

Jernbane

NR 8•2011

magasinet

Mørke tider for gods

Godsaktørene taper hundrevis av millioner kroner. Nå ber de om en nasjonal dugnad for å bygge en moderne infrastruktur.

SIDE 4-11



Jernbaneverket

Godstogene sliter

Det har blitt mye oppmerksomhet rundt godstrafikken på jernbane denne høsten. Før finanskrisen i 2008 var vi mest vant til å høre suksesshistoriene om gods, om stadig vekst og togets store markedsandeler på flere relasjoner. Nå er det negative signaler som sendes.

NSBs godsselskap, CargoNet, melder om store underskudd og begrunner mye av tapet med at infrastrukturen ikke er pålitelig nok. I Jernbaneverket har vi ingen problemer med å innse at flere driftsavbrudd dette året har vært en utfordring for transportene av gods. Disse transportene kan ikke legges over til alternativ transport like lett som persontrafikken kan. Det er særlig de uforutsette hendelsene som flom, ras og ikke minst brannen på Hallingskeid, som har vært krevende.

Jernbaneverkets viktigste bidrag er å sikre en mer pålitelig jernbane gjennom kontinuerlig høy innsats på vedlikehold av togenes kjørevei. I dette Jernbanemagasinet står det mye om hvordan vi arbeider med dette - om tiltak for å takle ekstremvær, rasforebygging og også om hvordan vi ruster opp maskinparken vår, blant annet for å takle vinterutfordringene.

Infrastrukturen er viktig, men neppe hele forklaringen på at godstogene sliter. Konkurransen er blitt tøffere. Det gjelder internt i jernbanesektoren der flere godstogselskaper nå konkurrerer i et liberalisert marked, men ikke minst i forhold til godstrafikken på gummihjul. I tillegg kan det være grunn til å rette oppmerksomheten mot godsterminalene som trenger modernisering for å dekke dagens og fremtidens behov. På flere av dem er det kapasitetsproblemer.

Det delte eierskapet på terminalene, der CargoNet disponerer store deler og Jernbaneverket disponerer offentlige spor, gjør det heller ikke lettere å sikre en optimal kapasitetsutnyttelse. Vår oppfatning er at det beste ville være at Jernbaneverket overtar terminalene og konkurranseutsetter driften til en operatør som er nøytral i forhold til togselskapene. Da kan også spørsmålet om hvordan tjenestene på terminalen skal prises, tas opp til diskusjon.

Neste Nasjonal transportplan vil bli viktig for hvordan den videre satsingen på gods på jernbane skal utformes. Som oppspill til denne er Jernbaneverket i ferd med å revidere sin godstrategi. Strategien kan antagelig differensieres mer enn den forrige, men den vil uansett ha et offensivt innhold.

Jernbaneverket er innstilt på å bidra i et felles løft for å oppfylle det tvverpolitiske ønsket om å overføre gods fra veg til bane, både på kort og på lengre sikt.

Elisabeth Enger



Innhold



14

Dyrt vær

Oppsynsmann Magne Brænden på Dovrebanen konstaterer at hver tiende stikkrenne må forsterkes hvis banen skal tåle flommer som i år. Og det koster mye penger ...



20

Nye linjer

«Skal vi ha et jernbanenett i Norge, må mye av det vi har erstattes med nye linjer.» Det mener de som utreder framtidens jernbane.



38

Heftig

Mandag morgen 7. november klokken 04:40 går det første toget fra Tønsberg til Oslo på nytt dobbeltspor - etter en heftig byggeinnsats.

32

Utålmodig

Den nye stabssersjanten for kollektivtrafikken i Norge er utålmodig: - Jo lenger vi venter, jo høyere pris må vi sannsynligvis betale, sier han.



26

Framtida

Framtidens sporvedlikehold vil foregå under tak - inne i et åpent tog. Det første vedlikeholdstoget kommer til Norge i februar.



Gods fra bane til vei	4
- Gods på bane må lønne seg	11
Innenriks	12
Min arbeidsdag	14
Sagt om jernbanen	15
Pålitelig jernbane vil koste milliarder	16
- Gamle linjer ingen framtid	20
Oslo-Trondheim på to timer ...	22
Oslo-Stavanger på vel to timer ...	23
Innenriks	24

Vedlikeholder sporet under tak	26
Gullkull innen signal	30
Møte med	32
Suveren mester	35
Mitt jernbanebilde	36
Døgnet rundt i seks uker	38
Ettertraktet kjærestepar	42
Månedens gjest	44
Utenriks	46
På skrått bakfra	48

Jernbane

NR 8 • 2011 *magasinet*

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR: Tore Holtet

FOTOGJOURNALIST: Øystein Grue

JOURNALIST: Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Arne Danielsen

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

Hilde Lillejord

Hedda Nossen

Cathrine Riis

Lars Hagen

FORSIDE: Rune Fossum

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbnv.no

Redaksjonen avsluttet 27.10.2011

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 7.000

Layout: Cox

Trykk: Follotrykk

Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet



Gods fra bane til vei

Godstransporten går nå fra bane til vei. Finanskrisen i 2008, to beinharde vintre og en sommer med ekstremnedbør og stengte jernbanestrekninger har presset prisene og skremt kundene bort fra godstoget. Tilbake sitter godstogselskapene og kundene deres med tap på mange hundre millioner kroner. Nå letes det med lys og lykte etter tiltak som kan holde bransjen i live. CargoNet varsler tøffe tak.

Tekst: ARVID BÅRDSTU OG TORE HOLTET **Foto:** RUNE FOSSUM

CargoNet har notert et resultat på minus 142 millioner kroner etter årets åtte første måneder. Cargolink taper også store penger. Det samme gjør de som setter godset på toget, som samlasterne Posten/Bring, DB Schenker og Tollpost Globe. Godskundene på tog har hittil i år hatt et tap på opp mot 250-300 millioner kroner.

– Det er en håpløs situasjon, kommenterer Erik Johannessen, styreleder i Logistikk og Transport-

industriens landsforening (LTL).

Samlasterselskapene har kunder som nå forlanger at godset deres blir kjørt med bil i stedet for med tog. Det gjelder blant annet Bama, som ikke har råd til at frukt og grønt kommer fram som kompost. Det samme med mange varer til Coop-butikkene.

– På 2000-tallet la vi over veldig mye gods fra vei til bane og var stolte av det. Intensjonen i bransjen er også å kjøre mest mulig på tog.

Så opplever vi at vi i stedet for å bruke tog, må sette godset på biler, sukker Johannessen, som føler at situasjonen er kritisk:

– Vi som bransjeforening og de enkelte selskapene har tatt politikerne og miljøet på alvor og faktisk forsøkt å gjøre noe. Det står i Nasjonal transportplan, det vil bli gjentatt i den kommende NTP og det står i EUs hvitbok: De viktigste samferdselspolitiske virkemidlene er å få godset fra bil og vei over til bane og båt. For Norges del krever

det at vi utvikler de intermodale løsningene, at vi oppgraderer jernbanenettet vårt, og det krever at vi har riktig kapasitet.

- Bekymret

Lokfører og nå leder av Norsk Lokomotivmannsforbund, Rolf Jørgensen, kan ikke se at det har skjedd stort med infrastrukturen i de 30 åra han har sittet i førerstolen på Bergensbanen og Dovrebanen. Annet enn at trafikken har vokst. Men han tror ikke at det



«Det er ikke slik at hvis vi har dårlig punktlighet, så går kundene til Cargolink. Da går de til lastebilen»

BJARNE IVAR WIST, informasjon- og strategidirektør CargoNet

bare er én enkelt årsak til elendigheten i godstransporten.

– Kostnadene er på vei opp mens inntektene går ned. Gods på jernbane taper fordi jernbanen ikke har klart å holde tritt med utviklingen innen infrastruktur, og fordi underbetalte lastebilsjåfører fra Øst-Europa er med på å flytte godset over på vei, sier Jørgensen, som synes situasjonen er bekymringsfull.

I Norsk Jernbaneforbund følger de også utviklingen tett. – Det har blitt bedre veier, sterkere konkurranse fra utenlandske biltransportører, og infrastrukturen på jernbanen er en utfordring. Kostnadene har økt, samtidig som selskapene sliter med å øke prisene, grunnet dårlig kvalitet på leveransene. Andelen banetransport er redusert som følge av flere faktorer, mener nestleder Jane Brekkuhus Sætre.

Kostbart

– Det som setter prisen, er veitrafikken. Det er fortsatt tilgang på massevis av billig kapasitet på vei. Vi får også stadig vekk bedre veier der prosjektene fullføres fortløpende. Det betyr at togets konkurransekraft blir forringet, forklarer informasjon- og strategidirektør Bjarne I. Wist i CargoNet. Han peker likevel på at dårlig kvalitet på infrastrukturen, som for godstogselskapene både er kjøreveien og terminalene, er hovedårsak til problemene:

– Hvis vi har et tog som er én time forsinket, genererer det 3–4 forsinkelsestimer for lokføreren



og det samme på terminalene. Det sier seg selv at et lavt punktlighetsnivå vil generere store ekstrakostnader. Dette er blitt betydelig verre de siste årene, sier Wist.

Derimot vil han ikke skyldte på at det har kommet en ny aktør inn på banen, selv om Cargolink kjører for mange av de samme kundene som CargoNet:

– Det er den samme kaka vi slåss om, men likevel er det bilen som er hovedkonkurrenten. Det må vi aldri glemme når man snakker om tiltak som må gjøres på kapasitet og på kvalitet. Det er ikke slik at hvis vi har dårlig punktlighet, så går kundene til Cargolink. Da går de til lastebilen.

Kvalitet avgjørende

DB Schenker, hvori opptatt Linjegods, begynte å kjøre tog mellom

Oslo og Narvik i vinter. Trafikkdirrektør Jon Austrheim er enig med CargoNet om at konkurrenten er bilen.

– Når kunden blir tilstrekkelig misfornøyd, vil han heller betale litt mer og få varene sendt med bil hele veien. Det som blir mer og mer avgjørende, er kvaliteten på transporten. Og med det menes levering til rett tid, sier Austrheim, som lurte på om myndighetene har fått med seg hvor viktig moderne godstransport er for næringslivet i Norge.

– Når vi kjører sørover med 1 000 tonn fisk, er det norsk næringsliv vi snakker om. Det som ligger på toget, må være i Europa på et visst tidspunkt. Er det ikke det, har lasten null verdi.

Austrheim har følgende eksempel på hva også toget nordover betyr:

– Jeg ble oppringt fra Green Cargo om at de hadde fått sykefravær på lokfører og stilte spørsmål om vi losset toget lørdag kveld eller om det først ble losset søndag. I så tilfelle ville det ikke få konsekvenser om toget ble litt forsinket til Narvik. Jeg sjekket med kontoret vårt i Narvik, og der sier de at for Guds skyld, dette toget må ikke stoppe. Om bord der er det deler som skal ut på Snøhvitfeltet. Det hadde allerede kommet en bil fra Alta som sto og ventet. Det hadde også reist opp folk fra Frankrike som skulle være med delen ut på feltet. Det var bare en liten del, kanskje resten ikke hastet, men det toget måtte vi ha fram. Folk flest forstår ikke hvor viktig godstransport er, sier Austrheim, og legger til:

– Vi transporterer mat, medi-

siner, rekvisita, ja, alt samfunnet trenger. Samfunnet er bygd opp slik at disse varene må frem over natta. Grossistlagrene, de som tidligere var en buffer, finnes ikke lenger.

Kulturendring

En annen nykommer i godsmarkedet er Cargolink. De begynte å kjøre tog med nye biler fra havna i Drammen og ut til bilforhandlere over hele landet i 2008. Nå er det mer konteiner gods enn biler på togene deres. I Cargolink,

«Når kunden blir tilstrekkelig misfornøyd, vil han heller betale litt mer og få varene sendt med bil hele veien»

GODSOPERATØRENE S ØNSKELISTE

- Opprioritering av godstog både i ruteplanleggingen og ved avvik
- Ikke glem godstogene i diskusjonene om IC- og høyhastighetsutbygging
- Framskynd tiltakene som ligger i godsstrategien
- Godsterminalene må ikke bare planlegges for kombitransporter, men også ta høyde for noe konvensjonell vognlast
- Alt trenger ikke være stort og dyrt. Se også etter små tiltak
- Rydd opp i byråkratiet. Færre jernbaneinterne møter
- Garanti for å få kjøre i samme ruteleie i flere år
- Sett av plass til verksteder på terminalene. Vil medføre mindre behov for reservemateriell og kreve mindre arealer til henstilling
- Få til samordnende opplegg for å få godset frem ved store avvik. Trenger losseplasser underveis på de lange strekningene

FRAKJØRT: Trailerne konkurrerer ut godstogene både på pris og pålitelighet. Det gir blodrøde tall i regnskapene til godsaktørene

som også går med store minustall, har de den samme opplevelsen som hos storebror CargoNet:

– Kjoretid er en utrolig kostnad. Å stå og vente på kryssinger er veldig dyrt. Slik har det alltid vært. Spørsmålet er om det virkelig må være slik, spør adm.dir. Karl Ivar Nilsen i Cargolink.

Som nykommer på godstogmarkedet har Nilsen gjort seg flere tanker om kulturen innen jernbanen.

– Alt var en gang én familie. Det er det ikke lenger, men jernbanen



JON AUSTRHEIM, trafikkdirktør DB Schenker



«Å stå og vente på kryssinger er veldig dyrt. Slik har det alltid vært. Spørsmålet er om det virkelig må være slik»

KARL IVAR NILSEN, adm. dir. CargoLink

er ikke forberedt på denne endringen. Vi har måttet bruke altfor mye tid på å sparke inn dører for konkurranse i stedet for å kunne bruke tida ute i markedet, sier Nilsen og peker på noen områder som han mener trenger en gjennomgang: Terminalforholdene, prioritering av sporbruk, prioriteringen mellom tog, utdanning av nok skiftere og lokførere på de steder vi har behov.

– Det er også nødvendig å ta en gjennomgang av prioriteringen mellom godstog og persontrafikk fordi kjøretid og tog lengde for oss kan være forskjellen på liv og død. Når vi opplever at vi må kjøre kortere tog på grunn av at det kan være behov for å legge om kryssinger fordi det kan oppstå forsinkelser i lokaltrafikken, blir dette feil prioritering, seier Nilsen.

Lokkepris hjelper ikke

Cargolink har også prøvd å lokke med pris for å få kunder på sporet:

– Jeg har forsøkt å gå ned på pris uten at det har hjulpet. For kundene har forutsigbarheten vært det viktigste. De tør ikke bruke jernbanen. Vi må bli bedre før vi får mer gods. Det er der det ligger. Når det er sagt, kan ikke vi som godstogselskap bare skyldes på andre. Vi må også gå i oss selv for å finne måter å bli bedre på, understreker Nilsen.

Cargolinks erfaring med å kjøre godstog til Åndalsnes er et eksem-



pel på hvilke andre begrensninger dagens jernbane legger på dem som skal ha godstransport på jernbane som næring. Toget til Åndalsnes kunne ikke være mer enn 320 meter langt fordi den ruta som var mulig å få på kort varsel, betinget kryssing på Frogner på Romerike. Det korte kryssingsporet der ble dimensjonerende for toget, som dermed vanskelig kunne bli lønnsomt.

Også CargoNet opplever begrensninger i infrastrukturen. Returtogene fra Bergen kan ikke være på mer enn 790 tonn for at toget skal klare stigningen fra Voss og opp på fjellet. Togene fra Stavanger til Alnabru kan ikke være tyngre enn 700 tonn. Her er det den tre kilometer lange Brynsbakken i Oslo som er kneika.

Har det travelt

I CargoNet tror de det er liten vits i å få et fint jernbanenett og fine

terminaler om en del år – hvis godstogselskapene i mellomtiden har gått under og kundene har begynt å kjøre lastebil i stedet for tog. – Da blir det for tungt å få godset tilbake på sporet, sier Bjarne I. Wist, og legger til:

– Vi kan ikke på sikt leve med en slik infrastruktur som i dag. Det slår rett ut på resultatene våre. Det må være et håp i nær framtid om en infrastruktur som gjør det mulig å drive lønnsomt. Hvis ikke får vi en kraftig nedbygging.

