det er framleis mykje som står att. Vi er ikkje i mål når det gjeld punktlegheit og regularitet. Det viser tala. Mange har opplevd togstansar også den siste tida.

Likevel: vi er absolutt på rett spor! Infrastrukturforbetringar framover vil òg gjera kvardagen betre for dei reisande.

Oslo-prosjektet er i full gang, men ikkje ferdig endå. Oslotunnelen blir stengd i sommar. Når dette arbeidet er i mål, kan vi venta oss store forbetringar – over heile landet. Vi ser blant anna fram til dei nye dobbeltspora i Vestkorridoren, Lysaker-Sandvika og Barkåker –Tønsberg står ferdige i 2011. Etter kvart skal den nye grunnrutemodellen fasast gradvis inn.

Større ambisjonsnivå

Vi er godt i gang med arbeidet med ny transportplan. Der planlegg vi det nye Jernbane-Noreg. Det føregår mange store og viktige

prosessar som førebuingar til denne planen. Vi har høgfarstutgreinga. Dette er eit svært spennende prosjekt. Eg har sjølv vore i Spania og sett mogleheitene som finst. Dessutan har vi sett i gang arbeidet med ein strategi for heile IC-triangelet. Dette er berre nokre døme på alt det som føregår.

Ambisjonsnivået er større enn nokon gong

Mange tunge prosessar går parallelt. Ei viktig oppgåve for Jernbaneverket blir å samordna dei ulike utgreiingane til ein heilskap. Mange brikker skal leggjast inn mot neste NTP.

Eg har full tiltru til at dei vil falla på plass på ein god måte!

IMPONERT: «Eg er imponert over det store arbeidet som er lagt ned av tilsette på alle nivå i Jernbaneverket og NSB.» skriv samferdsleministeren. Biletet er frå Lodalen før påske.

«Det kjennest godt å møta dykk som – bokstaveleg talt – held hjula i gang!»

MÅNEDENS GJEST

Navn: Magnhild Meltveit Kleppa
Tittel: Samferdsleminister





Caroline

Fotografen har fanget inn en engelsk dame på 150 år som fortsatt liker å være fotomodell. Her poserer hun så frekt at de andre lokomotivene på Jernbanemuseet blir grønne av misunnelse. (Bildet er tatt med 18mm linse på blender 8 og 1/250 sekund).

MITT JERNBANEBILDE

Foto: Torbjørn Heide
Yrke: Flytogfører
Bosted: Oslo
Kamera: Nikon D200



Tog danker ut fly

Etter at det spanske jernbanelinjen ADIF gjorde ferdig høyhastighetslinjen, og de første togene begynte å kjøre mellom Madrid og Valencia like før jul, har etterspørselen etter flybilletter rast så fort at Ryanair la ned de tre daglige avgangene mellom de to byene i april. Det samme akter Iberia å gjøre. Togaturlen på i underkant av 40 mil tar 1.35t-1.38t (snittfart på ca. 250 km/t) og fås fra NOK 380-650 på turistklasse og til 1150 kroner på business-klasse.

Fly med tog

Sundsvallsflyg AB ser at framtida ligger i tog og har søkt om å få trafikere Sundsvall-Stockholm, selv om de enn så lenge skal fortsette å fly til Bromma. For, som daglig leder i selskapet Johan Nikula sier, den dagen dobbeltsporet sørover fra Sundsvall står ferdig, kan flyene settes på bakken.

DSBFirst - og sist

DSBFirst, et selskap eid av danske DSB og britiske First Group, vant anbudet på å kjøre Öresundstogene i 2008 etter heftige protester fra blant annet SJ og Arriva. Sjefen i Arriva hevdet allerede den gangen at summen de krevde var så lav at dette ikke kunne gå. Så gikk det heller ikke. Ettersom anbudet gjaldt strekninger både i Danmark og i Sverige, kan det bety at passasjerer som skal pendle mellom Malmö og København, nå må bytte tog midtveis.

Dom rikas parad

Adm.dir. Jan Forsberg har nesten fordoblet lønnen sin på de åtte årene han har vært toppsjef i SJ. I tillegg til en årslønn på fire millioner svenske kroner kommer en pensjonskostnad som i fjor nådde 3,5 millioner kroner. Til sammen har Forsberg sanket sammen 18 millioner svenske kroner til pensjonstilværelsen.

