

Jernbane

NR 1•2012

magasinet

Nye togtider

Med et krafttak for jernbanen vil de nye NSB-togene kunne gå hvert kvarter til og fra Hamar, Fredrikstad og Tønsberg.

SIDE 4-13



Jernbaneverket

De store planene

Nå kommer de på løpende bånd – de store og viktige planene for hvordan jernbanen skal utvikles. Først ute var høyhastighetsutredningen som ble lagt fram i slutten av januar etter to års hektisk arbeid. Utrederne har fått mye ros for et solid og grundig arbeid.

Høyhastighetsutredningen konkluderer med at det er fullt mulig å bygge høyhastighetsbaner i Norge. Togene som skal trafikere banene, vil kunne drives bedriftsøkonomisk lønnsomt hvis kostnader forbundet med investeringene i infrastrukturen holdes utenfor. Underveismarkedet er viktig, og høyhastighetsbaner vil være et godt bidrag til regional utvikling.

Samfunnsøkonomien er imidlertid negativ. Dette gjelder de fleste norske samferdselsprosjekter. Mange blir likevel gjennomført fordi de anses som nødvendige.

Noen har også trukket fram miljøregnskapet på den negative siden, fordi det tar forholdsvis lang tid før en oppnår klimanøytralitet med de forutsetningene om energisammensetning som prosjektet har lagt til grunn. Det vil nødvendigvis bli utslipp når det bygges, men det er viktig å huske at jernbanen er den eneste transportformen som kan bli klimanøytral.

En av de viktigste konklusjonene er at det ikke er noen motsetning mellom en satsing på InterCity-strekningene og et høyhastighets-tilbud mellom de store byene. Det synes å være bred politisk oppslutning om at satsing rundt de store byene, og ikke minst InterCity, er satsing nummer én på investeringsiden. Så kan et bedre tilbud på fjernstrekningene utvikle seg med utgangspunkt i det som er bygd opp for å avvike de daglige arbeidsreisene.

Derfor er også forventningene store når konseptvalgutredningen for InterCity-strekningene legges fram 16. februar. Også her er det omfattende arbeid som er utført, i tett dialog med lokale myndigheter og andre interessenter. Det er grunn til å anta at hoveddiskusjonen her ikke vil være om vi skal bygge moderne dobbeltspor i InterCity-området, men om hvor raskt det er mulig å realisere planene.

Jernbanedebatten vil sikkert pågå for fullt fra samferdselsetatene legger fram forslaget til neste Nasjonal transportplan i måneds-skiftet februar/mars til den skal behandles i Stortinget våren 2013. Det blir en viktig debatt, for nå trenger jernbanen et skikkelig løft, forutsigbare rammer og avklaringer om hvilken rolle jernbanen skal spille i et langsiktig perspektiv.



Elisabeth Enger

Innhold



12
Kjappere

Planleggingen av en liten jernbanestrekning kan ta ti år. Nå jobber et hurtigarbeidende utvalg med å gå gjennom hele prosessen.



22
Olympisk

Knut Brattvang står midt oppe i en jernbaneinnsats ingen har sett maken til siden OL på Lillehammer.



38
Flyttet

Hun mistet barndomshjemmet sitt til fordel for ny jernbane. I dag er hun glad for at hun tok med «Furtebua» og flyttet raskt.



28
I stormen

Tom Stillesby har som leder av høyhastighetsutredningen måttet tåle mye – for eksempel å bli kalt «mindre begavet».



26
NB!

Om åtte år har halvparten av signalanleggene på norsk jernbane passert sin forventede levetid.

Toget går nå	4
Kommentarer fra samferdselspolitikere	9
Kommentarer fra eksperter	11
Statsråden vil kjappe på	12
Innenriks	14
Jernbaneutbygging i olympisk tempo	16
Trimmer omformere	20
Min arbeidsdag	22
Sagt om jernbanen	23
Innenriks	24
Nye signaler for over én milliard i året	26

Møte med	29
Stasjonen ble et eventyr	32
32 000 reisende daglig	35
Månedens gjest	36
Fra sjokk til ny fremtid	38
Forhandlinger og følelser	40
Mitt jernbanebilde	42
Årets jernbanebilde 2011	44
Utenriks	46
På skrått bakfra	48

Jernbane NR 1 • 2012 magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR: Svein Horrisland
REDAKTØR: Tore Holtet
FOTAJOURNALIST: Øystein Grue
JOURNALIST: Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER: Arne Danielsen, Reidar Skaug Høymork, Trygve Monsen, Lars Hagen
FORSIDE: Øystein Grue

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 03.02.2012
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

Toget går nå

- ▶ Med 230 km nye dobbeltspor blir det mulig å innføre kvartersruter til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg og halvtimesavganger til Lillehammer, Halden og Skien
- ▶ Et nytt intercitynett på Østlandet er avgjørende for å kunne tredoble godstrafikken med tog
- ▶ IC- og høyhastighetsbaner kan avlaste storbyene med å fordele veksten på regioner og distrikter

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



«Hvis man vil beholde jernbanen, kommer man ikke utenom å ta et kraftig løft. Gi oss forutsigbare rammer og en dato for når det skal være ferdig»

ANITA SKAUGE, plan- og utviklingsdirektør i Jernbaneverket



«Grenland vil framstå som det tunge knutepunktet mellom Oslo og Kristiansand»

TERJE RIIS-JOHANSEN, fylkesordfører (Sp) Telemark

Før stortingsrepresentantene skal debattere og votere over en ny Nasjonal transportplan våren 2013, skal de i det minste ha fått dokumentasjon nok til å vite hva de gjør. Innspurten foregår nå. Forventningene til utfallet er allerede høye.

– Hvis jernbanen skal ha noen framtid på sikt, må den levere et mer relevant tilbud både for person- og godstrafikken enn i dag. Hvis man vil beholde jernbanen, kommer man ikke utenom å ta et kraftig løft, slår plan- og utviklingsdirektør Anita Skauge i Jernbaneverket fast.

Forventningene knytter seg til om det er vilje til å ta dette tunge løftet. Samferdselsministeren lover et godt hovedveg- og jernbanenett innen 20 år. NSBs innkjøp av 50 topp moderne tog bygd på kvalitetskrav som ellers er forbundet med flyindustrien, peker også mot andre spor og traseer enn de som har ligget der i 100–150 år.

Seierherren

De høye forventningene til hva Stortinget kommer fram til i juni neste år, deles over hele Sør-Norge, fra fylkeskommuner og kommuner til et utall interesseorganisasjoner og ikke minst alle de tusener som er avhengig av toget for å få en hektisk hverdag til å gå opp.

Reisetider høyhastighet

Her er de korteste reisetidene med et høyhastighetsnett i Sør-Norge:

Oslo-Trondheim

via Østerdalen 2:11
via Gudbrandsdalen 2:59

Oslo-Bergen

via Numedal 2:37
via Hallingdal 2:06
via Haukeli 2:16

Oslo-Stavanger

via Vestfold 3:31
via Drammen-Porsgrunn 3:02
via Haukeli 2:27

Oslo-Stockholm

via Askim 2:56
via Lillestrøm 2:47

Oslo-Göteborg

via Fredrikstad 2:18
via Ski-Sarpsborg 1:40

Fylkesordfører Terje Riis-Johansen i Telemark føler seg allerede som en vinner. For mens fylkesordførere har kommet og gått, har det 130 år gamle jernbanespor rundt Oklungen – en gang en livgivende navlestreng mellom Grenland, Vestfold og resten av Østlandet – nå tatt kvelertak på forbindelsen. Helt til i høst.

Når champagnekorkene smeller for året 2013, skal de første salvene ha gjallet for ei ny tid. For det er Riis-Johansen sikker på at det blir:

– I dag er vi blitt en utkant av Østlandet og en utkant i forhold

til Sørlandet. I det øyeblikket vi får en rask kommunikasjon mellom Vestfold og Grenland, og – aller best – en forbindelse videre sørover mot Kristiansand, vil Grenland framstå som det tunge knutepunktet mellom Oslo og Kristiansand.

I motbakke

I lange tider var Grenland synonymt med det moderne Norge, der tungindustrien pustet økonomisk liv i et sidrompa og fattig land. Men etter et par tiår med omstilling har den ene store arbeidsplassen etter den andre smuldret opp og blitt borte. Det har gitt Gren-



VINNER: Fylkesordførere har kommet og gått i Telemark uten at de har sett snurten av en lenge etterlengtet modernisering av togforbindelsen mellom Vestfold og Grenland. Nå kan Terje Riis-Johansen juble for byggestart i høst. Kanskje kommer det mer...

FOTO: ARVID BÅRDSTU

Reisetider IC

Her er noen mulige reisetider hvis IC-nettet bygges ut:

Oslo-Skien

1 dag: 2:50
Med dobbeltspor: 1:44

Oslo-Halden

1 dag: 1:45
Med dobbeltspor: 0:53

Oslo-Lillhehammer

1 dag: 2:14
Med dobbeltspor: 1:19

land den høyeste arbeidsledigheten i Norge.

– Vi har vært gode til å få på plass nye arbeidsplasser, men det har ikke vært nok til å fylle opp etter de som er blitt borte. Der andre regioner har fått vekst, har vi ikke klart det, sier Riis-Johansen, og peker mot Campus Kjølnes et par steinkast fra Porsgrunn stasjon. Der ligger det største studiestedet for Høyskolen i Telemark med 2 300 studenter. 18 mil den andre veien ligger Universitetet i Agder. Riis-Johansen drømmer om å skape en kjerne-reaksjon mellom de to og få ny energi for Grenland som resultat.