CargoNet har allerede noen tiltak klare for å redusere de store tapene på kort sikt. Det mest drastiske er vedtaket om å legge ned datterselskapet CargoNet AB i Sverige fra ruteendringen i desember. Andre tiltak er å redusere antall godstog mellom Oslo og Trondheim og mellom Oslo og Stavanger.

– Det kommer til å bli ekstremt tøft framover, sier Wist.

- Lys framtid

Etter finanskrisen i 2008 er det få godstogselskap som tjener penger i Europa. Volumet falt med opp til 30 prosent nærmest over natta. Siden har det vært en viss generell vekst. Men veksten er markant størst for intermodale transportere, det vil si kombitransporter, der veksten årlig nå har ligget på om lag ti prosent.

Jan Sundling, tidligere konsernsjef i Green Cargo AB og styremedlem i CargoNet, er nå styreleder i SJ AB. Fra sitt ståsted har han den bestemte oppfatning at kombitransporter på jernbane er en fremtidsindustri:

– Riktignok trengs det utbedring av flaskehals og en bedre infrastruktur, men det finnes gode forutsetninger for å drive en slik transport. Det er ikke det som er problemet, mener Sundling.

Etter hans mening gjelder det å ha respekt for at et jernbanesystem er komplisert å operere:

– Det er et produksjonssystem du skal selge til dine kunder, og det produksjonssystemet må du ha fokus på. Det er det som er avgjørende. I begynnelsen fungerte dette for CargoNet, og da gikk det bra. Nå har man mislyktes, og det er tragisk, sier Sundling, som

VENTER: Dette er dagens situasjon for godstogene: De venter og venter – gjerne på et møtende persontog
FOTO: CARGOLINK/DAG CATO SKÅRVIK



«Kombitransporter på jernbane er en fremtidsindustri»

JAN SUNDLING, styreleder i SJ AB, Infranord AB og bransjeforeningen Tågoperatörerna, tidligere konsernsjef i Green Cargo AB og styremedlem i CargoNet AS

GODSTRANSPORT MED TOG

- CargoNet kjører i overkant av 100 kombitogpendler (tur/retur) i uka. Dette er tog som lastes med containere eller semihengere.
- Cargolink kjører både intermodalt gods (konteinere og semihengere), vognlast og biler. De har to tog daglig til Trondheim, ett til Bergen, ett tog med biler til Bodø i uka og to tog med biler til Stavanger i uka. Cargolink kjører dessuten 38 malmtoget i uka for Rana gruver i Rana kommune.
- De andre som har tillatelse til å kjøre godstog i Norge, er Green Cargo, Hector Rail, Peterson Rail, Railcare Tåg, TX Logistik, Tågakeriet i Bergslagen og Borregaard Industries. Den siste riktignok begrenset til strekningen fra Sarpsborg stasjon til industriområdet.
- På Ofotbanen går det så mange og tunge godstog i regi av Malmtrafik AB/Malmtrafikk AS at det samlede transportarbeidet utgjør nesten en tredel av det som går innenlands ellers.

FLERE VARER

- Vi transporterer stadig mer gods i Norge. Fra 2001 til 2010 økte det totale transportarbeidet innenlands med nesten ti milliarder tonnkilometer til 62 744 millioner. Av denne økningen gikk 355 millioner tonnkilometer, eller i underkant av fire prosent, til jernbanen.
- Toppåret for bransjen var 2008 med totalt 67 744 millioner tonnkilometer. Det var før finanskrisen slo ut.
- Jernbanens andel av transportarbeidet innenlands ligger nokså jevnt på 3,7-3,8 prosent.

Kilde: SSB



«Å bygge ut infrastrukturen er en samfunnsoppgave. Det vil ikke ødelegge samfunnsøkonomien»

ERIK JOHANNESSEN, styreleder i Logistikk og Transportindustriens landsforening

mener CargoNet ikke har klart å optimere produksjonssystemet sitt og har for dårlig fokus på kvalitet. Og at det først og fremst er tragisk for CargoNet når man legger ned i Sverige, men ikke for kombi-transportene. Dem er det andre som vil ta hand om.

Venter på rapport

I Samferdselsdepartementet følger statsråd Magnhild Meltveit Kleppa situasjonen for godstransporten på jernbane nøye. Som eier av CargoNet gjennom NSB AS er hun godt informert om tilstanden der.

– Men vi har også andre aktører. Vi skal behandle alle likt og har også kontakt med dem, og vi lytter til forslagene som kommer frem, lover Kleppa, som synes situasjonen for gods er krevende:

– Jeg skal ha bedre svar på hvilke tiltak som er aktuelle, når

jeg har fått gått runden med aktørene. Dessuten venter jeg på en rapport fra et ekspertutvalg departementet satte ned sist vinter. Den rapporten vil jeg få i midten av november, sier Meltveit Kleppa.

I bransjeorganisasjonen LTL tror Erik Johannessen at tiden er

moden for en nasjonal dugnad for infrastruktur som den gangen Norge bygde ut infrastrukturen sin for hundre år siden:

– Dette er en samfunnsoppgave. Det å bygge en moderne infrastruktur vil ikke ødelegge samfunnsøkonomien. Vi trenger å revitalisere den holdningen, den kulturen og den tenkningen som lå til grunn den gangen. Det er avgjørende for Norge og velstandsutviklingen å bygge en infrastruktur for de neste femti år på samme måte som ble gjort for hundre år siden.

I korridorene

Også i Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund har det blitt grublet på mulige tiltak – som i første omgang kan lette på trykket for operatørene.

– Kostnadene må ned i godssektoren. Den løsningen vi tror på, er at staten tar over terminalene og at disse blir en del av infrastrukturen. Jernbaneverket bør stå for driften av terminalene for å sikre konkurransenøytrale tjenester og lavere terminalkostnader for selskapene, sier forbundsleder Kjell Atle Brunborg i Jernbaneforbundet.

Rolf Jørgensen i Lokmannsforbundet er enig i det, men han vil også ha vurdert økonomisk kompensasjon til godsselskapene og kundene deres ved forsinkelser som skyldes infrastrukturen.

– Alle er enige om at gods skal gå på bane. Problemet er at kua kan daue mens graset gror.

BYGGER: Nytt dobbeltspor Vestfoldbanen. FOTO: ØYSTEIN GRUE



- Gods på bane må lønne seg

– Det som trengs, er ulike former for økonomiske virkemidler som gjør det mer lønnsomt å frakte gods på bane. Hvilke strakstiltak som gjennomføres, er opp til Samferdselsdepartementet å avgjøre.

Det sier assisterende jernbanedirektør Stein O. Nes i Jernbaneverket, som beklager at den norske jernbaneinfrastrukturen ikke framstår som konkurransedyktig nok for godstransporten på kort sikt – uten at det tas noen grep.

– Når det gjelder kvaliteten på infrastrukturen, finnes det dessverre få åpenbare kort-siktige løsninger ut over å fortsette satsingen på vedlikehold og fornyelse.

– Dette året har vi sett hvordan ekstremvær påvirker opptiden på flere av våre baner. Derfor har vi organisert opp bane-divisjonen for å møte de klimautfordringene vi åpenbart må forberede oss på. Vi ser nå nærmere på hva som må gjøres for å skape mer pålitelige baner som tåler et tøffere klima. Dette vil bli viet særskilt oppmerksomhet i arbeidet med ny Nasjonal transportplan, sier Nes.

Godsterminalene

Han har for øvrig merket seg at NSB i sin paragraf 10-plan – en statusrapport som legges fram for Stortinget annet hvert år – uttrykker ønske om at Jernbaneverket overtar godsterminalene.

– Vi har uttalt oss positive til dette og registrerer at det i godsbransjen er et utbredt ønske at vi tar en tydeligere rolle på terminalene. Gjennom opprettelsen av divisjonen Trafikk og marked er vi godt i gang med å forsterke kundefokuset. Den overordnede hensikten med disse grepene må være at vi greier å oppfylle det politiske målet om å overføre mer gods fra vei til bane, sier ass. jernbanedirektør Stein O. Nes.

SIGNAL: – Arbeidet med å skape mer pålitelige baner vil bli viet særskilt oppmerksomhet, lover assisterende jernbanedirektør Stein O. Nes.



DVT-leder blir ordfører

Hilde Thorkildsen går fra å være leder for 650 ansatte i Drift Øst til å bli den øverste politiske lederen i Nittedal kommune, som ordfører for Arbeiderpartiet. Nittedals første kvinnelige ordfører har vært varaordfører i to perioder og politisk rådgiver i Arbeids- og administrasjonsdepartementet. Etter valget ble det plutselig et ledig sete på pendlertoget kl. 07.24 fra Nittedal.

EU-kommisjonens kart

EU-kommisjonen behandlet nylig fremtiden for den europeiske infrastrukturen, som inkluderer det meste, også bredbånd. For jernbanen har de nå tegnet et kart som består av ti hovedkorridorer (TEN-T) og et øvrig hovednett der målet er å få et transportnett som fungerer mest mulig smidig for skifte av transportformer (jernbane til alle flyplasser, jernbane til alle havner, god kapasitet, ingen hinder for grenseoverskridende trafikk etc.). Kartet fra kommisjonen over det fremtidige hovedjernbanenettet i Europa har tre korridorer som går mot Norge og Ofofbanen, Kongsvingerbanen og Østfoldbanen. Derimot anser de ikke forbindelsen over Storslien for å være viktig. Kommisjonen har som mål at nettet skal stå ferdig opprustet innen 2030.

Positivt på Ganddal

Erfaringene etter at godsterminalen på Ganddal åpnet på nyåret i 2008, er svært positive. For eksempel er det et godt tegn på at trivselen er høy og HMS-arbeidet fungerer når sykefraværet på en slik arbeidsplass endte på 1,5 prosent i fjor. Etter årets tre første kvartal ligger det på under én prosent! Godsmengden har gått litt ned etter åpningsåret, som også var det året finanskrisa kom snikende. Men sammenliknet med i fjor ligger godsmengden ved utgangen av september seks prosent over fjoråret.



GARANTERER: Knut-Arild Hareide antyder at IC-nettet står ferdig midt på 20-tallet.

TVERRPOLITISK: Øyvind Halleraker snakker varmt for et forlik om framtidens jernbane.

ÅPEN: Gorm Kjernli (Ap) signaliserer at det kan bli inngått et kompromiss om finansiering.

OM 20 ÅR: Magnhild Meltveit Kleppa (sp) vil da ha ferdig et moderne vei- og jernbanenett.

Tidfester ferdig intercitynett

Leder av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, Knut Arild Hareide (KrF), garanterer at det blir satt en dato for når intercitynettet på Østlandet skal være ferdig bygd.

Tekst: TORE HOLTET

Det var i en paneldebatt under avrundingen av den årlige konferansen Transport og logistikk på Gardermoen at komitelederen utstedte denne garantien, og han forsikret at finansiering og organisering av jernbane nå står høyt på den politiske dagsordenen.

- Moderne om 20 år

På den samme konferansen la samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) ikke skjul på at Statens vegvesen totalt har anmeldt et behov for 400-500 milliarder og at Jernbaneverket har prissatt et framtidig jernbanenett til 250-350 milliarder kroner.

- Min ambisjon er at vi skal ha et moderne hovedvei- og jernbanenett innen 20 år, sa statsråden, som forsikret at det nå legges opp til å lage en offensiv nasjonal transportplan for perioden 2014-2023.

- Sterkt signal

Stortingets transportkomité besøkte nylig Sveits og Østerrike og hentet der impulser til hvordan jernbane kan organiseres og finansieres. Sveits har blant annet opprettet to fond og innført et avgiftssystem som sikrer forutsigbar finansiering.

- Jernbanen i Norge har ikke egne inntekter, og det er her nødvendig å gjøre et grep, påpekte Hallgeir Langeland (SV) - Skjer det ikke i regjeringen, gjør vi det på Stortinget, erklærte han.

- Når SV og Langeland har sett lyset, er det et sterkt signal. Vi ser at jernbanen trenger et løft, koste hva det koste vil, sa Hareide og registrerte at det i transportkomiteen er vilje til å tenke utradisjonelt.

Tverrpolitisk

- Det er tverrpolitisk enighet om at jernbanen er forsømt, sa Øyvind Halleraker (H). - Vi ser på muligheten av å få til et bredt forlik for utbygging framover, og da vil finansieringen være en del av bildet.

Også Gorm Kjernli (Ap) antydte at det er aktuelt å diskutere seg fram til et kompromiss. Han viste til at hans parti har vedtatt prosjektfinansiering av både vei og jernbane, og at det vil være nødvendig å gi Statens vegvesen og Jernbaneverket større frihet.

- Alle er i en bevegelse i en konstruktiv retning, konkluderte komiteleder Hareide, som ikke vil legge noen prestisje i om intercitynettet står ferdig i 2024, 2025 eller 2026 ...

Må femdoble

Hensettingskapasiteten på Eidsvoll stasjon må på rekordtid femdobles for å parkere NSBs nye lokaltog som settes i drift i løpet av 2012.

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

De 110 meter lange, nye togsettene trenger mye mer plass enn dagens tog. I tillegg skal rutetilbudet bedres i tre trinn, først noe i desember neste år og i 2013 og dernest i form av en helt ny grunnrute i desember 2014.

For å få til dette skal det neste år brukes i alt 848 millioner kroner på nye parkerings- og vendeplasser for tog, plattformforlengelser og flere andre utbedringer.

Viktig stasjon

Prosjektleder Asbjørn Rasdal i Jernbaneverket Utbygging konstaterer at de forberedende arbeidene allerede har startet på det gamle stasjonsområdet på Eidsvoll. Her skal det bygges hensettingsspor for ti togsett i tillegg til to spor for Jernbaneverkets maskiner. Og dette haster. Allerede neste år er disse nye togene i drift, og 15. september må anlegget på Eidsvoll tas i bruk.

- Eidsvoll stasjon er en viktig stasjon for persontrafikken på Dovrebanen og Gardermobanen, i tillegg til at godstrafikken her grener av på Hovedbanen, påpeker Rasdal.

Mange tiltak

Nye tog vil også kreve ombygging av sikringsanlegget på Hoved- og Gardermobanen, hensetting og forlengelse av spor 13 på Lillestrøm og nytt kryssingsspor samt plattform på Frogner.

Selv om prosjektene på Romerike er viktige for å fase inn nye NSB-tog, må det også gjennomføres tilsvarende tiltak andre steder. Særlig omfattende blir arbeidet i Drammen, men det må også gjøres utbedringer på stedene Skien, Kongsberg, Moss, Kongsvinger, Hauer seter, Dal, Tuen og Fetsund. I tillegg kommer kapasitetsøkende tiltak mellom Oslo S og Lysaker samt nytt vende- og hensettingsanlegg på Høvik.



RIVER SPOR: På rekordtid skal Asbjørn Rasdal sørge for at det bygges seks hensettingsspor, to driftsspor og et nytt vendespor tilknyttet Eidsvoll stasjon.

God uke

I uke 42 (17.-23. oktober) kunne Jernbaneverket Nord rapportere om disse punktlighetstallene for persontogene: Saltendelen (Rognan-Fauske-Bodø) 98 prosent, Nordlandsbanen 97 prosent, Meråkerbanen 96 prosent, Ofofbanen 93 prosent, Dovrebanen 92 prosent, Trønderbanetogene 91 prosent og Rørosbanen 88 prosent. Itj så verst, som det beskjedent heter på de kanter.



FOTO: ØYSTEIN GRUE

Ny omformer

Etter fem år og 75 millioner kroner fremstår den 60 år gamle omformerstasjonen på Norddagu som ny. Anlegget leverer strøm til Sørlandsbanen og Bratsbergbanen, og har vært i 50 prosent drift mens anleggsarbeidet har pågått. Dette har komplisert og fordyret prosjektet og redusert kapasiteten for godstog på Sørlandsbanen i anleggsperioden, forteller prosjektleder Bjørn Berger. Ombygging til børsteløs teknologi skal gi lengre levetid og bedre driftssikkerhet.

Årets entreprenør?