Øker kapasiteten

Baneservice og Jernhusen har hyret inn Baltic Maritime Consulting, det samme selskapet som tidligere har arbeidet med bl.a. Alnabruterminalen, til å se på hurtige løsninger for å bedre effektiviteten og optimere kapasiteten ved Göteborgs kombiterminal. Behovet er utløst av sterkt økende etterspørsel.

Kamp om sporet

Fra ruteendringen 11. desember kan ethvert togselskap som vil trafikere en strekning på kommersiell basis i Sverige, søke om ruteleie. Da fristen gikk ut 11. april, hadde Trafikverket fått inn søknader fra totalt 47 selskap.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** BOMBARDIER

Alle som vil kjøre tog på svenske spor, må, som i Norge, søke om ruter. Blant alle selskapene som har søkt i Sverige, er det noen som bare skal ha ruter til godstog eller hensetting mens to, blant annet Trafikverket selv, trenger ruter til banearbeider.

Det som er spesielt i Sverige, er at ingen lenger har monopol på å trafikere en aktuell strekning som for eksempel Stockholm-Göteborg med persontog. Her kan det nå skje at flere selskap tilbyr sine tjenester i direkte konkurranse med hverandre.

SJ, som lenge var de eneste som kjørte persontog uten offentlig kjøp av tjenesten, har i noen år allerede forberedt seg på at det ville bli en slik konkurransesituasjon ved at de har kjøpt inn 20 nye tog samtidig som de har frisket opp blant annet den lett aldrende X2-flåten. Nå er det fritt frem for alle som vil yppe seg!



NYE TOG: SJ har kjøpt 20 splitter nye Regina-tog fra Bombardier for å møte konkurransen etter frislippet av selskap som kan kjøre persontog på kommersiell basis i Sverige. Dette X55-toget vil bli å se i trafikk på ettersommeren i år

Tung prosess

Som i Norge finnes det flaskehals i hoptall også i det svenske jernbanenettet. Når Trafikverket nå skal forsøke å sy sammen ruter til alle som har søkt, blir fort spørsmålet: Hvem skal få kjøre?

På oversikten fra Trafikverket står alt fra Tjustbyggd Järnvägsforening til SJ og Svenska Tågkompaniet, som er eid av NSB.

De nye som har søkt om å få kjøre persontog, er Sundsvallsflyg, Swedtrac Trafik og Nordiska Tåg. Ingen av dem skremmer SJ. Hvor det enkelte selskap har søkt om å få kjøre og i hvilket omfang, er ennå ikke kjent.

Den 1. juli skal Trafikverket publisere sitt første utkast til ruteplan. Endelig ruteplan skal foreligge 16. september.



OVER OG UT: Styreformannen i SJ, Ulf Adelson, ble for frittalende for den svenske regjeringen. På generalforsamlingen 28. april ble han byttet ut.

Sparket fra «lekstugan»

- SJ har vært en lekstue for kunnskapsløse politikere de siste tjue årene, sa Ulf Adelson, og fikk sparken etter ni år som styreformann for selskapet.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** SCANPIX SWEDEN

Snart 70-årige Ulf Adelson er ingen hvem som helst i svensk politikk. Han var kommunikasjonsminister allerede i 1979-81 og leder av Moderaterna, partiet til dagens statsminister Fredrik Reinfeldt, i 1981-86. Til overmål er han gift med Lena Adelson Liljeroth, som er kulturminister for det samme partiet i Reinfeldts regjering. Likevel ble han sparket av regjeringen som styreformann i SJ på generalforsamlingen i slutten av april.

Adelson ble styreformann i et konkurs-truet SJ i 2002 og kunne utbetale utbytte til eierne allerede i 2006. Men noen stor tilhenger av den jernbanepolitikken som har vært ført i Sverige i det siste, det har han ikke blitt.

Mot konkurranse

Blant annet er Adelson sterkt kritisk til oppdelingen av SJ og mot konkurransen som nå blir gjennomført i ytterste potens på det svenske jernbanenettet fra ruteendringen i desember.

- På det nasjonale jernbanenettet finnes det i dag ingen forutsetninger for konkurranse, mener Adelson, som legger skylden for mye galt på dereguleringen av den svenske jernbanen og på at folket og regjeringen har to vidt forskjellige ønskemål med togene:

- Oppdraget til SJ fra folket er å yte god service. Oppdraget fra regjeringen er bare god lønnsomhet!