«Det vi har, svarer ikke til de utfordringene, forventningene og kravene folk har til hva jernbanen bør levere»

ANITA SKAUGE, plan- og utviklingsdirektør Jernbaneverket

Men det forutsetter gode kommunikasjoner.

Forventningene

– Den IC-utredningen vi skal overlevere 16. februar, vil vise det potensialet jernbanen kan ha i å utvikle en tett befolket landsdel som Østlandet, og som har mulighet til å håndtere den befolkningsveksten vi ser komme. For en del områder er det kanskje ikke noe annet valg enn en effektiv jernbane for å klare å håndtere dette uten altfor store arealkonflikter, sier Anita Skauge, og understreker at dette ikke kan imøtekommes bare «ved å ta vare på det man har».

– Det vi har, svarer ikke til de utfordringene, forventningene og kravene folk har til hva jernbanen bør levere i dag, sier Skauge.

Stort engasjement

Disse forventningene har Skauge følt på i prosessen med IC-utredningen når det har vært arbeidsmøter med fylkesordførere, ordførere, andre lokale politikere og administratorer til stede for å diskutere alternative løsninger for en moderne jernbane i deres distrikt.

FÅR SKRYT: Prosjektleder for høyhastighetsutredningen, Tom Stillesby og jernbanedirektør Elisabeth Enger får skryt for rapporten som onsdag 25. januar ble overlevert samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa.

– Vi har møtt et helt annet engasjement enn vi noen gang før har opplevd. Jeg tror alle oppfatter det slik at det blir mulig å tiltrekke seg arbeidskraft og nye innbyggere, og at dette er noe de må ta del i for å bli med i et bo- og arbeidsmarked som strekker seg lenger utover

fordi avstandsulempen blir mindre med en moderne jernbane.

Å fare fort eller ei

Dette engasjementet har også prosjektleder Tom R. Stillesby følt direkte på kroppen de knappe to årene han har ledet utrednings-

«Jeg vil sette en dato for når intercitynettet skal være ferdig.»

MAGNHILD MELTVEIT KLEPPA, samferdselsminister (Sp)

arbeidet om høyhastighetsbaner i Norge. Det er kanskje ikke så rart. Ett av de oppsiktsvekkende funnene i utredningen er at underveistrasfikken vil utgjøre 30-40 prosent av trafikken.

– Det er ikke nødvendig med høyhastighetsbaner for å erstatte

flytrafikken. Den klarer seg utmerket. Hvis det skal bygges høyhastighetsbaner, er det for å gi distriktene underveis et mye, mye bedre tilbud som vil gi økt bosetting og næringsutvikling i regioner og distrikter gjennom betydelige reisetidsforkortelser, sier Stillesby.

Når det er sagt, er han klar på at IC-trianglet må bygges ut først med dobbeltspor og moderne linjeføring.

– Ja, hvis det skal bygges høyhastighetsbaner i Norge, må intercitylinjene bygges først. Det gir ingen konflikter i forhold til å bygge et høyhastighetsnett i forlengelsen av det.

Avsporingen

Etter at utredningen ble overlevert statsråden, har inntrykket i media dreid seg mye om at dette blir så samfunnsøkonomisk ulønnsomt at vi bare kan glemme det.

Høyhastighetsutredningen skulle sjekke ut sju parametere og kunne konkludere med at for seks av dem vil slike baner være positivt. Det er bare det ene, den samfunnsøkonomiske lønnsomheten, som scorer negativt.

Når Stillesby skal oppsummere funnene, så er ordene hans slik:

– Vi ser egentlig ganske positivt på dette. Noen mener at høyhastighetsutredningen må dømmes nord og ned bare på grunn



KOMMENTARER FRA SAMFERDSELSPOLITIKERE



Knut Arild Hareide (KrF),

leder Transportkomiteen:
– Jeg synes dette er spennende. Nå ligger alt til rette for at vi kan legge en strategi for fremtidens jernbane i Norge. Hvilke hastigheter skal vi ha, hvor mye av dette

skal vi bygge ut og med hvilken tidshorisont – det er nå vi har muligheten til å legge denne strategien. Nummer 1 er IC-trianglet. Det må bygges ut fullt ut, det forsvaret seg selv. Jernbanen er det beste virkemiddelet vi har for å unngå at all den fremtidige veksten kommer i storbyene, men at vi også får vekst mellom storbyene. Jeg tror vi med denne utredningen, selv om det sikkert blir debatt rundt enkelte ting, nå har fått et godt grunnlag til å debattere hvilken satsing vi skal ha i det framtidige Jernbane-Norge.



Anne Marit Bjørnflaten (Ap),

første nestleder Transportkomiteen:

– Jeg synes det er gjort et veldig bra arbeid og at vi har

fått et godt faglig grunnlag for å ta debatten om jernbanen videre. Det som overrasket meg mest positivt, er passasjergrunnlaget. Det viser at folk foretrekker tog framfor fly og bil hvis det foreligger et godt alternativ. Det andre er at man kan peke så klart på ringvirkningene stedene underveis vil få. Jeg tror jernbanen blir minst like viktig i neste NTP-periode som den

har vært i denne. Nå har vi fått mange, nye, gode argumenter.



Bård Hoksrud (FrP),

andre nestleder Transportkomiteen:

– Min første reaksjon er at

dette kommer til å bli veldig dyrt. Jeg tror vi skal bruke ressursene på den jernbanen vi har og veinettet i tillegg. Vi holder nå på med å bygge dobbeltspor for å komme kjappere ned gjennom Vestfold til Porsgrunn. Jeg tror vi må ha en sammenkobling med Sørlandsbanen via Brokelandsheia, det tror jeg er veldig fornuftig. De fantastiske planene vi har hørt om her, tror jeg vi må ta ned til et mer fornuftig nivå. Om togene kan kjøre i 220 km/t, er det nok for meg. Det viktigste nå er få bygd ut IC-trianglet.



«Jeg tror både på flere passasjerer og en sterkere regional utvikling enn det som hittil er kommet fram»

THORE WESTERMOEN, fylkesvaraordfører (KrF) i Vest-Agder og leder av Jernbaneforum Sør

av at den samfunnsøkonomiske analysen er negativ. Det vil ikke jeg gjøre. Hvis oppdraget hadde gått ut på å finne ut om høyhastighetsbaner ville være samfunnsøkonomisk lønnsomme, kunne jeg ha regnet ut det den første dagen på jobben og vært ferdig.

Likevel er det grunn til å peke på at den ønskede økningen i godstrafikk på jernbane med nye baner ikke slår ut i de samfunnsøkonomiske vurderingene. I modellberegningene vil ikke bygging alene føre til flere godstog.

– Selv med dobbeltspor vil ikke disse bli tatt i bruk før terminal-

ene er på plass, forklarer Tom R. Stillesby.

Det hjelper ikke med plass til flere godstog på sporet mellom Oslo og Trondheim så lenge godsterminalene på Alnabru i Oslo eller Brattøra i Trondheim ikke klarer å handtere flere.

Vanskelig oppsummering

Det er fullt mulig å bygge høyhastighetsbaner i de korridorene som skulle undersøkes. Trafikken vil gi nok inntekter selv med «vanlig NSB-pris» til å dekke kostnader til lønn og tog og i tillegg betale for nødvendig, daglig vedlikehold av banen. Noen trasévalg vil gi høyere CO₂-utslipp enn andre, men utslippene etter utbyggingen vil for all framtid være mindre enn for alle andre transportformer.

Hodepinen for Stillesby var at ingen av trasévalgene scoret best på alle parametrene som er vurdert.

– Jeg synes jeg stikker nakken ut ved å peke på noen, sier Stillesby, som likevel landet på å anbefale strekningen Porsgrunn-Sandnes og en utbedring av Bergensbanen for 35 milliarder kroner samt bygging av Ringeriksbanen til 15-20 milliarder. Da vil reisetida mellom Bergen og Oslo komme ned på 4:15t og trafikken gi et overskudd stort nok til å dekke drift og vedlikehold.

For Sørlandsbanen og Dovrebanen hjelper det lite å bruke mange milliarder på å få ned reisetida med 20 prosent sammenliknet med dagens. Det lokker ikke nok nye passasjerer likevel.

Midtpunkt

Fra den tidligere så hektiske Eidanger stasjon ser Terje Riis-Johansen for seg at Grenland på nytt kan bli et midtpunkt. Han lover at det ikke skal stå på dem for å få til det.

– Vi kommer til å intensivere arbeidet med planleggingen. De lokale prosessene skal ikke på noe tidspunkt i prosessen videre være til hinder for det. Vi skal snu oss så kjapt det overhodet er mulig, lover Riis-Johansen og jubler:

–Vi har plass til flere innbyggere. Det burde åpenbart også være i Oslos interesse å lette presset på dem. Det blir ikke bedre for folk som bor i Oslo at køene blir lengre og at presset på alle offentlige tilbud blir større. Med en moderne jernbane kan en få det beste ut av to verdener. For den enkelte blir livet mer spennende når man kan velge hvor man vil bo og arbeide. De siste månedene har vært de absolutt beste for jernbane i Telemark!