Norsk Jernbanedrift AS er med helt til finalen i årets Ernst & Young Entrepreneur Of The Year, en konkurranse blant de beste vekstskaperne i næringslivet. Som navnet på konkurransen sier, er dette en internasjonal konkurranse med en ditto finale der nasjonsvinnerne i mer enn femti land er med. Norsk Jernbanedrift AS ble stiftet i sluttpakkeåret 2005. I fjor oppnådde selskapet en omsetning på 225 millioner kroner! Nasjonsfinalen finnes sted i Oslo den 16. november.

- Aldri opplevd maken ...

HAMAR: - Vi var klar over at vedlikeholdet av grøfter og stikkrenner har vært for dårlig dersom de verste spådommene skulle slå til. Men at klimaendringene skulle slå ut Dovrebanen slik vi har opplevd i år, hadde ingen forestilt seg.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Oppsynsmann Magne Brænden står fortsatt oppreist, selv om ekstrem lavtryksaktivitet i mjøsområdet har gjort både værvakt- og tilsynsjobben krevende.

Han har ansvar for en av de mest trafikkerte enkeltsporstrekingene på indre Østlandet, mellom Eidsvoll og Brumunddal, hvor ekstremvær har herjet som verst i år.

Historisk

Ikke siden banemontøren begynte som aspirant i NSB på Hamar i 1987, har han eller kollegene på Dovrebanen opplevd noe tilsvarende. At Dovrebanen har vært stengt fire ganger og nærmere 300 tog er blitt innstilt i løpet av seks-sju måneder, er historisk.

Mange spør seg: Er dette en værtype vi må innstille oss på å håndtere fremover? Hva må til for å unngå gjentakelser?

- Det er enklere å stille spørsmål enn å komme med bastante svar, sier oppsynsmannen.

Kontroll

Vi er på vei til Jessnes, ett av flere steder hvor det i løpet av sommeren er lagt inn en solid dimensjonert stikkrenne som fjerner problemet med vann i

sporet på sommeren og is som truer sikkerheten om vinteren.

Oppsynsmannen konfererer med togleder. Så snart intercitytoget fra Skien til Lillehammer har passert, er sporet vårt for noen minutter.

- Blir det kaldt de neste ukene og lite snø frem til nyttår, kan det bli nok en utfordrende vinter på jernbanen, slår Magne Brænden fast. Men her er problemet med vann på avveier løst. På en strekning hvor det er vanskelig å slippe til med maskiner og utbedringer på grunn av tett trafikk, må slike tiltak planlegges godt, forklarer han før togleder igjen kontaktes med gsm-telefonen: - Det er oppsynsmann ...; ...Da er Jernbanemagasinet ferdig med befaring nord for Jessnes. Det er klart for tog!

Stenger

Tilbake på kontoret henter Brænden frem noen av ekstremvarslerne fra i sommer. Hver syvende uke har han værvakt og følger opp værvarsler i banesjefområdet Gjøvikbanen, Dovrebanen og Raumabanen.

- Uke 33 var av de absolutt verste. Da sa prognosen at det kunne komme to ganger den nedbørmengden Jernbaneverket har definert som grense for å stenge Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar.

- Men usikkerheten i et 48-timers varsel kan være stor. Det erfarte vi mandag 15. august, forklarer Magne Brænden. På Hamar var det lett regn mens dramaet utspant seg på Espå, 30 kilometer lenger sør, hvor ufattelige 100 millimeter regn i løpet av noen få



KONTROLL: - Med ny stikkrenne har vi bedre kontroll foran vinteren, sier oppsynsmann Magne Brænden.

timer resulterte i ikke mindre enn ni ulike skadepunkt på Dovrebanen.

Store inngrep

- Vi hadde tatt våre forholdsregler og sendt ut banemannskaper for å visitere banen og observere om stikkrenner og vannveier ble fulle og kanskje blokkert.

Det gikk ikke lang tid før manskapene ute konstaterte at Dovrebanen var i ferd med å rase ut på grunn av vannveier som gikk fulle. Vannet tok stadig nye veier fordi stikkrenner var underdimensjonert og rant over.

Dovrebanen ligger som en siste barriere i kraftig skrånende terreng langs Mjøsa og er ekstra utsatt i en krevende anleggsperiode. Ny E6 og nytt dobbeltspor bygges lenger opp i terrenget. Det har medført store inngrep med avskoging, anleggsveier og vannveier som ikke er dimensjonert for flom.

I tide

- Dovrebanen ble stengt i tide denne dagen takket være værprognose og beredskap, oppsummerer Magne Brænden. Men banemannskapene fikk en stri tårn fordi E6 også ble stengt på grunn av oversvømmelse. Det var ikke fremkommelig verken sør eller nord for Espå, og det gikk fem døgn før banen kunne gjenåpnes.

- Trøsten er at Dovrebanen har en banesjef med gjennomslag. Vi får nå midler for å ta igjen noe av 40 års etterslep. Vedlikehold av grøfter, stikkrenner og andre tiltak vil gjøre banen mer pålitelig, avslutter Magne Brænden.

SAGT OM JERNBANEN



«Ofotbanen kan sammenlignes med en oljeledning. Bare at den er viktigere»

CARL BILDT, utenriksminister i Sverige

«Alle vi tre fylkesordførere holdt hver vårt innlegg. Jeg er glad for at vi sammen går inn for at alle de tre IC-strekningene skal bygges ut under ett»

OLE HAABETH, fylkesordfører (Ap) i Østfold

«Vi er i en særdeles kritisk fase»

ARE KJENSLI, adm.dir. CargoNet

«Med den økningen i godstransport som er i vente, må mer gods over fra vei til bane»

PER MADSEN, forbundsleder Norges Lastebileier-Forbund

«At ikke engelsk er et akseptert språk i internasjonal jernbanetraffikk på jernbanens stambaner, er bemerkelsesverdig når vi tross alt befinner oss på 2000-tallet»

MATS NYBLOM, adm. dir. Hector Rail

«NSB må profesjonalisere busskjøringen og skjerpe informasjonsrutinene sine. I tillegg bør de vurdere å gi pendlerne avslag i billettprisen når de ikke leverer et fullgodt tilbud»

ANNE HAABETH RYGG, fagdirektør for samferdsel i Forbrukerrådet, inntil nylig kommunikasjonssjef i NSB Persontog

«Det er merkelig at det er bedre jernbane i krigs-soner i Afrika enn i Norge»

DAMIAN HICKS, styreleder Scandinavian Resources

«Jeg synes det er veldig meningsfylt å jobbe med utvikling av infrastruktur, spesielt med jernbane. Det er på tide at togtrafikken blir kraftig forbedret, det er for mange frustrerte brukere som er avhengig av jernbanen daglig»

ERIK SMITH, tidl. prosjektdirektør i Norsk Hydro, nå leder av styringsgruppa for Follobanen



- Pålitelig jernbane vil koste milliarder

Det vil koste flere milliarder kroner å gjøre dagens jernbane mer pålitelig om ekstremværet i 2011 blir regelen og ikke et unntak, slår banedirektør Per Magne Mathisen fast. Han er imponert over den store innsatsen som ble nedlagt for få gjenåpnet stengte baner.

Tekst: ØYSTEIN GRUE

– Enkelt sagt er jernbanen bygget for å tåle opp mot 50-års flom. Nå skal vannveier, underbygning, fyllinger og rasutsatte strekninger forsterkes til å kunne stå imot en 200-års flom, opplyser banedirektøren. – Banesjefene er godt i gang med å lage en oversikt over det samlede behovet for kommende

tiårsperiode. Denne vil inngå som en del av Jernbaneverkets innspill til Nasjonal transportplan for perioden 2012-2023, opplyser Mathisen, som altså allerede vet at det handler om milliardbeløp.

To fronter

– Hvilke tiltak haster mest?

– Pålitelige baner krever systematisk innsats på to fronter:

– Vi ser at beredskapsordningen har hatt stor betydning for sikkerheten, men den kan forbedres på flere områder. Med flere automatiske værstasjoner vil vi i større grad fange opp værvarslene bedre og vil kunne fange opp variasjoner i nedbørintensitet. Dermed vil vi også vite hvor behovet for visitasjon er størst.

– Derne handler det om å forbedre dreneringssystemene – ha kontroll på vannveier, sikre at stikkrenner ikke går tett og ikke minst forsterke løsmassefyllinger. Når det gjelder prioritering av

enkeltiltak, er det banesjefene som kjenner de lokale forhold best og vet hvilke tiltak det haster mest med, understreker banedirektøren.

Ekstremåret

Været har gjort stygge innhogg i drifts- og vedlikeholdsbudsjettene på Dovre- og Rørosbanen. Året 2011 ble innledet med telehiv og tette stikkrenner på grunn av vann som frøs til is i overfylte bekker og grøfter gjennom tre måneder uten mildvær. Sprengkulda ble avløst av flom før snøsmeltingen kom i gang langs Dovrebanen i slutten av mars.

Etter den kaldeste vinteren som har vært notert på det indre Øst-

landet på mer enn 100 år, startet sommeren bokstavelig talt med et smell: Et voldsomt tordenvær og storflom i pinsen ble etterfulgt av runde etter runde med regnvær. Ingen har noensinne opplevd maken i Hedmark og Oppland.

Flommen i Gudbrandsdalen påførte Dovrebanen skader for mer enn 50 millioner kroner i løpet av noen døgn i pinsen. Hele 73 gods- og persontog måtte innstilles mellom Oslo og Trondheim i uke 26. Men dette var bare starten på ekstremåret 2011 ...

Klimaks

Klimaks i serien av stadig nye ned-

børsrekorder i Hedmark og Oppland ble nådd i uke 33 da Dovrebanen måtte stenges på ni steder på grunn av ras over jernbanen, skred i bekkefar, setningsskader, ødelagte grøfter og stikkrenner. Over-svømmelsene medførte omfattende behov for utbedringer og visitasjon av tilstanden på banen før trafikken på banen kunne gjenopptas.

Dagene 5.-8. september ble det enda en gang notert nedbørsrekorder på østsiden av Mjøsa, med stans på Dovrebanen mellom Eidsvoll og Hamar inntil fem skadepunkter var utbedret og det kunne innføres saktekjøring uten fare for personer og togmateriell.

BORTE: Natt til 5. september ble underbygningen ved Krokegga ved Rena tatt av et ekstremt regnvær. På Rørosbanen må 360 av 1800 stikkrenner oppgraderes for å stå imot 200-års flom.

FOTO: TORE MEEK, SCANPIX



«Selv om topografien på Bergensbanen, Dovrebanen og Rørosbanen er forskjellig, er utfordringene vi står overfor parallelle»

PER MAGNE MATHISEN, banedirektør

Dyrt

Banesjef Tormod Urdahl har aldri opplevd maken: 291 innstilte tog fra mars til midten av september og 610 forsinkelsetimer på grunn av vannrelaterede forhold. I alt 65 millioner kroner til reparasjoner for å få gjenåpnet Dovrebanen etter fire stengninger.

Banesjef Tor Rørosgård på Rørosbanen avventer rapporten fra Havarikommisjonen etter sommerens mest alvorlige resultat av ekstremværet: Avsporing ved Krokegga sør for Rena med passasjertog på vei fra Røros til Hamar klokken 06:43 den 5. september. Åtte personer kom til skade etter at fyllingen under sporet ble skylt bort av flomvann på avveier mellom fylkesvei 606 og Rørosbanen om natten.

Én av ti stikkrenner

Men hva koster det å gjøre banene mer pålitelige?

På Dovrebanen er konklusjonen at hver tiende stikkrenne må forsterkes for å tåle inntil 200-årsflom.

– Så langt snakker vi om investeringer og tiltak i størrelsen 300-350 millioner kroner for å takle utfordringer som i år, opplyser banesjef Tormod Urdahl. Tiltakene bør prioriteres så tidlig som mulig i vedlikeholdsplanen for Dovrebanen de neste ti år, understreker han.

På Rørosbanen er banesjefen i gang med en vurdering av dimensjonering av 1800 stikkrenner på bakgrunn av årets nedbørsrekorder.

– Vi må øke dimensjonen eller gjøre tiltak på 360 av disse, forteller Magnus Dahl. Han anslår at Rørosbanen har behov for 230 millioner kroner for å gjøre banen pålitelig.

Deler erfaringer

På samtlige banestrekninger er geologer i gang med å utarbeide rapporter som skal fortelle hvor det kan være fare for skred og hvilke tiltak som skal prioriteres for å sikre banene bedre. Banesjefene på Dovrebanen og Rørosbanen har delt sine erfaringer fra i år med andre banesjefer.

– Selv om topografien på Bergensbanen, Dovrebanen og Rørosbanen er forskjellig, er utfordringene vi står overfor parallelle. Den store forskjellen på før og nå er bemanningen. Vi må kompensere manglende tilstedeværelse langs sporet med tettere kontakt med omgivelsene. Jernbaneverket må samarbeide godt med lokførere, Statens vegvesen og kommunene og forebygge at aktivitet som skogsdrift og anleggsvirksomhet truer sikkerheten på sporet, sier banesjef Urdal.

Vise edruelighet

Jernbaneverkets nytiltrådte banedirektør av året gjør det klart at det er banesjefene som er i førersetet med sin lokalkunnskap og faglige innsikt når det kommer til prioriteringer.

– Jeg registrerer med stor tilfredshet at banesjefene samarbeider så godt og søker sammen for å dele erfaringer, sier Mathisen, men siterer også banesjef Rørosgård på Rørosbanen: «Vi må ikke ta helt av. Vi må utvise edruelighet selv om nedbørs- og kulderekorder utfordrer oss.» – Oppgaven er ikke å lage 100 prosent-baner, men vurdere om en rimeligere 99,99-prosentløsning er tilstrekkelig sikker i kombinasjon med bedre beredskap og tilsyn, sier Per Magne Mathisen.



Må prioriteres

– Rammer kampen mot klima annen fornyelse av jernbanenettet?

– Ja. Når vi prioriterer opp pålitelighet og ser nødvendigheten av å gjøre det eksisterende jernbanenettet mer pålitelig, betyr det nødvendigvis at noe annet må prioriteres ned eller må vente. Med mindre Jernbaneverket får ekstrabevilgninger som følge av klimaeindringer, vil tiltakene for å takle 200-års flom gå på bekostning av noe annet, konstaterer Mathisen, uten at han kan være mer konkret nå.

Til tross for rekordmange stengte baner og en betydelig akuttinnsats for å reparere og gjenåpne baner etter flom og utglidning, er så godt som all planlagt vedlikeholdsaktivitet i gjennomført i 2011.

– Aktivitetsnivået på vedlikehold har i år vært høyere enn på lenge, og vi ser et klart behov for å fortsette på dette nivået fremover.

Entusiasme og eierskap

– Det er krise for gods på jernbane. Hvilke tiltak kan Banedivisionen iverksette for å få gods tilbake fra vei til bane igjen?

– Svaret er pålitelige baner og fullt fokus på regularitet. Vi er klar over hvilke problemer godsselskapene har slitt med når ekstremværet har herjet som verst. Fra min plass er jeg mektig imponert over innsatsen banesjefene og våre mannskaper har lagt for dagen for å få gjenåpnet banene hver gang en bane er blitt stengt. Jeg har aldri noe sted opplevd en slik entusiasme og ekte eierforhold som mannskapene i baneavdelingene i Jernbaneverket møter oppgaven med, avslutter banedirektøren Per Magne Mathisen.

«DRUKNET»: Et stort ras begravde Både E 16 og Bergensbanen ved Langhelle i november 2005. Jernbaneverket hadde stengt banen før uværet gjorde skade.

FOTO: BJØRN SKAUGE

- Har berget liv

Sjefingeniør Trond Børsting, Banedirektørens stab, er ikke i tvil om at ordningen «trinnvis beredskap» som ble innført i Jernbaneverket i 2001, har forebygget personulykker og materielle skader i 2011. Han mener ulykkesstatistikken for 2011 raskt kunne sett annerledes ut om ikke Jernbaneverket hadde innført kontinuerlig overvåking av vær/ nedbør i tett samarbeid med Meteorologisk institutt og Norges geoteknisk Institutt (NGI) om snøskredvarsling.