Ulf Adelson har vært en styreformann med klare meninger, også om innsatsen til Trafikverket når snøstormene har herjet. SJ har fått mye kjeft, noe han mener er litt feil skyteskive:

- Skulle man ta vinteren til inntekt, skulle vel hodene rullet som under blodbadet i Stockholm. For eksempel er Trafikverket en aktuell gjeng.

Adelson har hatt et langt liv i politikken, men noen diplomat har han nok aldri vært.

**Jernbanelinjen****Sentralt**

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

Info Utbygging

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

Info Øst

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

Info Vest

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

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

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



Kvinner og skinner

I anledning «det store mannsbrølet» og senvinterens kjønnsdebatt kan det være aktuelt å se litt nærmere på temaet som er antydnet i overskriften. En annen innfallsvinkel kan være mumlinger om at jernbanedirektøren har ansatt påfallende mange kvinner i ledende stillinger, og at Jernbaneverkets ledelse nærmest skal være kvinnedominert. Påstandene er det rene tulliball. Vi får gå litt tilbake i historien og sette tingene i perspektiv.

«En verden av menn» setter historikeren Trond Bergh som overskrift over NSBs personale i mellomkrigstiden i sitt første bind av jernbanehistorien fra 2004. Av 10 728 fast ansatte var kun 182 kvinner (1,7 prosent) i året 1924-25, og av disse befant det store flertall seg i lavere kontorstillinger. Blant ekstrapersonalet var det rundt 10 prosent kvinner, men disse var stort sett rengjørere som ikke kunne få fast ansettelse. Og blant ledelsen? Det skal vi komme tilbake til.

Hvis vi går til bind 2 i jernbanehistorien fra 2004, finner vi et foto på motsatt side av tittelbladet. Motivet er den første kvinnelige lokføreren i NSB: Kari Sofie Jenssen, som ble tatt opp på Jernbaneskolen i 1977 som den aller første jenta i lokførerutdanningen sammen med 39 gutter. Senere ble Kari Sofie kollega av undertegnede i NSBs informasjonsavdeling, og i år 2000 kom det ut en bok med tittelen «Kvinner på skinner». Det var Norsk Jernbaneforbund som var oppdragsgiver for bokprosjektet som gir glimt fra kvinnes innsats for jernbanen på mange områder. Hovedredaktør var den samme Kari Sofie Jenssen. Boka pretenderer ikke å være resultat av historisk forskning, men den er likevel det beste som finnes av samlet fremstilling på området. Vi får for eksempel vite at kvinneandelen blant NSBs ansatte hadde økt fra 1,7 prosent i 1890 til 22,6 prosent



i år 2000. Stadig var det renhold og kontor som var de største revirene for kvinner ved jernbanen. Livet som togrenholder i Lodalen var en dans på issvuller snarere enn på roser, og varmt vann måtte bæres i bøtter helt fra Østbanestasjonen. Boka «Jernbaneminne» som Aage Lunde redigerte, og som kom ut i 1962, har skildringer av en rengjøringskvinnes arbeidsdag og –natt ved Østbanen i 1914.

Det ligger en kime til et historisk forskningsprosjekt i temaet kvinner og skinner, og dersom noen skulle ta det opp, bør vedkommende starte i Jernbaneverkets bibliotek. Her og i det tidligere NSBs bibliotek har både kvinneandelen og serviceinnstillingen alltid vært meget høy – nærmere 100 prosent. Det er først nåværende, mannlige leder av JVBs

bibliotek som har brutt den totale kvinnedominansen ved denne serviceinstitusjonen.

Veien mot toppen for kvinnene har vært meget lang. Først i 1993 – 110 år etter at NSB ble etablert som organisasjon i 1883 – fikk etaten sin første, kvinnelige direktør. Det var Randi Flesland som da ble ansatt som økonomidirektør, og hun kom enda et skritt nærmere toppen da hun ble viseadministrerende direktør i NSB under Osmund Ueland. Men helt til topps i den norske jernbaneverdenen er det bare Jernbaneverkets egen Elisabeth Enger som har nådd. Og stadig er fordelingen i jernbanedirektørens ledergruppe 7 : 5 – i menns favør. Det er ingen grunn til å stoppe her ...