Oppildnet

Riis-Johansen er på samme lag

som Thore Westermoen, leder i Jernbaneforum Sør. Han representerer fylkeskommuner og kommuner fra Vestfold i nord til Rogaland i sørvest.

Han er oppildnet over at Høyhastighetsutredningen løfter fram Sørvestbanen – kystbanen som etter beregningene vil få én million flere reisende enn andre strekninger.

– Vi er enig i den prioriteringen Høyhastighetsutredningen skisserer: Først dobbeltspor gjennom Vestfold, dernest sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, så Sandnes-Egersund, Porsgrunn-Kristiansand og Egersund-Kristiansand.

Gevinst underveis

– Den store fordelene med en slik utbygging er at vi kan ta ut gevinsten underveis. Når en kobler sammen Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, vil man få ned reisetiden på kort sikt, sier Westermoen, som er overbevist om at potensialet for underveistraffikken er undervurdert.

– En sørvestbane vil knytte vestfoldbyene, Grenlandsregionen, Agder og Rogaland sammen, og de er alle sterke næringsregioner med stor befolkningsvekst. Jeg tror både på flere passasjerer og en sterkere regional utvikling enn det som hittil er kommet fram, sier han.

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa, selv fra Rogaland, sier hun registrerer den faglige konklusjonen om passasjergrunnlaget på en ny kystbane. – Men hvor og i hvor stort omfang vi skal bygge, får vi komme tilbake til.

Dato og finansiering

– Er det en fordel at hele regionen snakker med én stemme?

– Ja, det har vi sett mange ganger. Der en region står samlet, er det lettere å få gjennomslag.

Men: De største entusiastene må nok forberede seg på at det er et stykke fram.

Kleppa understreker at det viktigste er å få et nytt intercitynett på plass, og hun påpeker at hun har bedt om en dato for når dette skal stå ferdig.

– En samlet norsk jernbane ledet av departementsråden har anbefalt et vesentlig høyere bevilgningsnivå, større forutsigbarhet og en annen organisering av jernbaneutbygging ...

– ... og dette blir en viktig del av arbeidet med Nasjonal transportplan. Jernbanen er i dag helt avhengig av statlige midler, mens en på veisiden har langt flere muligheter for finansiering. Så dette må vi se nærmere på, sier samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa til Jernbanemagasinet.

KOMMENTARER FRA EKSPERTER



Jean-Francois Paix

Ass. direktør i direksjon for Frankrike-Europa i den franske toggiganten SNCF:

– Utredningen er fremragende og meget interessant. Den består av tre enheter/faser som tydeliggjør muligheten, gjennomførbarheten og nytte/viktigheten av de forskjellige høyhastighetsstraseene i forhold til de ulike tidsaspektene. I forhold til sammenlignbare prosjekter i Frankrike kan jeg fastslå at utredningen er blitt styrt av meget høy kompetanse og seriøsitet.



Oskar Frøidh

Forsker ved Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm og delutredet til den svenske høyhastighetsutredningen: – Det er utført et ambisiøst arbeid som har gitt en god, oversiktlig studie av disse spørsmålene. På et overordnet nivå tror jeg det nå er tilstrekkelig med informasjon, men det er fortsatt mye som kan foredles og gjøres bedre. Det kan man gjøre når man finner det interessant å gå mer i detaljer.



Richard Eccles

Leder av planleggingsdivisjonen i Network Rail, UK: – Det er en svært spennende utredning. I Norge skal toget utfordre flytrafikken. I England skal vi bygge høyhastighetsbaner fordi det ikke er mer

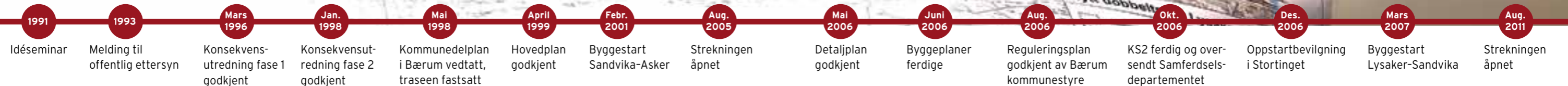
kapasitet på de eksisterende linjene. Det blir en annen problemstilling. Men vi kan begge lære av hverandre. Jeg har allerede meldt tilbake om ting jeg har lært gjennom denne utredningen.



Steinar Strøm

Dr. oecon, professor i økonomi ved universitetet i Torino, professor emeritus ved UiO, toneangivende økonom i Norge gjennom de siste 30 år: – Det er gjort et veldig bra arbeid både av teknisk og økonomisk art. Prosessen med høyhastighetsutredningen er blitt mye bedre enn den i forkant av byggingen av Gardermobanen og flyplassen. Denne er mye mer profesjonelt utført.

20 ÅR: Det tok ti år å planlegge og ti år å bygge den 17,4 kilometer lange jernbanestrekningen mellom Lysaker og Asker. Nedenfor ser du hvorfor.



Statsråden vil kjappe på

Samferdsleminister Magnhild Meltveit Kleppa vil ha eit moderne hovudveg- og jernbanenett innan 20 år. For å få til det må ein gjere planlegginga meir effektiv. – Me bruker i dag for lang tid og for store ressursar på planprosessane, seier Kleppa.

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

I gjennomsnitt tek det nærare ti år frå ein planprosess startar opp til spaden kan setjast i jorda. Plan- og bygningsloven saman med statleg planstyring set rammene for korleis planarbeidet skal utførast. Da går tida.

– Me må sjå på korleis dette kan gjerast samstundes som me tek vare på openheit og dei demokratiske prinsippa, understrekar statsråden, som no har sett fart på arbeidet med å finne fram til måtar å effektivisere arbeidet på.

For å understreke at ho meiner alvor har ho sett ned eit utval som skal sjå på den statlege planprosessen. Utvalet, som har med representantar frå Byggenæringens Landsforening, KS (Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon), Vegdirektoratet og Jernbaneverket i tillegg til folk frå departementet, skal vere ferdig allereie til 1. april.

Omstendeleig prosess ...

Når det i snitt tek om lag ti år å få fram ein plan klar til bygging, er det sikkert noko å hente for å knappe inn på tidsbruken. Men kvar? Det er det mange som meiner noko om.

Audun Lågøy er direktør i Byggenæringens Landsforening. Han trur ikkje det er noko gale med Plan- og bygningsloven, men meiner at praktiseringa kan bli betre:

– Eg etterlyser ein tydelegare stat, ein stat som kan setje ein dato for når spaden skal i jorda.

Stortinget må fatte vedtak om kva for korridorar som skal byggjast ut, og så må Samferdsledepartementet saman med etatane ha større fridom innan desse rammene. I dag er Stortinget for langt inne i detaljane, seier Lågøy, som vil ha ein eigen planprosess for riksveg- og jernbaneutbygging:

- Større grad av føreseielegheit, eit planforum som tidleg premissgjev, at staten samordnar dei ulike statlege etatane sine interesser og at kommunane må dekkje kostnadsdrivande tiltak dei sjølve vil ha gjennomført, trur eg er viktige moment for å få meir effektive planprosessar, seier Lågøy.

...mykje arbeid

I Statens vegvesen har talet på årsverk nytta til planlegging auka frå 600 i 2005 til 1200 i dag, fortel Roar Midtbø Jensen, avdelingsdirektør for planlegging og grunnverv i Vegdirektoratet. Dei har sett på korleis planprosessen kan

kortast ned innanfor lovverket som gjeld i dag. Men i Statens vegvesen som i Jernbaneverket blir det også planlagt mykje som det aldri blir noko av:

- Strategiske prioriteringar bør skje først slik at ein kan avgrense prosjektplanlegginga. Dessutan ser det ut som om den statlege samordninga manglar. Sjølv om det er semje om tiltaket, blir det for ofte konflikter mellom statlege etatar, seier Midtbø Jensen, og legg til ein annan tidstjuv: – Når store prosjekt skal krysse fleire kommunegrensar, kunne det vore ein forening med sterkare statleg styring. Men da må ramevilkåra endrast, seier Midtbø Jensen.

...og noko slendrian?

Tom Hoel har tretti år med plan- og bygningslov i Miljøverndepartementet bak seg, mellom anna ni år som ekspedisjonssjef for planavdelinga. Han trur det er mykje å hente på det trivielle planet:

- Eg trur ei generell årsak til at planprosessen tek så lang tid, er at sakene blir liggjande for lenge, seier Hoel, og syner til eit aktuelt prosjekt, Fellesprosjektet E6-Dovrebanen ved Mjøsa:

- Godkjenninga frå Miljøverndepartementet er datert 24. februar 2009, men løyvingane frå Stortinget kom ikkje før like før jul i fjor, det vil seie nesten tre år seinare.

Hoel trur det er mogleg å effektivisere med det lovverket vi har i dag: – Men det krev politisk vilje og at alle går i seg sjølve for å stramme inn mest mogleg, seier Hoel.

Det siste er Marianne Harg, president i TEKNA, samd i er eitt av dei viktigaste tiltaka som kan gi raskare prosessar. Men ho meiner òg det er mykje å hente på betre samhandling og på føreseielegheit – ikkje minst med omsyn til finansiering.

– Meir prat!

Ei som byggjer for harde livet, er

Stine Ilebrekke Undrum, prosjektleder i Jernbaneverket Utbygging. Ho kunne opne parsellen Barkåker-Tønsberg sist haust og er no i gang med å byggje dobbeltspor for 250 km/t på strekninga Holm-Holmestrand-Nykirke.