– Ut fra daglige værprognoser vurderer den enkelte banesjef om og når utsatte strekninger skal stenges, forklarer Børsting til Jernbanemagasinet.

– Vaktordningen, som ble innført etter avsporing på Nordlandsbanen i 2001 da et persontog kjørte inn i et stein- og jordras utløst av kraftig regnvær, ble i løpet av 2003 innført på samtlige banestrekninger.

Trond Børsting bruker beredskapsordningen som eksempel på at Jernbaneverket ikke er tatt på sengen av klimaendringer og ekstremvær som i år har utfordret både sikkerheten og driftsstabiliteten på jernbanen.

Meteorologene sliter

– Meteorologene sliter med å beregne nedbørsmengder og lokale variasjoner, konstaterer Jernbaneverkets fremste hydrolog, Steinar Myrabø. Jernbaneverket har tilgang til meteogram, eller avanserte værkart, som er grunnlaget for arbeidet med «trinnvis beredskap».

– I år har treffsikkerheten fra meteorologene vært så varierende at både banesjefene og geofagmiljøene som jobber med beredskap, samarbeider med oppsynsmennene om å beslutte ekstra visitasjon før baner vurderes stengt.

– Nedbørmålere som måler nedbør pr. time, kan gjøre det lettere å vurdere behov for visitasjon og stenging, mener Steinar Myrabø.

- Gamle linjer ingen framtid

Ekspertene fra inn- og utland er snart ferdige med å tegne et nytt jernbanenett i Norge. De slår fast at et framtidrettet togtilbud vil kreve mange nye linjer, og de ser ingen motsetning mellom et nytt intercitynett på Østlandet og nye høyhastighetsstrekninger.

Tekst og foto: TORE HOLTET

Høyhastighetsutredningen som skal legges fram 1. februar neste år, har gjennom en rekke ulike analyser sett på hvordan norsk jernbane kan bygges ut mot nord, sør, øst og vest.

Må ha nye linjer

Innenfor alle korridorer har man vurdert ulike former for høyhastighetskonsepter, men også sett på hva som skal til for å redusere reisetiden med 20 prosent.

– Skal vi ha et jernbanenett i Norge, må mye av det vi har erstattes med nye linjer, resonnerer prosjektleder Gunnar Bratheim i Multiconsult. Det norske konsultantselskapet har sammen med det globale analyseselskapet WSP hatt ansvar for å utrede en ny korridor mellom Drammen og Stavanger.

– Det meste av nettet er i for dårlig teknisk stand og består i det alt vesentlige av enkeltspor. På de fleste stedene trengs dobbeltspor, og da kan en like godt bygge nytt, sier Bratheim.

– Skal reisetida reduseres med 20 prosent mellom Oslo og Trondheim, må det bygges rundt 70 kilometer med dobbeltspor og/eller kryssingsspor nord for Lillehammer, og fremdeles vil det ta fem timer og 20 minutter å reise mellom de to storbyene, forklarer seksjonsleder for Bane i Rambøll, Kathrine Gjerde.

– Dette er ingen framtidrettet løsning og kan definitivt ikke kalles noen høyhastighetslinje, sier hennes kollega i Rambøll, prosjektleder Frode Mo.

– Derimot er det mulig å bygge nytt dobbeltspor for 200 km/t hele veien slik at du kommer ned i fire timer. Det vil også kunne bli et godt jernbanetilbud, sier Gjerde, men minner om at man da i mindre grad vil fange opp dem som i dag tar fly.

Rambøll samarbeider med det østerrikske og verdensomspennende ILF, som har mye erfaring med denne type anlegg.

Millioner vil ta toget

– Men er det marked for å bygge høyhastighetsbaner i Norge?

– Det jeg kan si, er at det er et stort marked for høyhastighet i forhold til den befolkningen vi har. Vi vet at det årlig reiser millioner av mennesker mellom de store byene, og vi har funnet ut at det er et relativt stort underveismarked, sier prosjektleder for hele Høyhastighetsutredningen, Tom Stillesby.

Ifølge utrederne vil en høyhastighetsbane mellom Oslo og Værnes kunne nå et marked på over fem millioner reisende i året – forutsatt en billettpris på dagens NSB-nivå og en reisetid på under tre timer.

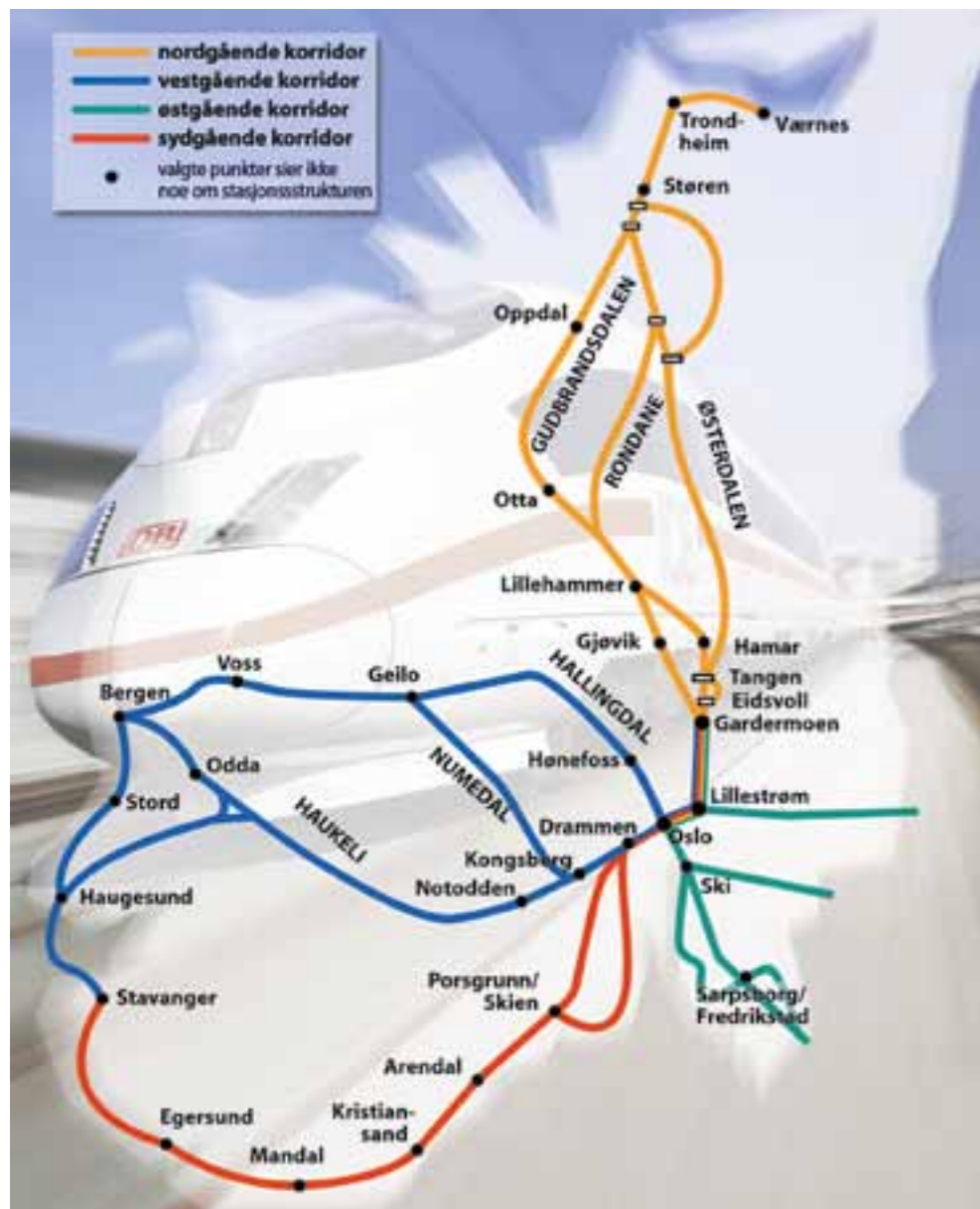
En tilsvarende korridor med en reisetid på under tre timer mellom Oslo og Stavanger via Kristiansand vil trekke til seg enda flere reisende – opp til sju millioner. Det aller største markedet vil imidlertid en bane over Haukeli få, fordi den krever forgreininger

UTREDER: Rambøll og det globale analyseselskapet ILF utreder tre mulige høyhastighetsforbindelser mellom Oslo og Værnes. Seksjonsleder Kathrine Gjerde og prosjektleder Frode Mo er spydspisser i arbeidet.



«Minimum standard bør som hovedregel være dobbeltspor og 250 km/t»

GUNNAR BRATHEIM, prosjektleder Multiconsult



DETTE UTREDES: I Jernbaneverkets høyhastighetsutredning ser utrederne på fire hovedkorridorer. Mot nord, vest og øst blir tre alternative linjer vurdert opp mot hverandre. Kartet viser grovt hvor de ulike linjene går, men sier ikke noe om hvor togene eventuelt skal stoppe. Den endelige utredningen skal presenteres 1. februar neste år.

til både Bergen og Stavanger. Den vil etter hvert kunne komme opp i 9,2 millioner reisende.

Tallene for nye linjer mot Sverige viser betydelig lavere passasjertall, enten de bygges mot Göteborg eller Stockholm.

Gods og tunneler

Hvis det først skal bygges nye linjer i Norge: Bør de bygges både for gods- og persontrafikk?

Dette er ett sentralt spørsmål høyhastighetsutrederne skal finne ut av. De har designet linjer for 330 km/t med og uten godstrafikk og linjer for 250 km/t som er tilrettelagt for både person- og godstrafikk.

– Godstog som skal gå i 120 km/t vil maksimalt tåle en stigning på 12,5 promille. Det vil øke tunnelandelen, og den er forholdsvis høy i et land som Norge, sier Stillesby.

Slike godstog vil ikke kunne gå på den eksisterende Bergensbanen.

Over Dovrefjell blir tunnelandelen på om lag 55 prosent – hvis banen skal bygges for både person- og godstog. Legges den over Østerdalen, blir tunnelandelen

vesentlig lavere, på om lag 35 prosent. Godstrafikken vil da bli lagt om en elektrifisert Rørosbane fra Tynset og nordover.

Hvilke linjer som eventuelt vil bli anbefalt utbygd, er et helt annet spørsmål. Det gjenstår ennå en del arbeider med linjeføring, tiltak for å redusere reisetiden på eksisterende nett og beregninger av totale markedstall både for person- og godstrafikken – for det kan gjøres sikkerhetsanalyser, settes opp miljøregnskap og ikke minst finne ut av hva som gir best driftsøkonomi og samfunnsøkonomi.

IC og høyhastighet

Parallelt med Høyhastighetsutredningen utredes også et helt nytt intercitynett fra Oslo til Skien, Halden og Lillehammer, og her er det ingen som setter spørsmålsteget ved behovet.

– Alle prognoser viser at befolkningen i Oslo-området vil øke med 30-40 prosent innen 30 år. Oppgaven med å frakte disse menneskene løses ikke med mer motorvei. Løsningen er å bygge ut jernbanetilbudet i østlandsområdet med så

« ... et stort marked for høyhastighet i forhold til den befolkningen vi har »

TOM STILLESBY, prosjektleder Høyhastighetsutredningen



høy hastighet som mulig. Og skal det bygges for framtida, er 250 km/t svaret. Et slikt intercitynett vil kunne bli en del av et framtidig fjerntogtilbud mellom storbyene i Norge, konkluderer prosjektleder for Høyhastighetsutredningen, Tom Stillesby.

De andre utrederne slutter seg til dette resonnementet. Prosjektleder Gunnar Bratheim i Multiconsult sier det slik: – Å bygge for under 250 km/t på viktige intercity- og fjerntogstrekninger er ikke noe en bør gjøre. Minimum standard bør som hovedregel være dobbeltspor og 250 km/t.

Imponert professor

Høyhastighetsutredningen er den mest omfattende transportutredningen som er utført i Norge noensinne. Med et bredt ekspertpanel med mye internasjonal erfaring i ryggen har Tom Stillesby koordinert arbeidet og sørget for at alle følger de samme metoder og arbeidsmåter. På den måten blir det mulig å sammenlikne de ulike utbyggingskonseptene.

– Vi har hatt en masse erfaringsutveksling med andre selskaper.

Gjennom dette arbeidet har vi alle bidratt til å styrke kompetansen på jernbane i Norge, sier Gjerde og Mo i Rambøll.

– Dette har vært spennende, supplerer Bratheim i Multiconsult.

– Fire store fagmiljøer som vanligvis konkurrerer, har lært mye av hverandre. Tre av oss har hatt med seg utenlandske eksperter, og det er sjelden vi får mulighet til å samarbeide på denne måten. Samlet sett utgjør vi et meget kompetent fagmiljø.

Professor Bo-Lennart Nelldal, som har vært med i styringsgruppen og tidligere har utredet høyhastighet i Sverige, er enig:

– Jeg er imponert over det utredningsarbeidet som er gjort. Dette blir en grundig utredning av jernbanens framtid i Norge. Det som bør komme ut av dette, er at det lages en fullstendig plan for hvordan jernbanen i Norge skal bygges ut, konkluderer den svenske professoren, som i en årrekke har ledet jernbanegruppen ved Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Sverige.

Oslo-Trondheim på to timer ...

– Det er fullt mulig å få til en trasé der du kan kjøre Oslo-Trondheim på to timer uten stopp, forsikrer Kathrine Gjerde og Frode Mo i Rambøll. Banen må da bygges gjennom Østerdalen. Men markedet er størst gjennom Gudbrandsdalen ...

De har sett på tre alternative traseer, en gjennom Gudbrandsdalen og over Dovrefjell, en annen over Rondane og en tredje gjennom Østerdalen.

De er klare på at banen gjennom Østerdalen vil gi de laveste bygge-

kostnadene, blant annet fordi tunnelandelen her er vesentlig lavere enn for to andre alternativene.

Gudbrandsdalsalternativet gir utvilsomt det største markedet, men er utfordrende i den forstand at man skal ned fra 1000 meters høyde på Dovre til tilnærmet null i Trondheim.

Over Rondane kommer man i konflikt med en viktig villreinstamme, ved siden av at det gjennom Venabygd-fjellet må bygges en 30 kilometer lang tunnel med en beregnet byggetid på 12-14 år.

– Vi dokumenter likevel at vi kan

bygge en ny bane nordover uten noen former for ekstremkonstruksjoner, sier Gjerde. – Den største utfordringen er kanskje grunnforholdene ved innkjøringen til Trondheim by.

Etter store diskusjoner har man kommet fram til at en høyhastighetsstasjon bør ligge på Lerkendal. Derfra er det meget gode forbindelser inn til sentrum.

I alle utredninger har det vært en forutsetning at linjene linkes til Gardermoen. Korridoren mot nord ender på en annen flyplass, Værnes.

Oslo-Stavanger på vel to timer ...

– Kjoretida Oslo-Stavanger kan komme ned i to timer og ti minutter ved at det bygges for over 300 km/t. Det er også mulig å kjøre på under tre timer og klare en del stopp underveis, sier prosjektleder Gunnar Bratheim i Multiconsult.

I grove trekk har Multiconsult tegnet den nye banen i bakkant av E 18 inn-

om Grimstad, Lillesand og Arendal.

– En slik bane vil gi en del konflikter i forhold til friluftsområder, men vil til gjengjeld gi en god betjening av sørlandsbyene og bety mye for regionen, sier Bratheim.

Multiconsult og WSP har funnet ut at det må bygges over 100 tunneler på hver av de alternative traseene, med raske skift mellom tunnel og åpne landskap.

– Dersom man skal utbedre eksisterende linje, vil Grenlandsbanen – en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen – gi den mest åpen-

bare reisetidsforkortelsen. Den alene vil redusere reisetida mellom Oslo og Sørlandet med én time og 20 minutter.

Det skal ikke så mye til før en konkurrerer ut flytrafikken til Kristiansand. Denne banen vil også konkurrere ut mye biltrafikk, sier Bratheim, som trekker fram en stor utfordring for en ny sørvestbane: Strekingen mellom Mandal og Egersund blir dyr. Her skal både høye fjellpartier og fjorder passeres.