Da Vestfoldbanen blei bygd på 1880-talet, tok det til saman 6-7 år å planleggje, prosjektere og byggje banen (med handkraft). Sjølv i dag går det bra fort unna nedover Vestfold. Den viktigaste innsatsfaktoren meiner prosjektlederen er kommunikasjon.

– Ja, eg trur det viktigaste av alt er å kommunisere godt med dei vi skal samhandle med. Eg trur vi kan unngå mange motsegner ved å ha ein betre dialog tidleg. Vi kan ikkje få kommunisert nok, seier Ilebrekke Undrum, som kan slå i bordet med at godkjenninga av reguleringsplanen for stasjon i fjellet i Holmestrand berre tok seks månader!

CargoNet held fram

CargoNet skulle leggje ned all den innanlandske kombitrafikken i Sverige frå ruteendringa 11. desember, men vart overtala av dei største kundane til å halde fram med nokre av rutene. Med garantiar frå desse kundane har CargoNet vedteke å halde fram til 31. mars med daglege godstog mellom Göteborg Norra og Umeå/Luleå, og mellom Malmö og Umeå/Luleå. Om dei framleis kan få Green Cargo til å stille med lokførarar og lokomotiv, kan det hende CargoNet køyrer etter denne datoen også.

Ny tunnel til Arna

Fleirtalet på Stortinget vil syte for pengar til oppstart av arbeidet med dobbeltspor mellom Bergen og Arna i 2013. Dei tidlegare delprosjekta Bergen-Fløen og ny tunnel gjennom Ulriken blir slegne saman til eitt prosjekt for å gi ein rasjonell framdrift. Regjeringspartia ber i sitt budsjettarbeid Samferdselsdepartementet sørge for at prosjektet har nødvendig planavklaring til å starte opp i 2013. Dette inneber at Jernbaneverket må disponere sine ressursar slik at anleggsarbeidet for fellesprosjektet med dobbeltspor frå Bergen stasjon, via Fløen, gjennom Ulriken og altså til Arna stasjon kan startast opp i 2013, heiter det i ei melding frå Magne Rommetveit (Ap), medlem av transportkomiteen.

Prisauke

Frå nyåret vart det atskilleg dyrare å sende gods med jernbane. Grunngevinga for å setje opp prisane så mykje meir enn vanleg konsumprisauke er den dårlege kvaliteten på infrastrukturen. Direktør Per A. Kartnes i DB Schenker AS reknar med uventa kostnader for godsframføring også i år. Han viser til at dei ikkje har andre moglegheiter enn å leggje på prisane for å få dekt opp eigne kostnader. Eigentleg tykkjer han at staten skulle ha teke nokre av ekstrakostnadene knytte til godstog som aldri kom fram eller som kom fram altfor seint.

Bombesikker GSM-R

Med signaturene på plass kan Nokia Siemens Networks og Jernbaneverket skride til verket: Å få på plass en GSM-R-sentral til - for å sikre at togene ikke blir stående om noe ryker.

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

Utbyggingen av GSM-R-nettet i Norge skjedde med stor kraft fra 2003. Men helt siden den gangen har et såkalt redundant (dobbel) system stått på ønskelista. Nå kommer det.

- Det verste som kan skje er at vi får bortfall av radiosignalene fra Marienborg. Med et system som speiler anlegget på Marienborg, vil vi sikre at togtrafikken kan gå likevel, sier avdelingsleder Svein Erik Rasmussen i BaneNett.

Tvillingsentralen skal plasseres i den gamle u-båthangaren Dora II i Trondheim, som ifølge Rasmussen er glimrende for sikkerhetskritisk utstyr.

Inkludert leveransene fra Nokia Siemens Networks vil hele utbyggingen komme på drøye 190 millioner kroner.

Høy oppetid
Målet for Operasjonssenter Marienborg er å ha en oppetid på GSM-R-nettet på 99,975 prosent.



For 2011 ble resultatet enda bedre, 99,99 prosent. Men brannen på Oslo S i slutten av november 2007 var en vekker for hvor viktig det er med redundante system når noe skjer. Den gangen stoppet ikke bare togene, men også telefon- og datasamband ble slått ut over store deler av Østlandet.

- Vi har både batterier og diesellaggregat i bakhånd for å sikre strømforsyningen. Dessuten skal vi sikre oss med flere fibernet, forsikrer Rasmussen.

Når det haster ekstra med å få på plass den andre datasentralen, er det fordi GSM-R vil være et helt avgjørende element for å ta i bruk

FORNØYD: Sirpa-Helene Sormuren i Nokia Siemens Networks undertegner avtalen om ny GSM-R-sentral. Ved hennes side kollega Esa Harju. T.h.: Torbjørn Berger i Jernbaneverkets BaneNett.

signal- og sikringsystemet ERTMS. Datasentralen i Dora II skal etter planen være operativ høsten 2014.



SER LYSET: Fylkesordfører Tore O. Sandvik trur framleis at toga på Trønderbanen og Meråkerbanen skal kunne gå på straum til 110-årsdagen for unionsoppløysinga - 7. juni 2015.

Gir kraft til elek trifisering

Jämtlands län saman med Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag fylkeskommunar vil ikkje lenger vente på ei elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

På nyåret vart foreininga Elbanen Steinkjer-Trondheim - Storlien stifta av dei to fylkeskommunane i Trøndelag og Jämtlands län i samarbeid. I midten av februar skal foreininga halde årsmøte der dei skal vedta vedtektene for foreininga og tilsetje dagleg leiar.

- Målet vårt er å få prosjektet elektrifisering frå Trondheim til Steinkjer og Storlien. Dei pengane som krevst til dette, reknar vi med å få attende frå staten, seier fylkesordfører Tore O. Sandvik.

Det har i mange år vore snakka om elektrifisering av desse strekningane. Før krigen var det semje om framdrifta for Meråkerbanen på norsk og svensk side. Svenskane gjorde sin del av jobben, men tyskarane sette ein stoppar for planane på norsk side. Over 70 år på etterskot kan det no bli noko av.

For treigt
Fylkeskommunane i Sør- og Nord-Trøndelag har hatt elektrifisering øvst på ønskelista i samband

med Nasjonal transportplan fleire gonger - utan at noko har skjedd.

- Dei dieselmotorvognene som NSB nyttar mellom Trondheim og Steinkjer, syng på siste verset. Dessutan er det eit sterkt ønske om å kunne køyre med straum heile strekket mellom Östersund og Trondheim til glede og gagn for folk og næringsliv, grunngir Tore O. Sandvik initiativet med.

Når prosjektera er ferdig, skal foreininga la staten, på vanleg vis, utføre sjølv bygginga.

- Ein av dei viktigaste måtane å kome inn i NTP på, er å vere «gryteklar». Det skal vi sørge for å vere, seier Sandvik bestemt.

Velferdsmidlar

13. februar går fristen for å søke om velferdsmidlar for 2012 ut. Jernbaneverket har ca. 1,5 millionar kroner til rådvelde. Om lag halvparten av desse midlane er sett av til ein pott for tiltak som kjem alle til nytte. Ein søknad om velferdsmidlar må ha med ei grunngeving for søknaden, til dømes ei utgreiving av tiltaket, og eit budsjett. Adressat for søknadene er Per J. Gire i Jernbaneverket Organisasjon og Personal.

Nye godstog

CargoNet starta i desember med å køyre tre tog i veka mellom Skandiahammen, som er namnet på kontainerterminalen ved Göteborgs Hamn, og Alnabru. Toga går frå hamna om kvelden til Alnabru der dei kan bli lossa og lasta over på tog vidare til Stavanger, Bergen eller Trondheim same dag og vere framme i desse byane om ettermiddagen. Toga frå Alnabru går om morgonen måndag, onsdag og fredag og er framme på Göteborgs Hamn om ettermiddagen med retur same kveld. Transport med toget kan tingast på kundeportalen til CargoNet.



Dovrebanen i hefteform

Med eldsjelane Ivar Lauritzen (t.v.) og Mogens Juul Rasmussen i spissen er det for 7. gong kome ut eit historisk hefte for strekninga Dombås-Støren, det som opphavleg heitte Dovrebanen. Heftet er på 72 sider med variert og særst interessant stoff. Ikkje minst er det imponerende korleis dei finn fram til glitrande foto frå daglegliv og arbeidsliv langs banen gjennom tidene. Ettersom Dovrebanen nyss fylte 90 år, er det via god plass. (post@dovrebanen.com)

Jernbaneutbygging i olympisk tempo

«Togrevolusjonen» på Østlandet er i gang: For å kunne ta imot nye og lengre tog og innføre et nytt rutetilbud må jernbanenettet bygges om. **25 tiltak** - med en samlet prislapp på omlag **2,5 milliarder kroner** - skal gjennomføres **innen 13. desember 2014**.

Tekst: TORE HOLTET Illustrasjon: GRID DESIGN

VENDE- OG HENSETTINGSPOR

NSB får lengre og flere tog. Flåten utvides med 24 togsett. Disse må kunne parkere og snu. Det må derfor bygges 11 nye vende- og hensettingspor.

2012

Drammen (Sundland/Skamarken), Skien (Borgestad), Kongsberg, Moss og Eidsvoll (også nytt vendeanlegg)

2013

Kongsvinger

PLATTFORMER

Lengre tog gjør at det er behov for å forlenge plattformer.

2013

Mindre stasjonstiltak Kongsvingerbanen

2014

Høvik, Eidsvoll, Ski og Lillestrøm

2015

Skien

OSLOTUNNELEN

Oslotunnelen har allerede vært gjennom en omfattende fornyelse. I tillegg må det gjøres tiltak for å øke kapasiteten.

2012

Frogner (ny stasjon), Moelv, Lier Dal og Hauer seter (ved Jessheim), Spikkestad og Heggedal

2014

Nye signaler og flytting av signaler samt sporombygging for å få plass til

24 tog i stedet for 20 tog gjennom Oslotunnelen.

2015

14,3 km nytt dobbeltspor ved Holmestrand står ferdig

DOBBELTSPOR

17,4 km nytt dobbeltspor Lysaker-Asker og 7,8 km nytt dobbeltspor Barkåker-Tønsberg ferdig i fjor. Disse store prosjektene er en forutsetning for det nye ruteopplegget.

2013

Strømforsyningen bygges om

2014

Nytt kryssingsspor på Frogner og nytt spor 13 på Lillestrøm gjøres ferdig

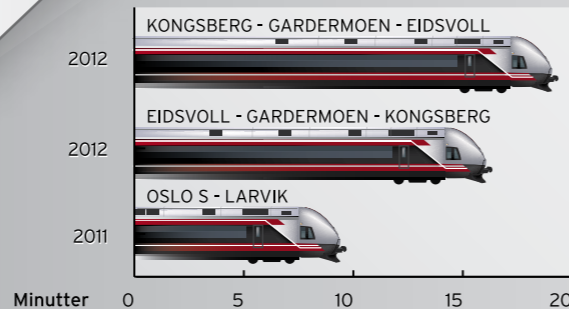
STRØMFORSYNING OG SIGNALANLEGG

For å øke kapasiteten må strømforsyningen oppgraderes og deler av signalanlegget bygges om.

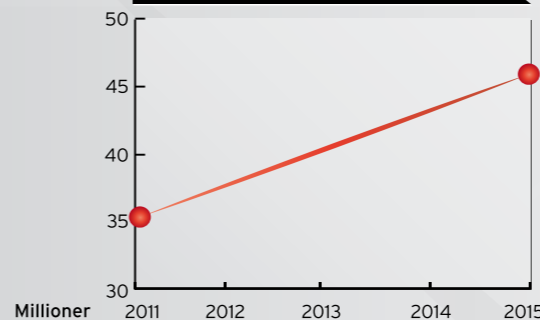
2012

Deler av signalanlegget på Gardermobanen og Hovedbanen skal være bygd om.

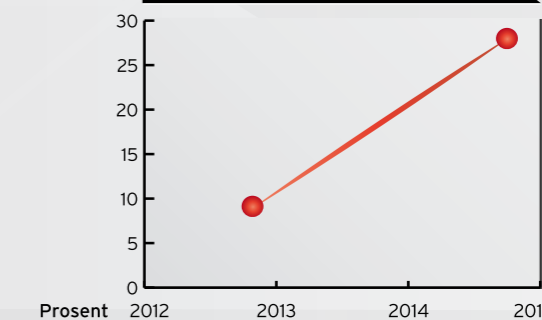
REISETIDSBESEPARSELSE



ANTALL REISENDE



ØKNING I SETEKAPASITET*



*(3 timer i rush)



NYTT: - Her er det mye å glede seg til, kommenterer lokførerinstruktør Rickhard Johansson fra førerplassen på NSBs nye intercity-tog. - Dette lover godt, repliserer lokleder Helge Harder.

«Direkte ankommet fra Sveits nøyaktig i henhold til rute»

DRAMMEN: Nye tog med forfriskende design og en kjent logo i fronten har i løpet av januar blitt grundig testet på stadig flere strekninger - uten å stanse for å ta med passasjerer. Om få uker er NSBs nye flaggskip i trafikk mellom Lillehammer og Skien.

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

- Sveitsisk presisjon, ny-toget ankommet fra Stadler i Sveits nøyaktig i rute! Dette lover godt, kommenterer lokførerinstruktør Helge Harder til kollega Rickard Johansson som stikker hodet ut fra det sist ankomne Flirt, som parkeres på Sundland i Drammen.

Begeistrede lokførere smiler fra øre til øre i føreraset mens nyeste nytt på norske skinner settes i bevegelse. Det lukter ny lakk, nye skinnseter og nytt gulvbelegg.

Innen august i år skal 24 nye togsett være tatt i bruk på pendelen Lillehammer-Skien. Dernest skal det fases inn 26 nye lokaltogsett.

De nye togene har flere seter enn de togene som nå fases ut. De vil gi økt pålitelighet. De vil gå raske. De har bredere dører og lavere gulv, noe som gjør det enklere for alle passasjerer å komme inn på og ut av togene.

Parallelt med fornyelsen av togparken skal passasjerene høste fordeler i form av hyppigere avganger og reduserte reisetider.

Alt dette krever imidlertid mange og til sammen betydelige utbedringer av jernbanenettet på Østlandet, og hele jobben må være helt ferdig innen 13. desember 2014 når den nye grunnruta trer i kraft.

Flere og lengre tog

- Innkjøpet av nye tog gjør at vi får en vekst i flåten på 25 enheter. Disse må kunne parkeres. Dessuten er de lengre enn de gamle, og det betyr at vi både trenger nye og lengre hensettingsspor og lengre plattformer. Disse tiltakene er en forutsetning for å kunne forbedre togtilbudet, sier plandirektør Johan L. Selmer i NSB.

Det var i 2008 NSB lanserte «Ruteplan 2012», som innebærer at mange togpassasjerer i og rundt Oslo ikke lenger trenger å se på klokka fordi det alltid bare vil være noen minutter til neste avgang.

Bakgrunnen var at det nye dobbeltsporet i vestkorridoren ville stå ferdig. Den gangen så ingen de fulle konsekvensene av en total omlegging av rutetilbudet når dette skulle kombineres med innføring av flere og lengre tog.

Det haster

Klarsignalet fra regjeringen om en gradvis overgang til nytt rutetilbud kom i forbindelse med årets statsbudsjett. Selv om den fulle ruteomleggingen er forskjøvet to år i forhold til NSBs opprinnelige plan, er det ikke mer enn tid og vei.

Tvert om.

- 25 enkeltprosjekter skal gjennomføres i et område hvor det fra før foregår omfattende fornyelsesarbeider, sier Jernbaneverkets «Oslo-general», Per Arne Fredriksen. Han trekker paralleller til den jobben jernbanen nedla for å takle en omfattende togtransport til og fra OL på Lillehammer i 1994.

- Det kreves full innsats på tvers av fagområder og divisjoner, og ennå er det mye som skal klaffe for at vi blir ferdige i tide med absolutt alle tiltakene. Fordelen er at det nå er forutsigbart hvilke prosjekter som må være i mål på bestemte tidspunkter, og jeg registrerer stor vilje til å løse denne oppgaven i alle ledd i organisasjonen. Heldigvis er også beslutningsveien kort, sier Fredriksen, som rapporterer direkte til jernbanedirektør Elisabeth Enger.

Jevnt per time

En stor del av prosjektene dreier seg om nye parkerings- og vendeplasser og forlengelse av plattformer. I tillegg må strømforsyningen bedres fordi de nye togene bruker mer strøm idet de akselererer, og fordi den totale togproduksjonen øker. For øvrig må det gjøres en del tiltak for å få plass til flere tog både i Lillestrøm-området og i Oslostunnelen.



TESTTEAM: Siste uke i januar startet vintertesting av NSBs nye tog på Finse. Lokførerne Simen Elmer Johansen (fra høyre), lokleder Helge Harder og Rickhard Johansson skryter av arbeidsmiljøet på verdens sterkeste lokaltog- og intercitytog.

– Hele poenget med en ny rute-modell er at vi skal fordele togene jevnt hver time, sier Selmer. – Vi lager blant annet et timinutters system på togene som stopper på knutepunktene mellom Lillestrøm og Asker. Allerede fra desember 2012 får vi plass til fem slike tog i timen på denne strekningen, forteller Selmer. – For å få til den siste avgangen er vi avhengig av å dele pendelen Lillehammer-Skien i to, så fra desember 2014 vil det gå én pendel mellom Skien og Eidsvoll og én mellom Drammen og Lillehammer. Med dette oppnår vi

ett tog til mellom Eidsvoll og Drammen.

Ellers blir det allerede fra desember i år halvtimesfrekvens mellom Drammen og Dal og mellom Asker og Spikkestad samt timesfrekvens Årnes-Kongsvinger.

For de som reiser med lokaltog som stopper på alle stasjoner mellom Lillestrøm og Asker, vil det fra desember 2014 gå ett tog hvert kvarter i stedet for hver halve time.

– For å få til dette må vi gjennomføre en del tiltak for å øke kapasiteten gjennom tunnelen samt å

bygge en ny vendestasjon på Høvik, sier Selmer. – Vi er dessuten i dialog med Ruter som ser på hvordan bussrutene kan tilpasses det nye stoppmønsteret. Men først skal de nye togene på skinner, og det i seg selv krever nitide forberedelser.

Storinnrykk

Jernbanemagasinet møter lokomotivleder og instruktør, som i mer enn ett år har forberedt opplæringen av forventningsfulle førere.