Nynorsk

Jernbaneløst er underlagt mållova, som krev at 25 prosent av informasjonsmateriellet retta mot eksterne målgrupper, skal vere på nynorsk. Ved nyårstider skal Jernbaneløst, som andre statsorgan, rapportere til Norsk språkråd om korleis det har gått innanfor fleire kategoriar. I prinsippet gjeld lova for alt informasjonsmateriellet som er retta mot eksterne. For 2009 talde språkrådet opp at 13 av dei 125 statsorganane som hadde sendt inn rapport, nådde 25 prosent eller meir på nynorsk.

Lemen og orm

Hoggormen har gode tider når det er lemenår i fjellet, slik som i sommar. Det har jernbanefolka som arbeider med å byggje kryssingsspor på Vålåsjø, meir enn 900 meter over havet på Dovreplatået, sett med sjølvsyn no i haust. I kabelkanalane dei har bygd, kryr det av lemen- og hoggorm. Lemenet kjem seg ikkje opp att når det har ramla ned i ein trekking. Det gjer heller ikkje hoggormen som har følgd lukta etter byttet. Attende står jernbanefolka og klør seg i hovudet over ei ganske ualminneleg utfordring.



FOTO: OLAV RAMSØSKAR

Mindre støy

Støy frå tog er mindre til plage for naboane til jernbanen no enn tidlegare. Samanlikna med 1999 er talet på personar som blir plagd av støy, redusert med over 30 prosent. Jernbanen har med det allereie oppfylt det nasjonale målet for støypilageindeksen. Det viktigaste tiltaket for å redusere støy frå jernbane, er skjenesliping. Samstundes som nyslipte skjener er eit viktig bidrag til mindre støy, gjev det betre komfort for dei som reiser med tog og lågare verkstadkostnader for togselskapa.



FLOTT UTTRYKK: Stålduken i adkomstbyggene har gitt holdeplassen på Paradis et flott uttrykk. Nå blir den også brukt ved moderniseringen av holdeplassen på Holmlia.

Stål med mange kvaliteter

Holdeplassen ved Paradis i Stavanger var den første som brukte stålduk som «vegg». Nå brukes materialet ved opprustingen av Holmlia holdeplass på Østfoldbanen. Stålduken vil også bli brukt på nye Høvik stasjon, som skal stå ferdig om et par år.

Tekst: HEDDA NOSSEN **Foto:** ODD FURENES

Stålduken er en finmasket vev av syrefast stål. - Vi har brukt den både i søndre og nordre adkomstbygg på Paradis. Duken ivaretar våre krav til sikkerhet, drift, vedlikehold og innsyn, og den har gitt stasjonen et flott uttrykk, forteller en fornøyd prosjektleder Roar Johansen. Stålduken, som er 46 prosent gjennomiktig, gir de reisende innsyn samtidig som stålet gir en beskyttelse mot vær og vind. Materialet er også et viktig element i det arkitektoniske uttrykket av stål og herdet glass. Dukens dekorative egenskaper kommer spesielt godt til uttrykk på ettermiddags- og kveldstid når lyset skaper et fint spill i stålet.

Holmlia

Jernbaneløst bygger nå ny adkomst med trapp og heis til nordre plattform på Holmlia holdeplass. Tiltaket skal effektivisere trafikkavviklingen samt bedre tilgjengeligheten og sikkerheten for de reisende. For å skjerme de reisende fra togtrafikken og den strømførende kontaktledningen monteres en stålduk i ytterkant av konstruksjonen. Valget falt på stålduken av flere grunner. - Ettersom holdeplassen på Holmlia er utsatt for hærverk, har vi valgt å bruke materialer som er robuste. Nettingen innbyr ikke til tagging og er rust- og vedlikeholdsfri. Dessuten ønsker vi at anlegget skal framstå som åpent slik at man ikke kan gjemme seg bort, forteller prosjektleder Morten Lycke.

- Styrker yrkes stoltheten

Energimontører med lærlinger i Drift Øst byttet ut et skadet åk på Kongsvinger stasjon med et splitter nytt. - Fornylsesarbeid for lærlingene er gull verdt å ta med seg i lærerperioden. Det styrker yrkes stoltheten vår, mener anleggsleder Arild Magnussen.

Tekst og foto: CATHRINE RIIS

Syv meter over bakken i en lift på Kongsvinger stasjon står Linda Torrissen og monterer inn utliggere som holder kontaktledningen oppe på det nye åket. Linda er inne i sitt siste år som lærling i energimontørfaget. - Stort sett så utfører vi vedlikeholdsoppgaver, men jeg har vært så heldig å få være med på feilretting og fornylsesarbeid i tillegg. Når vi er ute og feilretter, har vi ingen tid å miste. Det er bedre at vi lærer å takle stressende situasjoner i læreperioden, enn om vi skulle begynt med det når vi er ute på egen hånd. Dessuten er veilederne våre flinke til å slippe oss til, og gir oss alltid gode råd, sier Linda.

Tøff jobb

Energimontørene og lærlingene rev ned det fire tonn tunge åket ved hjelp av mobilkran uten noen form for dramatikk. Deretter ble nytt åk, som de selv hadde bygget bit for bit, heist opp og montert. - Hvordan er det å være jente i energimontørfaget? - Jeg tror det gjør noe med miljøet at det er jenter med. Det virker som de synes det er hyggelig. De gangene jeg står og knoter for å få til noe, merker jeg at de klør i fingrene etter å ta over arbeidet, fordi de tror at jeg ikke klarer det. Da er det morsomt å vise dem at jeg klarer det, for de blir så overrasket, smiler Linda Torrissen.



FORNYER: Lærling i energimontørfaget Linda Torrissen bytter ut et skadet åk med et nytt på Kongsvinger stasjon sammen med energimontør Per Krisian Lund.

For mykje elg

Dei siste åra har det vore ein kraftig auke i talet på dyrepåkøyrslar. Men det er ikkje jernbanen som kjem ut for flest slike hendingar. Forsikrings-selskapet Tryg kan melde at dei har registrert 30 prosent fleire slike ulykker dei siste åra. I snitt skjer det no 18 påkøyrslar om dagen på vegane i Noreg. Tryg har rekna på at kvart samanstyrt mellom bil og hjortevilt kostar samfunnet 150 000 kroner. Då er ikkje kostnadene som den enskilde bileigaren har, rekna med. I 2008 betalte forsikrings-selskapa ut 143 millionar kroner i erstatning.

Grieg på hamna

Grieg logistics, eit selskap innan Grieg Group i Bergen, er eit av tre føretak som skal skjøtte transporten av malm for Northland Resources frå gruvene i Pajala til Narvik hamn. Dei to andre er entreprenørgiganten Peab og Savage Services Corporation, eit amerikansk føretak stifta av ein ung soldat som måtte ha noko å gjere etter 2. verdskrigen. Han starta med ein lastebil for å køyre kol og tømmer i staten Utah. Etter det balla det på seg. No skal dei altså hjelpe Northland med å få fram malmen dei skal starte å bryte frå slutten av 2012.

Rapport

Jernbaneløst rapporterer kvar fjerde måned på korleis det går på dei områda Samferdsledepartementet har bede om måling på. Der kjem det fram at talet på timar der toga har vore forseinka, har gått ned med vel ti prosent i dei første åtte månadene i 2011 samanlikna med 2010. Det har vore ein særleg markant nedgang på feil som skuldast tele/data, planlagde arbeid og feil på kontaktledning. Derimot har det vore ein auke i feil på signalanlegg og ein kraftig auke i forseinkingar som skuldast ytre tilhøve som flom og ras. I 2. tertial, månadene mai-august, hadde Jernbaneløst skulda for 36 prosent og togselskapa for 28 prosent av forseinkingane. 17,5 prosent var følgjeforseinkingar medan 18,1 prosent kom som følgje av ytre tilhøve.

ÅPENT GULV: Fra vedlikeholdstoget kommer man til sporet gjennom det åpne gulvet og kan arbeide «innendørs».

FOTO: JORUNN TVETEN

Vedlikeholder sporet under tak

I februar ankommer et helt spesielt tog Norge: Jernbaneverkets vedlikeholdstog. Fra dette gulvløse togsettet kan man effektivt vedlikeholde sporet «innendørs». På dobbeltsporede strekninger kan andre tog kjøre i full hastighet ved siden av!

Teks og foto: NJÅL SVINGHEIM

Det er ikke bare spor og jernbanetekniske anlegg som gjennomgår store fornyelser for tida. Jernbaneverkets vedlikeholdsmaskiner var nemlig i en like dårlig og nedslitt tilstand som mange av banene.

– Fra et årlig budsjett på rundt 22 millioner kroner, ligger vi i år på 122 millioner, og det gjør det jo mildt sagt mer moro å jobbe her, sier Dag Aarsland, som leder materiellenheten i Bane Transport.

Total fornyelse

Tidligere fikk det som da het Jernbaneverkets maskinsentral mange klager og mye kjeft for tilstanden til Jernbaneverkets vedlikeholdsmaskiner. Maskinene er helt avgjørende for å opprettholde vedlikeholds- og beredskapskapasiteten sommer som vinter.

– Det er klart at denne kritikken var lett å forstå, men vi hadde altså ikke mer penger å bruke, sier Aarsland.

Nå er det andre boller. Hele maskinparken gjennomgår i løpet av få år en total fornyelse og utskifting.

Dessuten kommer det altså en stor nyhet som kan vise seg å bli

framtida for sporvedlikeholdet: Vedlikeholdstoget!

Selvgående togsett

Vedlikeholdstoget er et selvgående togsett på tre vogner som blir komplett utstyrt for alt sporvedlikehold. Vedlikeholdstoget vil gjøre det mulig å drive vedlikeholdsarbeider på en dobbeltsporstrekning samtidig som det går tog i full hastighet på nabosporet.

– Dette blir mer og mer viktig etter hvert som andelen dobbeltspor nå endelig er økende også i Norge.

Deler av vedlikeholdstoget vil ikke ha gulv, men være åpent under slik at det blir full tilgang til sporet.

Veggene kan skyves noe ut i bredden slik at alle typer sporarbeider blir mulig. På veggene og inne i toget blir det enkel tilgang til alle typer verktøy og maskiner for å gjøre jobben.

Framtida

– Det var sveitserne som først kjøpte et slikt vedlikeholdstog, forteller Dag Aarsland. – Det unike er at man kan jobbe på sporet og samtidig være «innendørs» og uten noen annen sikring mot nabosporet.



– Her kan man foreta skinnesbytte, reparere skinnesbrudd, bytte isolerte skjøter, fester og klemmer på en enkel og rasjonell måte, mens togene kjører i full hastighet ved siden av. Arbeidsmiljømessig vil dette også være en stor forbedring for våre folk.

– Vi tror at dette etter hvert vil bli framtidens måte å drive sporvedlikehold på, og at det trolig vil komme flere slike vedlikeholdstog, sier Aarsland.

Vedlikeholdstoget leveres av tyske Robel og vil ankomme Norge i februar.

MORO: Leder av maskinenheten i Bane Transport, Dag Aarsland har nå grunn til å smile sammen med de nytilsatte prosjektlederne for nyan-skaffelser Jorunn Tveten og Kristian Hovde (t.h.).

«Fra et årlig budsjett på rundt 22 millioner kroner ligger vi i år på 122 millioner ...»

Mer effektive

Jernbaneverket har i hovedsak to typer skinnegående arbeidsmaskiner for sporvedlikeholdet. Det er lastetraktorer, (blant annet av merket Robel), og ledningsvogner (revisjonsvogner).

I tillegg kommer de store snøryddingsmaskinene av typen Beilhack for Bergens- og Nordlandsbanen og toglokomotivene som brukes til pukk-, skinne-, og svingetog om sommeren og snøryddingstog om vinteren.

Innen få år vil alle lastetraktorer og ledningsvogner være totalfornyet, noe som gir bedre effektivitet, et kraftig løft for arbeidsmiljøet og også en bedre totaløkonomi, sier Aarsland. Det er selvsagt de økte bevilgningene til vedlikehold og fornyelse som nå gjør det mulig å fornye maskinparken.

Ledningsvogner

For vedlikehold og ettersyn av kontaktledningsanleggene har Jernbaneverket i dag 16 store

ledningsvogner av typen LM2. Dette er vogner som er godt egnet for de oppgavene de brukes til, men alderen begynner å tyngje. Vognene ble levert fra slutten av 1970-tallet og utover på 80-tallet og er i gjennomsnitt 25 år gamle.

Ni av disse vognene skal bygges om ved DSBs verksteder i Danmark. Den første vogn ventes tilbake til Norge ved juletid og vil da være totalt fornyet og like god som ny.

Den første vogn skal prøves ut gjennom vinteren før den neste sendes til Danmark på forsommeren.

I tillegg til vognene som får en fullstendig modernisering i Danmark, er anbudsprosessen nå ferdig for anskaffelse av fem helt nye ledningsvogner. Disse vognene vil få betegnelsen LM7 og blir nokså like LM2-vognene. Den største forskjellen blir at LM7 også vil få påmontert en kran samt at målesystemet blir ytterligere forbedret. Bestillingen av disse vognene vil skje i løpet av kort tid, og den første er planlagt levert til vinteren 2013.

– Innen 2015 vil vi da ha 21 store og moderne ledningsvogner og vil være maskinmessig godt rustet for vedlikehold og ettersyn av kontaktledningsanleggene, sier Aarsland.

Lastetraktorer

Jernbaneverket har i dag 54 lastetraktorer. Disse går under mange navn, men de fleste kalles i dagligtale for «robeltraller» eller bare «traller». Dette er Jernbaneverkets mest vanlige arbeidshester. De har kran, lasteplan og ofte tilhenger. Veldig mange av dem er små og gamle, og trenger utskifting.

– Vi har vært nødt til å beholde såpass mange gamle maskiner fordi tilstanden på dem har gjort det nødvendig med maskiner i reserve, sier Aarsland. Det har vært mye

problemer med utfall og driftstans. Nå er det nye tider på gang også for parken av lastetraktorer i Jernbaneverket.

Beholder bare de nyeste

Av de eksisterende maskinene er det bare maskinene av serie 25/26 fra Robel på midten av 90-tallet som skal beholdes, forteller Dag Aarsland. Dette er til sammen tolv maskiner, og den eneste forskjellen på dem er at hytta er større på type 26. Disse maskinene skal nå gjennom en total fornyelse hos fabrikkene i Tyskland slik at de blir så gode som nye igjen. De stripes helt ned, og svakheter utbedres før de bygges opp igjen. Arbeidsmiljøet blir også forbedret.

Av hensyn til vinterberedskapen skal denne ombyggingen skje om sommeren med en til to maskiner hver sommer framover.

Flere AMC-2

Jernbaneverket har også tre store lastetraktorer av typen AMC-2. Disse har nå vært igjennom en periode med innkjøring, kursing og avdekking av svakheter.

– Vi vurderer nå å utløse opsjonen hos MiTrans på ytterligere ni slike maskiner, forteller Aarsland. Der vil de avdekkede svakheter bli tatt hensyn til, blant annet med annen gearing for å gi høyere fart i stigningene. Disse maskinene kan gjøre en tung jobb i snørydding da de kan ha to store fresere påmontert.

Helt ny type

Ut over oppgraderingen av type 26/26 og de nye AMC-2 arbeider materiellheten nå også med å lage kravspesifikasjonen til en ny type lastetraktor på størrelse med Robel type 25/26.

– Her avventer vi budsjettsituasjonen framover, men vi vil trenge 15 slike nye traktorer. Maskinene

ønskes «tverrfaglig utstyrt» slik at de blir så anvendelige som mulig. Målet er at vi skal stå igjen med en moderne lastetraktorpark på 39 maskiner om få år, sier Aarsland.

Andre maskiner

Sporpakkning skjer for det meste i regi av entreprenører, men Jernbaneverket har behov for en mer moderne pakkmaskin som raskt kan settes inn ved akutte behov etter sporbrudd, solslyng og lignende. Derfor er det kjøpt inn en moderne Plasser & Theurer-maskin som har gått noen år i Tyskland. Maskinen er nå til oppgradering og blir levert kommende vår. En arbeidsgruppe skal se på hvor denne bør plasseres for å gi størst mulig nytte.