Hver mandag og onsdag starter nye grupper med lokførere på et



KRONOMETER: Instruktør og lokleder Helge Harder smiler fornøyd i føreriset mens nyeste nytt på norske skinner settes i bevegelse. Det lukter ny lakk, nye skinner og nytt gulvbelegg. Men viktigst; NSBs nye tog går som et sveitsisk kronometer.

GENERAL: Per Arne Fredriksen sammenligner det som nå skjer, med forberedelsene til den vellykkede togtransporten under Vinter-0L på Lillehammer i februar 1994.

åtte dagers kurs med teorikurs, simulator trening og praktisk trening ute på toget fra NSBs nye kompetansesenter på Sundland i Drammen.

Opplæringen skjer parallelt med et omfattende testprogram for de nye togene som allerede er ankommet, og tog som nå leveres fra Sveits til NSB fortløpende.

Fjerde generasjon

Helge Harder fra Ottestad er fjerde generasjon lokfører i familien! Harder kan sammenligne nyeste nytt med det meste av tog som har

gått på skinner i Norge gjennom tidene. Fra lokførersetet konstateres det at nå får både ombordpersonalet og lokførere det beste arbeidsmiljø som så langt er bygget.

I løpet av hektiske måneder før jul har Helge Harder, sammen med spesialister fra Stadler, utdannet lokførerinstruktører som i løpet av halvannet år skal ikke mindre enn 1000 lokførere i NSB på Type 75 og 74.

Vintertest

– Hva testes?

– Vi er spesielt opptatt av å høste erfaringer med vinterdrift og store temperaturvariasjoner. Tog i Norge utsettes for store påkjenninger de kaldeste dagene – med vekslning mellom varmegrader og høy luftfuktighet i våre 650 jernbanetunneler – og tørr, kald luft. Vi tester brems under varierende føreforhold.

– NSB Type 75 og 74 er verdens kraftigste og raskeste region- og lokaltog, bygget for dobbelt så mange passasjerer som antall seteplasser som motorvognsettene leveres med. Tanken er å doble kapasiteten ved å kjøpe mellomvogn etter hvert som behovet melder seg. Alle prognoser peker i retning av en kraftig økning i tallet på togpassasjerer på intercity- og lokaltogstrekningene, spesielt på Østlandet de nærmeste årene.

Kritisk

Men om det kjøpes enda flere NSB-tog? Da må infrastrukturen bygges ytterligere ut. Igjen vil det dreie seg om kapasitet, plattformforlengelse og hensettingsspor. Før det skjer, har Jernbaneverket totalt 300-400 medarbeidere i sving for å gjennomføre alle de nye tiltakene innen tøffe frister.

Fredriksen understreker at det er helt sentralt å komme i mål både i Drammen og i Eidsvoll. – Uten nye hensettingsspor kan vi ikke ta imot de nye togene. Derfor er vi avhengig av lokal forståelse. Drammen, for eksempel, er så kritisk at her tåler vi ikke en langsom planlegging, sier «Oslogeneral» Per Arne Fredriksen.

Trimmer omformere

For 1/10 av prisen det koster å kjøpe nytt har Bane Energi klart å øke strømforsyningskapasiteten før verdens sterkeste lokaltog- og intercitytog som nå dukker opp rundt Oslo.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Nye, sterke og miljøvennlige tog trenger mye strøm for å akselerere raskt og kutte reisetiden inn og ut fra Oslo.

De nye intercity- og lokaltogene av typen «Flirt» som NSB kjøper fra Stadler i Sveits, trenger mer strøm de sekundene toget bruker på å oppnå marsjfart enn noen andre passasjertog i Norge i dag. Med 50 nye tog av denne typen utfordres strømforsyningen som Jernbaneverkets energisel-

skap Bane Energi har ansvar for.

Svenskene har gått foran og vist at transformatorer bygget av relativt trege såkalte termiske komponenter gjør det mulig å mate ut mer effekt over kortere tidsperioder - forutsatt at man har kontroll på temperaturen i transformatoren.

Konklusjonen er at de rimelige justeringer som nå er gjennomført på eksisterende anlegg, gir en energi-

gevinst som tilsvarer nybygde Stavanger omformer - som har kostet 140 millioner kroner.

Effekten på de tre stasjonene øker fra 102,4 MVA til 126 MVA, en netto tilleggsytelse på 23,6 MVA.

GEVINST: Stefan Karlsson i Balfour Beatty Rail og senioringeniør Øyvind Svilosen er fornøyd etter at tre omformerstasjoner nå kan levere mer strøm.



- Nå skjer det noe!

FROGNER: Knut Brattvang har det brenntravelt. Han leder arbeidet med å flytte og utvide Frogner stasjon nord for Lillestrøm - med en krevende kommune og knallharde frister som to store utfordringer. For de nye NSB-togene kommer i november ...

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Knut Brattvang kom til Jernbanelaget Utbygging fra Statens vegvesen i OL-året 1994, da dobbeltsporutbyggingen på Østfoldbanen pågikk for fullt.

- På 90-tallet så vi for oss sammenhengende dobbeltspor fra Oslo til Halden og videre til Europa. Gardermobanen var jo bare startskuddet for en fornyelse av svingete og bratte jernbanespor fra 1800-tallet, åpner prosjektlederen.

10 år senere ble det bråstopp.

Etter å ha fullført den korte dobbeltsporsparsellen mellom Såstad og Haug i Østfold har han bygget dobbeltspor i Bærum, fjernet kreosot fra impregneringsverket «Sliperten» i Råde, fornyet Haugensstua stasjon og bygget Jensrud kryssingsspor på Gjøvikbanen.

- Men de lovede bevilgningene til ny jernbane har latt vente på seg, bemerker en utålmodig jernbanebygger.

Nær E6

- Nå synes det å skje noe! På Frogner er det hektisk så det holder, fastslår prosjektleder for flytting av stasjonen som sto klar i 1854, samme år som Hovedbanen mellom Oslo og Eidsvoll ble åpnet.

Frogner ligger i en skarp og uoversiktlig kurve som klatrer i terrenget fra Leirelva opp mot Romeriksplatået rundt Gardermoen.

- For at det skal bli plattform til første og siste dør på de nye, lange lokaltogene, må plattformer på til sammen åtte stasjoner i Oslo-området forlenges. For å unngå at den over 150 år gamle stasjonen blir liggende i kurve må den flyttes ut av sentrum og 500 meter lenger nordover.

Flyttingen gjør det mulig å bygge parkeringsplass til 350 biler, mot 150 i dag.

Fremdrift

Frogner holdeplass må altså stå klar til november.

- Derfor er fremdrift overordnet i dette prosjektet, understreker Knut Brattvang og ser ut over snødekte jorder på Nedre Romerike.

- Anleggsperioden blir kort og intens, med start i april, varsler den erfarne prosjektlederen.

Han håper på en passende kombinasjon av en større nasjonal entreprenør og gjerne flere lokale maskinentreprenører med solid lokalkunnskap.

I disse dager jobbes det under høytrykk med å avklare omfanget av tiltak for å kunne gjennomføre anleggsarbeidet i et område med kvikkleire. Denne type grunnforhold har Knut erfaring med fra Østfoldbanen.

30 spesialister

Planleggingen og forberedelsene til det omfattende anleggsarbeidet i



forbindelse med nye tog og nye ruter har pågått i ett og et halvt år. I denne perioden har prosjektgruppen, som holder til i Oslo Spektrum, økt til tretti personer. Ti spesialister jobber utelukkende med Frogner. Det skal engasjeres stedlige, jernbanefaglige byggeledere både fordi byggeperioden blir intensiv og arbeidene skal foregå på begge sider av hovedpulsåren for jernbanetrafikken mellom Oslo og Eidsvoll.

Signalanlegg

Frogner har lenge vært en flaske-

hals på Hovedbanen, og en forlengelse av kryssingssporet har stått på programmet lenge. Med innfasing av nye og lengre lokaltog må kapasiteten på Frogner økes.

Arbeidet på Frogner stasjon er tett knyttet til sporutvidelse på Lillestrøm og Eidsvoll.

Jernbanelaget har inngått en ny kontrakt om signalanlegg fra Siemens i forbindelse med at kapasiteten økes både på Hovedbanen og Gardermobanen.

Krevende

- I Sørums utfordres vi på en måte

TRANGT: Knut Brattvang foran over 15 år gamle Frogner stasjon, som nå flyttes. Nye Frogner holdeplass bygges med ett spor, men tilrettelegges for fremtidig dobbeltspor.

vi ikke er vant til i Jernbanelaget, innrømmer Knut Brattvang til Jernbanemagasinet. - Blant annet har kommunen forlangt parkeringshus og gratis parkering, flere gang- og sykkelveier til den nye stasjonen og en atkomstvei til fylkesveien østover mot Sørums som Statens vegvesen ikke vil godkjenne. Dermed går tiden som i utgangspunktet var knapp.

SAGT OM JERNBANEN



«Nå er det lyntog på gang, det blir ualminnelig dyrt, og så kommer det et OL i Oslo, det blir også dyrt, særlig for Samferdselsdepartementet. Da må vi skynde oss å komme i posisjon, ellers ligger pengene under svillene før en vet ordet av det»

STEIN-GUNNAR BONDEVIK, kommunestyrerepr. (Ap), Tromsø

«Jeg er ikke mot lyntog. Jeg er mot luftslott»

OSMUND UELAND; tidl. konsernsjef i NSB

«Så dukker altså av alle Jernbanelaget opp med sin utredning av høyhastighetsnett mellom storbyene våre. Strålende!»

STEIN SLETTEBAK WANGEN, kulturred. og kommentator Adresseavisen

«Norge trenger både Intercity-tog og lyntog, men det krever at regjeringen lager en jernbanestrategi med finansiering utenom statsbudsjettet»

TORMOD HAUGSTAD, ansv. red. Teknisk Ukeblad

«I forhold til en målestokk som begrenser seg til tradisjonell transportøkonomi, er lyntog i Norge et diskutabelt prosjekt. Som instrument for harmonisk bruk også av det indre av Norge, er det virkningsfullt»

JOHAN C. LØKEN, tidl. stortingsrepr. og statsråd (H)

«Jo tidligere kommuner i kategorien «kanskje få jernbanestasjon» melder seg på, jo bedre vil de stå rustet i kampen for å bli blant de utvalgte»

HAUGESUNDS AVIS på lederplass

«Det vi kan være ganske sikker på, er at den endelige linja ikke vil gå nøyaktig der vi har tegnet den. En hytteeier som ser at det sneier hyttetomta hans, må ikke bekymre seg ennå»

FRODE MO, lyntogutredet i Rambøll

«Ikke rart at man i Arendal og andre bortkomne husklynger langs sydkysten aner vår luft hver gang noen nevner lyntog»

FRANK ROSSAVIK, Morgenbladet

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Knut Brattvang (59 år)

TITTEL: Prosjektleder, JBV Utbygging

ARBEIDSTED: Jernbanelaget Utbygging, Oslo Spektrum

BOR: Råde, Østfold

Sviller uten lukt?

Etter at EU har sett nærmere på bruken av kreosot, kan det brenne et blått lys for videre bruk av kreosotimpregnerte tresviller også i Norge. Alle slike sviller blir nå importert fra Tyskland, og det er opp til tyskerne om de vil fortsette å godkjenne slik produksjon. Imens jobbes det iherdig for å finne alternative løsninger, enten annen type impregnering eller sviller produsert av annet materiale enn tre, men som ivaretar de elastiske kvalitetene som tre står for i motsetning til sviller av betong.

Ny metodehåndbok

Metodehåndboken for samfunnsøkonomiske analyser for jernbane er nå oppdatert. Samfunnsøkonomiske analyser skal utføres før alle større investeringer. I håndboken blir det understreket at metodikken er tilpasset analyser av enkelttiltak. I den grad tiltaket utløser dynamiske virkninger, fanges ikke dette opp av analysene. Som eksempel på slike tiltak blir nevnt utbygging til dobbeltspor på Østlandet. For slike prosjekt vil disse tradisjonelle samfunnsøkonomiske analysene bare fange opp deler av de langsiktige samfunnsøkonomiske konsekvensene. Dette er en svakhet det må tas hensyn til ved tolkninger av analysene, for eksempel i forbindelse med Nasjonal transportplan, heter det i metodehåndboken.

CargoNet berget

Styret i NSB AS har vedtatt å styrke egenkapitalen i CargoNet slik at selskapet kan drives videre etter store underskudd de siste årene. Konsernsjef Geir Isaksen i NSB, som også er styreleder i CargoNet AS, håper på bistand til å lette situasjonen for godstrafikk på jernbane ved endrede rammebetingelser inn til infrastrukturen er forbedret samt at Jernbaneverket får ressurser til å fortsette arbeidet med fornyelse og vedlikehold av infrastrukturen. En pålitelig infrastruktur er ifølge Isaksen en forutsetning for å nå målene om en overføring av gods fra vei til jernbane.

På kanten av stupet

Takk vere at trafikken no går gjennom Gevingåsen tunnel og ikkje om Muruvik, fekk ikkje romjulsorkanen Dagmar stoppa toga på Trønder-, Meråker- og Nordlandsbanen.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Assisterande banedirektør Brede Nerموen står bokstaveleg tala på kanten av stupet og ser korleis Dagmar har teke med seg ein mur og mykje av underbygginga i Muruvik, heilt på grensa mellom Malvik og Stjørdal kommunar. Inntil Gevingåsen tunnel vart opna i haust, gjekk alle toga på Nordlandsbanen, Meråkerbanen og Trønderbanen her.

- Det seier seg sjølv at ein bane som vart opna i 1882, ikkje vart bygd etter dei krava me set i dag. Det me ser på strekninga frå Hell mot Hommelvik, er at det var på høg tid å få ferdig tunnelen gjennom Gevingåsen. Berre mens vi dreiv og bygde, gjekk det to ras som stengde banen, seier Nerموen, og plukkar opp ei daud krabbe frå sporet. Det er ingen tvil om at det var heftig her da Dagmar herja som verst.

Klimatrøbbel

I romjula gjorde Dagmar store skadar fleire stader på den korte banestrekninga. Nerموen peikar i så måte på ei utfordring mellom ekstremt klima og dei gamle banane vi har i Noreg: Dei vart bygde med handmakt. Når spade, spett og trillebår var dei viktigaste reiskapane, vart det stort sett nytta masse som var enkel å flytte på til underbygginga. Slik finmasse er sær sårbar for utvasking.

Inne i fjellet ved sidan av det øydelagde sporet går trafikken utan nokon tanke på kva Berit, Dagmar, Emil og dei lågtrykka som ein gong vil kome, kan finne på. I Jernbaneverket Trafikk og marknad kan dei dessutan, med å syne til statistikken, dokumentere kor punktleg toga går etter at Gevingåsen tunnel vart opna i haust.



HARDE TAK: Orkanen Dagmar slo til med vill vrede og knuste den 120 år gamle støttemuren i Muruvik. Assisterande banedirektør Brede Nerموen kan berre slå fast at det vil ta lang tid og koste mange pengar å få banen i orden att.



NETTVERK: Professor Asbjørn Hovd (t.v.) fra NTNU og prosjektleder Stein Mjøen (i midten) i samtale med Matthias Krüger fra den tekniske avdelingen i Deutsche Bahn. Krüger har bred, internasjonal nettverkskompetanse innen jernbanefagene.

Tid for tenkeboksen

Til høsten starter det erfaringsbaserte masterstudiet i jernbane opp ved NTNU. - Denne mastergraden vil kunne bli vel så tung som en ordinær master, mener prosjektleder Stein Mjøen.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Erfaringsbasert masterstudium betyr at dette er et studium for dem som er og har vært noen år i arbeidslivet. - Vi ser for oss at dette kan passe for erfarne ingeniører og forholdsvis nyutdannede kandidater med en bachelorgrad og som vil ha noen år i yrkeslivet på baken når de går opp til eksamen, forklarer Mjøen, som er engasjert av Jernbaneverket for å tilrettelegge studiet.

Studieløpet for mastergraden er tre år. Det vil si at en student må regne med å bruke halve arbeidskapasiteten sin på studiet.

- Av den grunn er det fornuftig at de som har lyst til å stille ved studiestart i september, allerede nå kontakter arbeidsgiver for å avklare nødvendig fri for å kunne gjennomføre studiet, sier Mjøen, og minner om at søknadsfristen er 1. mai.

Modulbasert studium

Studiet på NTNU består av en basismodul og en spesialiseringsmodul innen elektro, signal eller bane/trafikk før selve masteroppgaven.

Hver av de tre enhetene basismodul (fire kurs), spesialiseringsmodul (fire kurs) og masteroppgave gir 30 studiepoeng.

- Undervisningen i hvert emne blir organisert i to samlinger à fire dager med minimum tre ukers opphold mellom samlingene for å gi rom for selvstudium, sier Mjøen.

Jernbaneverket har overfor NTNU garantert for 20 studieplasser fra jernbanesektoren til dette studiet.

Mer informasjon finnes på

www.ntnu.no/videre/veg-og-jernbane

Fremskritt

Hele Bergensbanen får nå nytt fjernstyringsanlegg. Det nye anlegget skal bidra til å bedre både punktlighet og kapasitet på Bergensbanen og tilhørende banestrekninger.

Det nye fjernstyringssystemet vil også gi bedre publikumsinformasjon ut til stasjonene på Bergensbanen. Hele banen får nytt fjernstyringsanlegg i løpet av våren i år.

Assistanse

Ved nyttårsskiftet tok Jernbaneverket over ansvaret for å assistere togpasasjerer med funksjonshemninger. Denne ordningen gjelder foreløpig bare på Oslo S, Gardermoen, Bergen og Trondheim, men intensjonen er at tilbudet skal gis på flere stasjoner etter hvert. Assistansetjenesten skal bidra til at passasjerer kommer seg trygt av og på toget, får hentet ut billetter og kanskje kjøpt med noe mat og drikke før påstigning. Tjenesten må bestilles 24 timer før reisen skal foretas, og dette skjer enten til Jernbaneverkets eller togselskapenes kundesenter. JBV Kundesenter nås på telefon 477 70 098, på mail til assistanse@jbv.no eller ved bruk av bestillingsskjema på www.jernbaneverket.no.

Flyskatt til tog

Norges naturvernforbund vil tre-doble investeringene til jernbane slik at det skal kunne brukes 15 milliarder kroner i året. Penger til denne satsingen vil de hente inn fra flypassasjerene, som skal betale en hundrelapp for hver flyreise til jernbaneutbygging. Dessuten vil de ta en tredel av inntektene fra bomveise-selskapene til samme formål. Skal klimagassutslippene ned, må politikerne ta modige valg, sier leder Lars Haltbrekken til Adresseavisen. De valgene innebærer også at alle utvidelser av flyplasser skrinlegges og at utbyggingen blir redusert.