Det er også levert to snøryddingsmaskiner basert på moderniserte maskiner fra Sveits. Disse betegnes TM3 og skal gå i Oslo S-området. Maskinene har fått påmontert snøryddingsutstyret, men her gjenstår ennå noe dokumentasjon fra leverandøren (Øveraasen) før godkjenningssprosessen kan gjennomføres. – Vi håper å få dem i drift utpå vinteren, sier Aarsland. Jernbaneverket har også to nye to-veismaskiner som har vist seg effektive ved snørydding på sporområder. Disse er av typen Huddig og kan gå både på veg og bane.

Jernbaneverkets opplegg for vinterberedskapen kommende vinter vil bli lagt opp etter samme modell som sist vinter, det vil si med en høy beredskap av både mennesker og materiell – et opplegg som viste seg å fungere godt.

– Det er klart at denne kjempeinnsatsen fra Jernbaneverket for å fornye maskinparken har gjort noe også med oss som jobber her, sier Dag Aarsland. – Vi var i en temmelig traurig situasjon, men nå er det virkelig moro!



ARBEIDSHEST: Lastetraktorene er arbeidshesten i Jernbaneverket. Her er en type 26 i arbeid med ballastsupplering på Ofotbanen.



JULEGAVE: Den første moderniserte LM2-en, her i DSBs verksted i Danmark, kommer til Norge ved juletid. FOTO: JORUNN TVETEN



NI NYE: Jernbaneverket har løst ut opsjon på ytterligere ni lastetraktorer av den store type AMC-2.

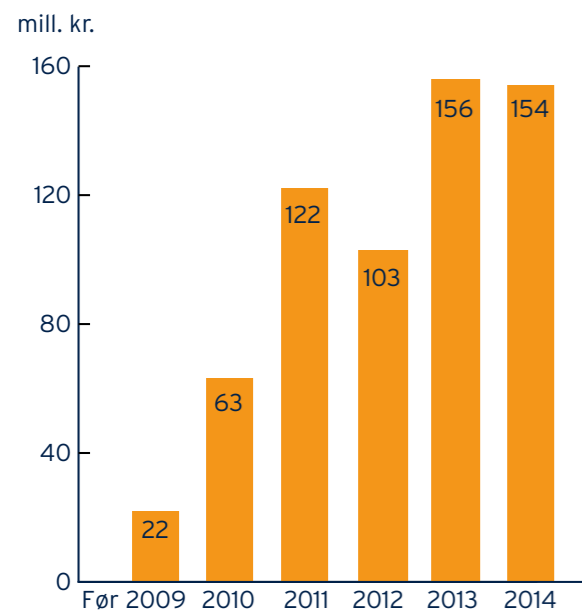


RENOVERES: Lastetraktorene av type 25 er Jernbaneverkets nyeste og skal gjennom fullstendig renovering hos fabrikkene i Tyskland.



NY: En av de nye snømaskinene som skal settes inn på sporområdene i Oslo. FOTO: ALEKSANDER VIK/ØVERAASEN AS

Budsjettutvikling vedlikeholdsmaskiner



Gullkull innen signal

20 nyansatte signalingeniører i Utbygging skal i 15 intensive opplæringsuker suge til seg mest mulig signalfaglig kompetanse før de blir plassert ut i ulike prosjekter. Denne oktoberdagen besøker fem av dem Drift på Halden stasjon.

Tekst og foto: HILDE LILLEJORD

Snorre Stuen er en av dem som i to måneder har deltatt på innføringskurset for signalingeniører. Kurset omfatter undervisning på Norsk jernbaneskole, hospitering i Drift og Trafikk samt en rekke kurs for å lære seg tekniske og administrative systemer.

Målet med kurset er at de nye ingeniørene skal få en god innføring i de fleste signalsystemene og prosedyrene i Jernbaneverket før de starter i ulike prosjekter.

27-åringen har tidligere arbeidet som ingeniør for Conoco Philips og Aker Solution før han startet i Jernbaneverket i august. Under befaringen i Halden er han ikke redd for å stille spørsmål omkring Jernbaneverkets rutiner og forskrifter.

Spennende og trygt

– *Hvorfor Jernbaneverket?*

– For meg var det vel først og fremst med tanke på familien. En jobb her vil bety mindre reising enn i offshore. Dessuten ser jeg på jernbane som framtidsrettet og miljøvennlig. Jeg liker å være med på noe som er oppadgående. Håpet er å få utvikle meg videre som ingeniør med mange nye utfordringer og spennende arbeidsoppgaver. Samtidig ser det ut til å være en trygg jobb, noe som er bra i disse tider.

Snorre Stuen liker at de skal jobbe sammen i team og at det er mange muligheter for videreutvikling innenfor organisasjonen.

Alva Hossain nikker anerkjennende. Dette er hennes første jobb som ingeniør. Hun har ennå halve



FELLESKAP: De tre månedene med felles undervisning og opplæring har gitt de nyan-satte et verdifullt fellesskap og kontaktnett med andre deler av organisasjonen. Fra venstre: Snorre Stuen, Mussab Al-Kayssi, Runar Brekke. Bak: Ole Omejer og Solbjørg Engeset.

mastergraden sin igjen å fullføre, noe hun har planer om å klare på deltid ved siden av jobben.

– Bra opplegg

De unge ingeniørene gleder seg til å jobbe, men er samtidig spente:

– Det har vært et bra opplegg som forhåpentligvis vil gjøre at vi vil kunne komme raskere i gang

som selvstendige arbeidere når vi er ferdige, sier de samstemt. – Vi føler at vi er en klasse som gir oss en trygg base i alt dette nye. Gjennom kurset får vi komme i kontakt med mange forskjellige avdelinger og miljøer slik at vi bygger et nettverk innenfor organisasjonen.

Maren Malthe-Sørensen er ansvarlig for kompetanse og opp-

læring i Signaltjenester og har tilrettelagt opplæringsprogrammet for kandidatene i innkjøringsperioden.

– Målet med kurset er å få kandidatene ut i jobb så raskt som mulig, slik at de skal tilegne seg praktisk erfaring gjennom å samarbeide med erfarne kolleger, forklarer Malthe-Sørensen.

Dette er andre gangen Jernbane-

verket rekrutterer signalingeniører på denne måten.

Store forventninger

Erik Mæhlum, sjef for Signaltjenester, har stor tro på de kandidatene som kom igjennom nåløyet. – Vi håper at våre nye kolleger er proaktive og løsningsorienterte, og at de vil fungere godt i samarbeid med

SIGNALTJENESTER

- ▶ En egen avdeling i Jernbaneverket med 140 ansatte.
- ▶ Svært mange av Jernbaneverkets prosjekter krever signalfaglig kompetanse.
- ▶ Signalfaglig kompetanse oppnås gjennom teoretisk og praktisk opplæring.
- ▶ 19 ingeniører deltok på signalopplæringen i fjor. Alle jobber i dag i Jernbaneverkets prosjekter rundt omkring i landet.
- ▶ I år deltar 20 personer på opplæringsprogrammet. Det planlegges et tilsvarende stort kull for høsten 2012.



SPENNENDE: Snorre Stuen og Solbjørg Engeset synes det er spennende og lærerikt å få komme ut og bli kjent med signalanlegget på Halden stasjon midt i innspurten av en viktig koplingshelg. Danske El-Connection er entreprenør på jobben.

våre mange dyktige fagpersoner. Det er krevende for en forholdsvis liten avdeling å ta imot så mange kandidater samtidig, men våre erfarne kolleger er flinke til å dele sine kunnskaper.

Mæhlum peker på at tidligere kull har kommet raskt i arbeid. På kort tid har de kunnet gi vesentlige bidrag til prosjektene.

– Det har vært og er knapphet på signalressurser, og vi vil derfor fortsette med å rekruttere et forholdsvis stort antall kandidater i tiden fremover for å sikre at vi bidrar til de ulike prosjektenes fremdrift gjennom å ha tilstrekkelig kapasitet og høy kompetanse, sier Mæhlum.

Utålmodig stabsersjant

- Det er et privilegium å få være med på noe så viktig, sier Fredrik Birkheim Arnesen. Fra 1. november har ekspedisjonssjefen i Samferdselsdepartementet ansvaret for utvikling og forvaltning av statens engasjement i kollektivtrafikken i Norge.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Vi treffer Arnesen på hans kontor i Akersgata, Samferdselsdepartementet slapp velsignet billig unna bomben 22. juli. Kun én uke måtte man holde seg borte – for øvrig som gjester hos Jernbaneverket på Stortorget. Ekspedisjonssjefen er en 41-åring som virker både utadvendt og åpen. I heisen forteller den sports- og litteraturinteresserte trebarnsfaren ivrig om en nær forestående reise til Nou Camp med sine fotballspillende sønner for å se selveste Barca live.

Voksende arbeidsmengde

«Ekspedisjonssjef» er blant de høyeste embetstitler i kongeriket, egentlig den høytidelige benevnelsen på en avdelingsleder. Benevnelsen kan gi assosiasjoner til en pakkedisk, men også til verdens store oppdagelser, som Amundsen og Nansens ekspedisjoner til Sydpolen og grønlandsisen. Arnesen og hans medarbeidere er tilsvarende på vei oppover skalaen

– fra flaskehals til generalstab.

– Ja, noen av oss som arbeider med jernbane i departementet, har nok følt på en frykt for å bli en propp i systemet. Jernbanesektoren er gjenstand for en voldsom satsning, og bevilgningene fra staten har økt med 70 prosent over få år, noe som har generert økt aktivitet på alle områder. De eneste som ikke opplevde noen økning, var oss. Vi var så få som skulle håndtere en stadig større arbeidsmengde, derfor følte vi at vi var i ferd med å bli en propp, forklarer Arnesen, som presiserer at han ikke har noe imot å måtte stå på.

Til tider har det likevel vært mer negativt fokus og brannsløkking enn solskinnshistorier om alt jernbanen tross alt får til. Medarbeiderne mistet likevel ikke motet, men gledet seg over å drive med noe meningsfullt: De sitter tett på de politiske prosessene og er øyenvitner til hvordan klimaproble-



matikk og fortetningsutfordringer med nødvendighet må skyve jernbane og annen kollektivtrafikk stadig høyere opp på agendaen. Før eller senere måtte også departementet gis tilstrekkelige muskler til å håndtere utfordringene, tenkte de på kammeret, og nå er altså tiden endelig inne.

Strategisk prosjekt

Fra 1. november er alle saker som gjelder jernbane, annen kollektivtransport og yrkestransport, samlet i samme avdeling, som nå får ansvaret for kollektivtransport i vid forstand. I tillegg til jernbane kommer blant annet også belønningsordningen til de store byene og støtten til kollektivtrafikk i distriktene (KID).

– Avdelingen får også ansvaret for et prosjekt som skal utarbeide statens mål og strategier for kollektivtransport, noe som skal legge grunnlaget for omtalen av kollektiv i Nasjonal transportplan i 2014. Dette blir en krevende og utfordrende oppgave. Søknadsfristen for prosjektlederstillingen går ut i disse dager, og det blir spennende å gå gjennom kandidatlisten.

Ekspedisjonssjefen vil ikke forskuttere noen prognose om hva prosjektet vil konkludere med, ut over at han tror det vil være mye å hente gjennom nye modeller for samordning.

– Virkemidler er spredt på ulike myndigheter og forvaltningsnivåer. Midlene kommer ofte fra staten, mens lokale myndigheter har ansvaret for det lokale kollektivtilbudet. Premissleverandørene er også forskjellige, for eksempel har Miljøverndepartementet ansvaret for arealplanlegging mens Finans tar seg av avgiftspolitikken. En viktig del av prosjektet blir derfor å finne samarbeidsmåter både horisontalt og vertikalt, et område der det ennå samlet sett ikke er tatt nødvendige grep.

Lynsart skifte

Selv om Fredrik Birkheim Arnesen er en av de viktigste bakmennene til norsk jernbane, er det relativt tilfeldig at han havnet akkurat der. Han er lektorsønn, levde sine første år på sidesporet Evje, deretter i den mer sentrale stasjonsbyen Fredrikstad. Han utdannet seg til siviløkonom i Mannheim, men reiste til London og studerte politikk og psykologi etterpå for ikke å bli for mye «blåruss». Etter ett år i Forsvaret, begynte han i Andersen Consulting-systemet, etter hvert med offentlige anskaffelser som spesialområde. Erfaringene herfra førte ham til departementet.

– Jeg fikk en stilling som prosjektleder for å åpne persontogmarkedet i 2003. Det var et stort prosjekt, som pågikk over år og med over 20 medarbeidere i aktivi-

tet på hel- og deltid. Konkurransetsetting av Gjøvikbanen var et resultat av dette prosjektet. Men så kom regjeringsskiftet ved stortingsvalget i 2005, og tre dager etter var prosjektet nedlagt. Det var spesielt, det er ikke ofte et prosjekt er så politisert og endringene skjer så fort. Men jeg fikk andre oppgaver, og siden har jeg vært her og trives godt.

Store tanker

Som kjent kan jernbanedriften best sammenliknes med seksualdriften, og vi merker gløden når han forteller om tidenes tjenstereise for å studere jernbane i Kina.

– Da den kinesiske jernbaneministeren var på besøk i Norge, inviterte han oss med i en arbeidsgruppe. Den spenstige tanken var å etablere jernbaneforbindelse fra Kina via nordområdene til Narvik. Mens transport med skip mellom Kina og USA og videre transport til østkysten tar 40 døgn, kan reisetiden med tog til Narvik og skip potensielt reduseres til 25-27 døgn. Vi fikk blant annet omvisning i indre Mongolia i tretti minusgrader, fikk informasjon om tollbarrierer et cetera og ble i det hele tatt behandlet som konger under hele oppholdet. Dessverre ble alt samarbeid brutt etter fjorårets fredsprisutdeling.

Uansett fikk den norske jernbanebyråkraten en leksjon i å tenke stort, og det kan være nyttig nå som han skal være stabssersjant for kollektivtransporten i fedrelandet.

– Avgjørende blir å få beslutningstakerne til å innse at man like gjerne kan sette i gang straks. Utviklingen vil gå i kollektivtrafikkens retning uansett, men jo lenger vi venter, jo høyere pris må vi sannsynligvis betale. Selv er jeg nok også utålmodig, vil ha ting gjort og ikke vente lenger enn nødvendig. Men det er et stort privilegium å få være med på noe som er så utrolig viktig, avslutter ekspedisjonssjef Fredrik Birkheim Arnesen i Samferdselsdepartementet.



VINNERBILDET: «Fører damplok» ble kåret til konkurransens beste, uansett klasse. FOTO: RUNE FOSSUM

«Vi følte at vi var i ferd med å bli en propp»



Suveren mester

Lokførerinstruktør og hobbyfotograf Rune Fossum raka med seg like mange poeng som et par nasjoner til sammen og tok halvparten av gullmedaljene i Nordisk Jernbanemesterskap i foto.

Mesterskapet arrangeres annet hvert år, og de fire nordiske medlemslandene veksler på å være vertskap. I høst var det Danmarks tur. Arrangementet var lagt til Ishøj – en liten perle av en forstad til København. Mesterskapet består av konkurranser i seks klasser: fargebilder på papir, sort-hvitt på papir og digitale bilder, for hver av disse konkurreres det både i fritt motiv og jernbanemotiv. Bildene sendes inn på

forhånd og bedømmes av en uavhengig jury. Deretter arrangeres en utstilling hvor resultatene offentliggjøres, med ærverdig overrekkelse av den hederstunge vandrepokalen til den nasjonen som har samlet flest poeng.

I år ble det en overlegen seier til Norge.

Utklasing

Med Rune Fossum, som alene innkasserte 72 poeng, måtte Norges suverene jernbanefotograf tåle tilløp til både heltedyrkelse og godmodig mobbing. Den verdige vinner tok imidlertid begge deler med samme store glis. – Til neste år er det Europeisk, minner den nordiske mester og aktive medlem i Jernbanens fotoklubb Øst om. Fotoklubben holder til i Oslo og er åpen for alle medlemmer i

Norsk Jernbane Idrettsforbund (NJIF).

– Start fotoklubb

Leder av Jernbanens fotoklubb Øst, Hogne Haug, understreker at klubben med base i Oslo ikke er noe hovedkontor; den er et lokallag. – Tidligere fantes det mange slike lokale fotoklubber i NJIF, men dessverre har de forsvunnet, alle som én. I seiersrus og entusiasme over vår aktive klubb, våre dyktige medlemmer og vårt hyggelige miljø, ønsker vi å oppfordre alle fotointeresserte jernbanefolk til å gå sammen og starte opp lokale fotoklubber igjen. Vi bistår gjerne med hjelp til etableringen, sier Hogne Haug. – Husk at det er norgesmesterskap hvert år, og det er ingen grunn til at Oslo skal vinne hver gang!



AKTIV: Lokførerinstruktør Rune Fossum har et godt grep om kamera.



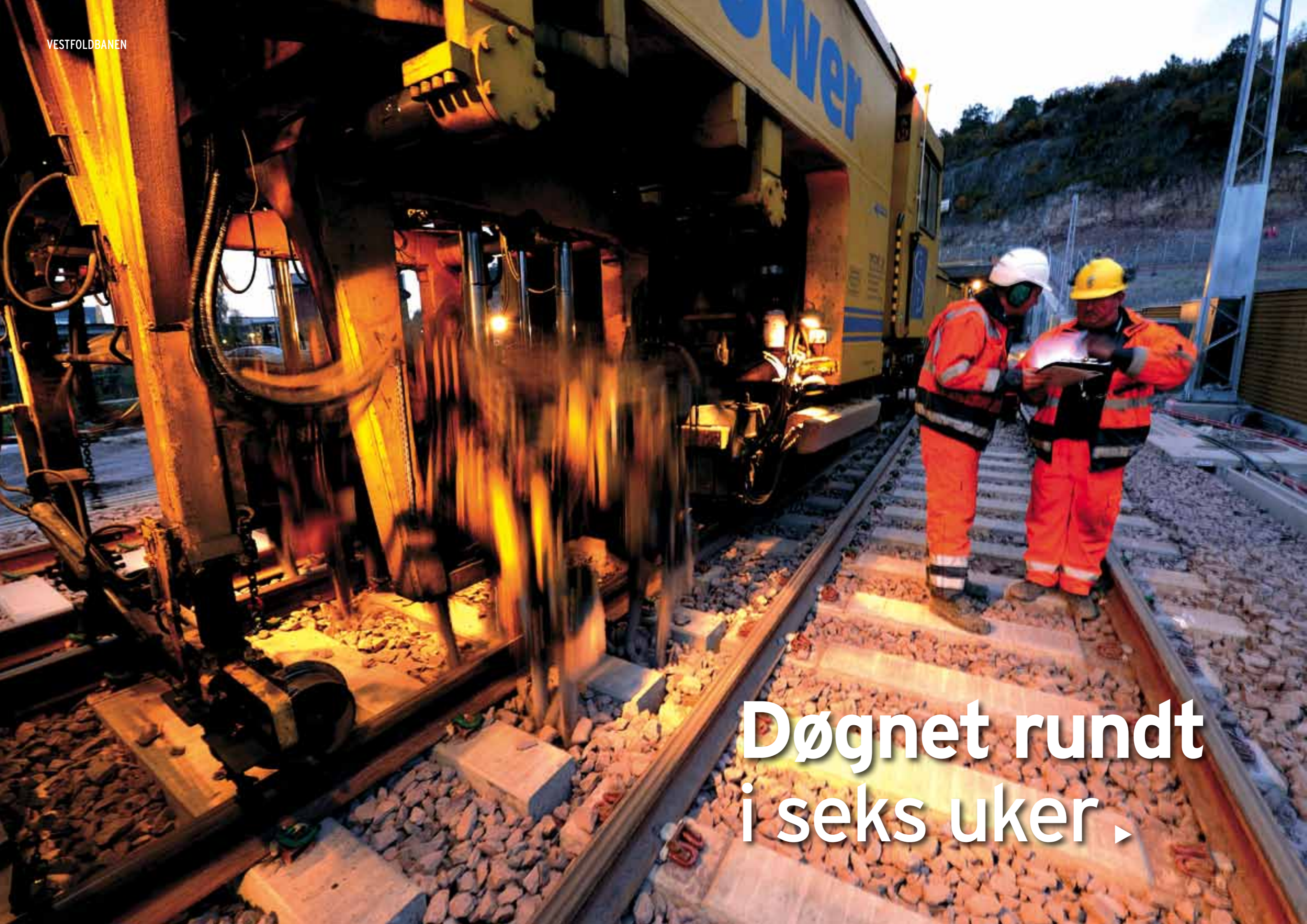
Skodde på Flåmsbana

Bildet er tatt i sommer - i nesten høststemning. Tykk sommerskodde dekket hele øvre Flåmsdalen denne formiddagen. Fin stemning! Bildet er tatt ved Vatnahalsen holdeplass idet toget kommer her kjørende oppover gjennom tåken.

MITT JERNBANEBILDE

Foto: Karl Morten Undal
Yrke: Prosjektleder
Bosted: Sotra
Kamera: DMC-TZ10D





Døgnet rundt
i seks uker ▶



SIGNAL: Jørn Halvor Torsdal, lokal sikkerhetsvakt i Strukton Rail trår til og sørger for at de siste kilometer med signalkabel legges i riktig kabelkanal på Barkåker stasjon.



REISING: KL-montører fra Norge, Sverige og Danmark reiser seks meter høye KL-master på Barkåker.



SISTE: Med vater og millimeterpresisjon justeres boltemuttere og skiver før Huddig-traktoren løfter siste KL-mast på plass på Barkåker.

TØNSBERG: Det lysner for Vestfold-pendlerne. Inspirert av politisk vilje til å forlenge Vestfoldbanen til Porsgrunn innen 2018 har et internasjonalt miljø av jernbanebyggere svettet døgnet rundt i seks uker for å få nytt dobbeltspor ferdig til Tønsberg.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE



LAT: - Jeg har aldri tidligere vært LAT, sier «Leder av totalbrudd», Hanne Stormo. Hun er ansvarlig for sitt andre tunnelprosjekt gjennom Frodeåsen i Tønsberg.

Hjelmer i alle regnbuens farger vrirler rundt den gule maskinen i solskinnet foran den nye Jarlsberg-tunnelen som fører dobbeltsporet gjennom Frodeåsen og rett inn i Tønsberg sentrum. En prosjektleder og to spesialister på hvert sitt jernbanetekniske fagfelt holder et årvåkent blikk mot den tyske pakkmaskinen som foretar siste pakking og finjustering av dobbeltsporet.

31000 timer

– Et skikkelig adrenalinkick! Slik oppsummerer leder av totalbrudd (LAT), Hanne Stormo, erfaringen fra sitt siste tunnelprosjekt gjennom Frodeåsen. Med myndighet har hun loset det nye dobbeltsporet vel i havn til avtalt tid i le av Slottsfjellet.

– Jeg hadde drøyt tusen ulike aksjonspunkter på arbeidslista mi

da vi startet innspurten den 23. september. Vi kalkulerte med at det ville gå med 31 000 arbeidstimer fordelt på 45 personer i prosjektorganisasjonen i tillegg til entreprenører med innleide ekstramannskaper for å få alt ferdig. Med få unntak har arbeidet gått på skinner.

– Nå ser vi frem til at reisetiden Tønsberg-Oslo kan kuttes, smiler Hanne Stormo. – Det er i Vestfold det skjer!

Internasjonalt

Som fersking i Jernbaneverket skryter hun av stå-på-holdningen i prosjektorganisasjonen som har holdt til i brakkeriggen ved munningen til Jarlsberg-tunnelen. Bistand fra dyktige prosjektledere og koblingsansvarlige i Jernbaneverket Utbygging bidro til å få skiftordningen i den heftige seks-ukersperioden til å gå opp.

– Jernbane er litt mer kompleks enn veiprojekter, konstaterer Hanne Stormo, som for få år siden var med på å bygge veitunnel.

– Vi måtte til Sverige og Danmark for å få tak i nok KL-montører til innspurten, forteller hun. – Sporarbeidet utføres av en tysk entreprenør. Signal var det enklere å hente kompetent mannskap til her hjemme.

I de daglige statusmøtene har samtlige entreprenører og fagansvarlige hatt møteplikt. Hun har kjørt med stramme tøyer for å forvise seg om at den fastsatte fremdriftsplanen ble overholdt.

Øvelse

Mens intervjuet pågår, svinger to brannbiler opp foran kontorbrakene, og representanter for redningsetaten jumper ut. Brannsjefen er ute på sin siste forberedelse til beredskapsøvelsen: en fullskala evakuering av 120 markører fra et tog midt inne i den nye Jarlsberg-tunnelen før første tog slipper til på splitter nytt spor mandag 7. november klokken 04:40 fra Tønsberg. Her overlates ingen ting til tilfeldighetene.

Planoverganger borte

– Hva er den største gevinsten av

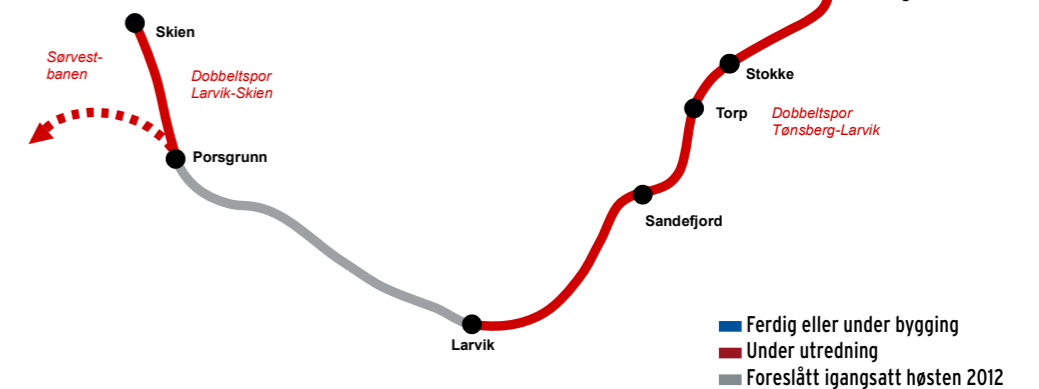
7, 8 kilometer jernbane til 1,5 milliarder kroner?

Prosjektleder Jan Magne Nakken ramser opp: – På kort sikt gir det økt trafiksikkerhet ved at elleve planoverganger er fjernet. Det betyr svært mye. Dessuten kan togene på Vestfoldbanen nå møtes på den nye dobbeltsporsparsellen Barkåker-Tønsberg uten å måtte vente på hverandre på gamle Barkåker stasjon. Det gir en tidsbesparelse på tre-fire minutter mellom Oslo og Tønsberg. Det store potensialet blir likevel først tatt ut når det nye dobbeltsporet blir knyttet sammen med Holm-Holmestrand-Nykirke ved årsskiftet 2015/2016. Da kan reisetiden Tønsberg-Oslo kuttes fra 80 til 60 minutter.

Praktvær

– Den største usikkerhetsfaktoren i innspurten har vært knyttet til Kjellelia rett ved innkjøringen til Tønsberg, forklarer prosjektleder Jan Magne Nakken. Her gikk den gamle Vestfoldbanens nord- og sørgående spor i to høyder i den bratte skrånningen. Sporet nordover gikk høyt over det sørgående sporet.

Nå endres kjøreretningen gjennom Tønsberg slik at togene sørfra kommer inn på den gamle nord-



VESTFOLDBANEN

- Barkåker-Tønsberg (7,8 km) er femte etappe på ny Vestfoldbane (etter Sandeparsellene). Pris: 1,5 milliarder kroner.
- Holm-Nykirke (14,1 km) hadde anleggsstart i august 2010. Pris: 4,9 milliarder.
- 12,3 km av denne parsellen vil gå i tunnel med ny stasjon i Holmestrandfjellet. Alle fem tunnelentrepriser er nå i gang.
- I oktober kom meldingen om at det bevilges 100 millioner til oppstart av Farriseidet - Porsgrunn (23,5 km) høsten 2012.
- Denne parsellen består av 14,5 km med tunnel og vil redusere reisetiden fra dagens 34 minutter til 12 minutter mellom Larvik og Porsgrunn. Pris: 6,1 milliarder kroner med en byggetid på fem år.
- Jernbaneverket skal til våren presentere en intercityutredning som vil vise hvordan dobbeltsporutbyggingen gjennom Vestfold kan fullføres.

Ettertraktet kjærestepar

JÖNKÖPING: Margareta og Viktor begynte å studere astrofysikk, men endte opp med å ta Bachelor i jernbaneteknikk. Det har de ikke angret på. Under jernbanebransjens største møteplass, Nordic Rail, ble de tatt imot med åpne armer ...

Tekst og foto: TORE HOLTET

Jernbanemagasinet treffer Margareta Nielsen (25) fra Sortland i Nordland og Viktor Johansson (27) fra Helsingborg på Jernbaneverkets stand under messen Elmia Nordic Rail/ Future Transport.

Ved siden av oss sitter Jernbaneverkets seniorinnkjøper Ivar Hornslien og går gjennom rammeavtalen med representanter for den østerrikske skinnelieferandøren Veostalpine AG – en leveranse som er verdt tolv millioner euro i året. Litt lenger borte er hans kolleger Jan Vidar Moen og Morten Lønnes i alvorlig samtale med tre representanter for Baneservice, som er bekymret for at det ikke er penger til å satse så mye på ballastrensing som forutsatt.

På få år skal det likevel avtales arbeider og tjenester for et tresifret antall milliardbeløp innenfor nordisk jernbane, og det får våre unge intervjuobjekter merke.

- De tar tak i oss

– Mange vil ha tak i oss. Så dette er spennende! jubler Margareta.
– Kan dere bare velge og vrake i jobber?

– Det oppleves sånn. Når vi går rundt her på messen, tar de tak i oss – den ene etter den andre ...

Hun vil gjerne jobbe med kontaktledning og elkraft en dag – og gjerne i Norge. Han kan også godt krysse riksgrensen, gjerne litt nordover.

Det var i Lofoten de ble «förtjust» i hverandre, men de er innforstått med at de må jobbe der det trengs.

Viktor ser for seg en jobb som arbeidsleder eller prosjektleder.

Begynn med teknikken

Ungdommene har merket seg at jernbanen har et noe frynsete rykte og oppfattes som konservativ.

– Noe må gjøres, sier de i kor og slår raskt et slag for høyhastighetsbaner. Viktor legger til at det må være riktig å koble nordiske linjer til det europeiske høyhastighetsnett.

– På den måten kan vi åpne grensene mye mer enn i dag, mener han.

– Men, fortsetter de. – Et sted må man begynne. Og først og fremst må teknikken fungere. Her er det mange nye løsninger på gang, forklarer de begeistret og viser til firmaer de nettopp har snakket og til konsulenter de er blitt kjent med under den unike undervisningen i jernbaneteknikk på Lunds universitet – et bachelortilbud som har kommet i stand i samarbeid med den svenske Järnvägsskolan. Takket være dette opplegget tar 15-20 studenter bachelorgrad i jernbaneteknikk hvert år.

Under Nordic Rail går en rekke Lund-studenter rundt med slagordet «Pluggar järnväg» på brystet.

– Mye kan forbedres, smiler de.



SATS PÅ TEKNIKK: Margareta Nielsen (25) og Viktor Johansson (27) mener det er viktigst å få jernbaneteknikken til å fungere.

FAKTA

- ▶ Elmia Nordic Rail og Future Transport er Nordens største møteplass for jernbanebransjen.
- ▶ Messen ble i år avviklet 4.-6. oktober og samlet 283 utstillere fra 39 land.
- ▶ Parallelt ble det holdt 140 seminarer, der også flere fra Jernbaneverket holdt foredrag om aktuelle temaer som høyhastighet, intercity, Prosjekt Oslo og vintervedlikehold.
- ▶ I alt samlet messen nærmere 6000 deltakere, og det er en rekordstor oppslutning.



DET SUMMER: I forgrunnen drøfter Jernbaneverkets Morten Lønnes (t.v.) og Jan Vidar Moen avtalen om ballastrensing med Morten A. Løkken, Hans Antonsen og Terje Mugerud fra Baneservice.



VESTFOLD I SVERIGE: Informasjonsrådgiver Freddy Samson Fagerheim (t.v.) viser fram og forteller hvordan Vestfoldbanen bygges ut.

På rett spor?

Jernbane vil være en helt vesentlig del av transportnettet i fremtidens Norge. Vi trenger et samlet løft fra politisk hold dersom vi skal klare å oppnå dette innen 2040. Dessverre skorter det på viljen til å bruke nye løsninger.

I Jernbaneverkets perspektivanalyse for Nasjonal transportplan 2014-23, blir det slått fast at jernbanenetet vårt «tilhører en annen tid». Av totalt 4200 kilometer jernbane er ikke mer enn 230 kilometer bygget med dobbeltspor. 30 prosent av jernbanenetet er lagt til rette for hastigheter over 100 km/t. Fire prosent av dette igjen er skinnegang tilpasset hastigheter over 160 km/t.

Jernbane spesielt attraktivt

Det er på det rene at vi vil oppleve en kraftig økning av både inntekter, befolkning og internasjonal handel frem mot 2040. Resultatet av en slik økning er som regel et betydelig større behov for transport. Vi bør altså vente oss en kraftig vekst i person- og godstrafikken de kommende årene. For å sikre fremkommeligheten er vi nødt til å satse på å bygge ut flere forskjellige transportmetoder.

Jernbane er spesielt attraktivt, og det er flere grunner til dette. Kapasiteten er høy. Et godt styrt jernbanesystem kan levere tusener av langpendlere på jobb hver dag, uten at bilkøene blir lengre. En togvogn erstatter mange personbiler. I tillegg er tog et svært miljøvennlig alternativ. Elektriske lokomotiv gir lave lokale utslipp, spesielt viktig i våre storbyer som på de strengeste vinterdagene har utfordringer med luftkvaliteten. Grønn energi fra norsk vannkraft gjør også strømmen som brukes både ren og CO₂-fattig.

Bredt forlik

Det er med andre ord klart at samferdselspolitikere i Norge bør kunne samle seg om et bredt forlik slik at vi kan skape stabile rammer for en fremtidsrettet jernbansatsing. Fremtidens jernbane må kunne tilby passasjerene topp kvalitet på togreisen. Høy frekvens og høy punktlighet må vektlegges. Skal vi klare dette kvalitetsløftet, er vi avhengige av to faktorer.

Den første faktoren er tilstrekkelige bevilgninger over Statsbudsjettet. Det er en nødvendighet som nesten alle politikere kan være enige om. Den andre faktoren er imidlertid mye viktigere i det lange løp. Det er nemlig viljen til å bruke moderne metoder for å sikre best mulig jernbanetilbud. Og nettopp her kommer det ideologiske skillet frem. Her velger politikere forskjellige spor.

Etterslep

Regjeringen har de siste årene økt bevilgningene til jernbanen. Når rekordmye oljepenger strømmer inn i statskassen, blir det selvsagt mer midler til alle poster på Statsbudsjettet. Men penger er ikke alt. I Statsbudsjettet 2012 ble det avslørt at samferdselsministeren ligger 2,5 milliarder kroner bak sitt eget handlingsprogram for 2010-2013. Mye av dette etterslepet har oppstått fordi man ligger i etterkant av investeringsplanen. Dobbeltsporet Oslo-Ski er et godt eksempel. Her forventer man minst ett år forsinkelse, fordi byggestart blir tidligst i 2014. Hadde man tatt i bruk offentlig-privat samarbeid (OPS), kunne investeringstakten holdt samme tempo som planverket. OPS gir som kjent kortere utbyggingstid, mer effektive planprosesser og kostnadsbesparelser. Gammelt ideologisk tankegods

hindrer imidlertid regjeringen å bruke denne metoden.

Krever modige valg

Da Høyre sist satt i regjering ble Gjøvikbanen konkurranseutsatt. Transportøkonomisk institutt har i etterkant gjennomført en grundig undersøkelse av konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen. Konklusjonene er positive. Konkurranseutsettingen har gitt lavere kostnader for det offentlige, et bedre togtilbud og høyere passasjertall på banen. Dette er oppnådd uten at de ansattes lønns- og arbeidsvilkår er forverret. Så lenge det gjøres riktig, har konkurranseutsetting potensial til å gi oss både i pose og sekk.

Konkurranse bør absolutt være interessant og relevant for flere jernbanestrekninger i Norge. NSB ønsker for eksempel å trappe opp intercity-tilbudet mot Gardermoen for å konkurrere med Flytoget. Så lenge denne konkurransen skjer på like vilkår, er dette utelukkende positivt for togpassasjerene. Dette bør vi kunne tolke som klart signal på NSBs økende interesse for å drive jernbane på kommersielle vilkår. Det tegner et godt bilde for en fremtid der vi kanskje har flere aktører som driver med persontransport på norske jernbaneskinner. Mer mangfold vil gi oss mulighet til å skape et enda større jernbanemiljø i Norge.

Dersom vi skal klare å utvikle et jernbanenett i verdensklasse innen 2040, må politikere viser lederskap og klare å samle seg om retningen. Så lenge de rødgrønne har en nedarvet mistro mot moderne metoder som konkurranseutsetting og OPS, kan dette bli vanskelig. Det er imidlertid lov å håpe at de ombestemmer seg. Fremtidens utfordringer i transportsektoren krever at vi foretar modige valg i dag.

MÅNEDENS GJEST

Navn: Øyvind Halleraker
Tittel: Stortingsrepresentant (H)



«Mer mangfold vil gi oss mulighet til å skape et enda større jernbanemiljø i Norge»

Ikke helt lens

Nederlandske tog skal utstyres med tisseposer, som gjør det mulig for passasjerer, uansett kjønn og alder, å late vannet om toget står fast. Som i Norge er det heller ikke toalett i mange av lokaltoget i Nederland. Hvis det skjer at toget blir stående på fri linje, og blir stående leenge, kan de som er helt nødt, plukke seg en pose og lette på trykket. Posen inneholder et pulver som omgjør det flytende til gelé.

Google turen

Søkemotoren Google er utvidet med en tjeneste som heter Google Transit. Hvis du skal reise i Sverige, for eksempel mellom en gateadresse i Göteborg og en gateadresse i Gävle, kan du søke i Google Transit etter kollektivtransport som tar deg hele veien. Samtidig som du får informasjon om bussruter og tog, får du også opp et kart over den foreslåtte strekningen og en angivelse av hvor lang tid reisen vil ta. Kjekt!

Flere tog til Kina

I slutten av november starter DB Schenker opp med daglige avganger fra Leipzig til Shenyang nord-øst i Kina. Byen med omland huser over sju millioner innbyggere og har tradisjon som senter for tungindustri, blant annet en fabrikk som monterer BMW'er. Toget vil da også frakte komponenter for BMW. Transporten 11 000 kilometer østover tar 23 døgn. Om det høres lenge ut, er det likevel bare halvparten av tiden en båttransport tar.

Går foran

Mens det i noen land diskuteres om det skal bygges jernbane for 200 km/t eller 250 km/t, planlegger japanske JR Tokai å bygge ut en magnetbane etter Maglevprinsippet der togene kan kjøre med en topphastighet på i overkant av 500 km/t. Strekningen som er valgt ut, er mellom Tokyo og Nagoya (ferdig 2027) og videre til Osaka (ferdig 2045). I dag bruker toget 1.35 t på de litt over 30 milene mellom Tokyo og Nagoya. Med Maglevtoget skal reisetida ned i 40 minutter. 51 mil mellom Tokyo og Osaka (som Oslo-Trondheim) skal gå unna på 1.07t. Utbyggingen er beregnet å koste 350 milliarder kroner.

Forsker på bedre jernbane

Jernbaneverket er med på spleiselaget når Jernbaneteknisk senter ved universitetet i Luleå er sikret 100 millioner svenske gavekroner til forskning de neste fire årene. Målet er å få en mer robust jernbane med høyere kapasitet.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** LEIF NYBERG/LTU

Jernbaneforskningen i Luleå holder høy internasjonal standard og har spisskompetanse på jernbaner der det går en blanding av ulike tog, og særlig svært tunge tog. Når Jernbaneverkets folk på Ofotbanen funderer på noe, er det jernbanetekniske senteret i Luleå snare å ty til.

Nå har en samlet jernbanebransje med LKAB i spissen gått sammen for å skaffe midler til forskningen. Også Trafikverket i Sverige bidrar naturlig nok med et pent millionbeløp:

- Det er viktig å finne nye måter å foreta vedlikehold både av infrastrukturen og av rullende materiell. Det handler om å finne nye tekniske løsninger som gjør at vi forsterker det forebyggende vedlikeholdet for å unngå akutte trafikkforstyrrelser, sier Per-Olof Larsson-Kråik i Trafikverket.

For Jernbaneverkets folk i Narvik har det vært lett å samarbeide med forskerne i Luleå. Ofotbanen har spesielle utfordringer med sine lange og tunge malmtog.

- Det er ikke store summen Jernbaneverket er med på, men vi syntes det var helt riktig å

bidra. Vi har hatt stor nytte av forskningen ved Luleå Tekniske Universitet, sier banesjefen på Ofotbanen, Thor Brækkan.

Satser tungt

Järnvägstekniskt Centrum (JVTC) er i dag med i et internasjonalt nettverk for forskning knyttet til jernbanene med de aller lengste og tyngste togene rundt om i verden, de som transporterer malm. For forskningscenteret i Luleå er det ganske naturlig å satse ekstra på dette området ettersom LKAB har hovedkontoret her. LKAB kjører malmtog fra Kiruna og Gällivare vestover til Narvik, men også østover til havna i Luleå.

Den største bidragsyteren til JVTC er naturlig nok av den grunn også LKAB.

- LKAB står foran svært store økninger i produksjonen de kommende årene. Derfor blir det enda viktigere å trimme banene for å forsøke å høyne kapasiteten. Vi er avhengig av en høy sikkerhet for leveransene våre, forklarer logistikksjef Thomas Nordmark i LKAB.



NY KUNNSKAP: Styreleder Rune Lindberg, Per-Olof Larsson-Kråik fra Trafikverket, professor Uday Kumar og virksomhetsleder Veronica Jägare markerer at Järnvägstekniskt Centrum er tilført 100 millioner svenske kroner fordelt på fire år til jernbaneforskning.



GRØNN TUR: Medlemmer av Mobility bildeling i Sveits kan fortsette reisen i en Think el-bil når de kommer til stasjonen.

Grønn reise i Sveits

I Sveits kan godt og vel 100 000 medlemmer i Mobility bildeling fortsette reisen sin med en Think City el-bil når de går av toget på de største stasjonene.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** GIAN VAITL/MOBILITY

Mobility har hatt stor suksess med bildelingsopplegget sitt i Sveits. De har 2 600 kjøretøy fordelt på 1 300 utstasjonssteder. Bilene er alt fra småbiler som BMW1 til familiebiler som Skoda Octavia 4x4 - med forbrenningsmotorer. Men de bilene som blir tilgjengelige på stasjonene, skal gå på strøm. Ikke nok med det, strømmen som blir brukt til ladning, skal være garantert å komme fra fornybare kilder.

Sveits' motstykke til NVE har beregnet at det i fjor var 20 000 færre biler på veiene i Sveits som følge av bildelingsordningen. Ettersom denne kjøringen er avhengig av en viss planlegging, blir det mindre impuls-kjøring. Det er det som merkes på veiene i Sveits.

Dør til dør

Med el-bilene fra Think på plass er det i

beste fall mulig å reise fra dør til dør uten utslipp av ekle gasser og støy.

I Schweizerischen Bundesbahnen, som er både NSB og Jernbaneverket i Sveits, er de strålende fornøyd med dette tilbudet, forteller sjefen for persontogene, Jeannine Pilloud, i en pressemelding:

- De nye el-bilene som nå blir utstasjonert på stasjonene våre, representerer et viktig og fremtidsrettet element i den totale transportkjeden her i landet. Nå blir hele reisen enda mer bærekraftig.

Men gratis blir det ikke å reise grønt. Det er mulig å reservere el-bil fra kl 07 om morgenen til kl 23 om kvelden. Da vil prisen komme på 435 kroner, men da er også alle kostnadene, som rengjøring, vedlikehold, ladning, forsikring og moms, dekt.



Jernbaneverket

Sentralt

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

Info Plan og utvikling

Informasjonssjef
Thor Erik Skarpen
Tlf: 916 55 144
e-post: skarpen@jbv.no

Info Utbygging

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

Info Øst

Fungerende
informasjonssjef
Trude Isaksen
Tlf: 916 56 273
e-post: istr@jbv.no

Info Vest

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

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Den siste «Dc»

Da jeg begynte som informasjonssjef i NSB for 30 år siden, var forkortelsesvesenet en av de første kodene jeg måtte knekke. Det ble raskt klart at «GD» var toppsjefen, nemlig generaldirektøren og at GD ikke hadde noe med G for gods å gjøre. Men ellers vrimlet det av bokstavkombinasjoner som mer eller mindre forståelig hadde med stillinger og funksjoner i jernbanen å gjøre. En av disse var altså «Dc». Det vil si: det var ikke én Dc, men åtte, og disse åtte menn – det var alltid bare menn – var ikke hvem som helst. Det ble om NSBs distriktssjefer sagt at de rangerte på linje med biskopen og politimesteren på de steder der de regjerte, og at de hadde med seg c for chef i stillingsforkortelsen var nesten bare naturlig.

Distriktsordningen i NSB kom samtidig med at overbygningen over de norske jernbaner Norges Statsbaner ble etablert i 1883. Fra starten av var det seks jernbandedistrikter. Da jeg begynte i 1981, var det Dc-er i Oslo, Drammen, Hamar, Trondheim, Stavanger, Bergen, Kristiansand og Narvik. Og denne rekkefølgen er ikke tilfeldig, den er nærmest vedtektsfestet.

Distriktsordningen hadde sine positive og negative sider. Det var lett å finne fram for publikum og kunder. Under distriktssjefen lå alt som hadde med jernbanen å gjøre enten det var person- eller godstrafikk, skinnegang og kontaktledning, drift, vedlikehold og investeringer. Men systemet innbød til kamp for seg og sitt. Det var ikke alltid distriktets mål harmonerte med de overordnede krav og forventninger til NSB som konsern. Men den som måtte tenke på å endre distriktsstrukturen, fikk raskt erfare at ordningen var godt sementert. Halvt i spøk ble det sagt at NSBs distrikter var beskyttet av Grunnloven! Regionale stortingsrepresentanter stod vakt om sine distrikter.

Det var således litt av en overraskelse som møtte NSBs åtte distriktssjefer på en lederkonferanse på Leangkollen i 1988 da de fikk beskjed om at distriktene skulle legges ned fra 1. januar 1989. En av dem, distriktssjefen i Stavanger Øistein Døvik, uttalte ved anledningen de berømte ord: «Vi kom som konger, men reiste hjem som evnukker».

Ved omorganiseringen i 1989 forsvant samtlige Dc-er, og det er ikke det som

gjør Døvik til «den siste Dc». Øistein kunne ha fått hvilken stilling som helst i NSB-konsernet om han bare hadde vært villig til å forlate Stavanger, men skiensgutten slo til de grader rot i oljebyen i vest at han ikke ville flytte østover. I stedet ble det bussdrift i regi av NSB Biltrafikk i Rogaland og senere NSBs datterselskap Nettbuss som ble fremtiden for Øistein inntil året 2008. Da ble han tilsatt som regional koordinator for all virksomhet som NSB-konsernet har i Rogaland. Med andre ord ble han reengasjert som «distriktssjef», men da selvsagt uten styring på de områdene som ved separasjonen og senere skilsmissen mellom NSB og Jernbaneverket i 1996 ble lagt til Jernbaneverket.

En liten ting til: Øistein Døvik er en av de siste lederne i NSB som har gått alle gradene i etaten etter at han ble ansatt som stasjonsbetjentaspirant i Skien i 1964 til han ble takket av etter 47 år i tjenesten i sommer. Nå er også den siste Dc blitt pensjonist fra denne stillingen, men det er slett ingen evnukk som har gått av toget og bussen!