Nye signaler for over én milliard i året

Om fire år har 30 prosent av signalanleggene på norsk jernbane passert forventet levetid, og om åtte år gjelder det halvparten av anleggene. Derfor må det i åra framover byttes ut signalanlegg i et høyt tempo - for mellom én og to milliarder kroner i året.

Tekst og foto: TORE HOLTET

– Vi skal erstatte en teknologi som var moderne på 50-tallet. Derfor er det ingen bombe at det må bygges et helt nytt signalsystem for det norske jernbanenettet, sier teknologidirektør Sverre Kjenne. Han og prosjektleder Kjell Holter møtte forleden Micel Ruesen, direktør for EEIG ERTMS Users Group. Organisasjonen bistår jernbaneforvaltere som har tatt i bruk eller har planer om å gå over til det felleseuropeiske signalsystemet ERTMS, som skal sikre at tog fritt kan passere landegrensene uten noen form for hindre.

– Det meste av Vest-Europa er med, kunne Ruesen fortelle, men la til at tempoet i utskiftingen varierer stort fra land til land.

Trappe opp

– Det er nå ingen diskusjon om vi skal gå over til såkalt ERTMS-kompatible anlegg. I 2012 kommer vi til å trappe opp det vi rettmessig kaller for fornying av våre signalanlegg. Når halvparten av anleggene går ut på dato om få år, sier det seg selv: Vi har bare tida og veien, sier Kjenne, som erkjenner at man med dette også bestemmer

hvilke jernbaner det satses på framover.

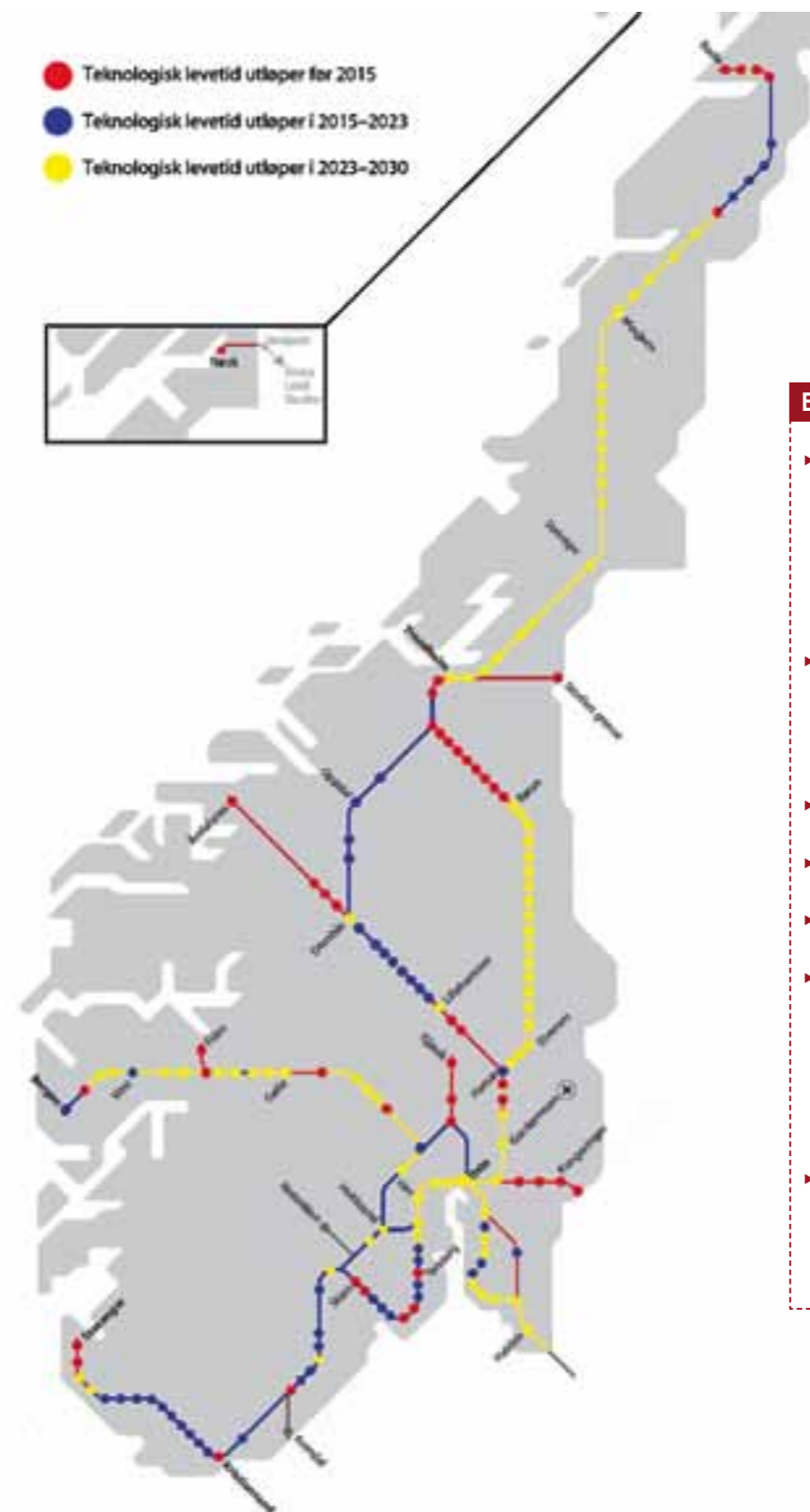
– Vårt budskap er: «Skal det fortsatt gå bane her?» Hvis svaret er ja, må vi komme i gang. Vi har i 2012 en dialog gående med Samferdselsdepartementet om hvor vi skal starte etter at vi har bygd erfaringsstrekningen på Østfoldbanens østre linje. Her er vi for øvrig i gang. Bombardier er valgt som entreprenør, og denne strekningen skal være oppe og gå høsten 2013.

Ni land i gang

ERTMS-brukerne i Europa har en styringsgruppe på ni mennesker fra like mange europeiske land; i alt 50 eksperter fra like mange jernbaneforvaltere er med på å utvikle ERTMS.

I møte med Ruesen fikk Jernbaneverket beskjed om at ERTMS er best utviklet for nye, kjappe dobbeltsporete strekninger, men dette er ingen overraskende nyhet verken for Kjenne eller Holter.

– I et jernbanesystem med flere linjer basert på enkeltspor og planoverganger er det mye mer som skal spille sammen. Jobben med å tilpasse ERTMS blir derfor mer kompleks her. Det trengs flere komponenter for å få det til å fungere optimalt. Men ERTMS er ingen rakettforskning. Systemet utvikles og bygges flere steder – også der det bare skal erstatte gammel teknologi, påpeker teknologidirektøren.



MYE GAMMELT: Store deler av jernbanenettet har gammel signalteknologi som i åra framover går ut på dato.

ERTMS

- ▶ Det nye felleseuropeiske signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) består av togkontrollsystemet ETCS (European Train Control System) og kommunikasjonsnettet GSM-R
- ▶ Utbygging av ERTMS på hele jernbanenettet er tidligere anslått å koste rundt 20 milliarder kroner, inkludert ombygging av tog
- ▶ Krever færre komponenter enn dagens ATC
- ▶ Vil gi færre trafikkavvik og forbedre punktligheten
- ▶ Tillater høyere hastigheter enn dagens ATC-system
- ▶ Jernbaneverket vurderer å knytte seg til EEIG ERTMS Users Group, som i dag består av jernbaneforvaltere i Spania, Danmark, Tyskland, Storbritannia, Nederland, Frankrike, Italia, Sveits og Sverige
- ▶ I Norge testes ERTMS ut på Østfoldbanens østre linje, og denne erfaringsstrekningen skal tas i bruk høsten 2013



ER MED: – Det meste av Vest-Europa er med, forteller Michel Ruesen (t.h.). Han representerer organisasjonen som samler ERTMS-brukere og er her på Norgesbesøk for å snakke med Jernbaneverkets teknologidirektør Sverre Kjenne (t.v.) og prosjektleder Kjell Holter.

Lære av danskene

I disse dager ansettes en egen «ERTMS-general», kalt programdirektør, som skal koordinere alle aktiviteter som følger av en så omfattende utskifting som det norske jernbane må gjennom.

Kjenne viser til at Danmark allerede går for å skifte ut alle sine anlegg, og om fem år begynner

nabolandet å rulle ut et komplett nytt system over hele sitt nett.

– Vi må lære maksimalt av danskene, som har brukt mye tid på planlegging og forberedelse, sier Kjenne.

For Danmark har havnet i mye av den samme situasjonen som Norge. Stadig flere signalanlegg nærmer seg slutten av sin levetid,

og kompetansen på utdaterte anlegg blir også stadig mer svekket ettersom tida går.

– Dette er ingen god situasjon, og vi er avhengig av forutsigbarhet for å få til en mest mulig lønnsom utskifting, konkluderer teknologidirektør Sverre Kjenne.

Torden og lyntog

«Jeg må si at det var overraskende å bli utsatt for personkarakteristikk som «mindre begavet» bare for å ha tatt på meg en utredningsjobb.» Tom Stillesby var nok ikke helt klar over hva han gikk til da han tok på seg ansvaret med å lede høyhastighetsutredningen.

Tekst: ARNE DANIELSEN **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Tom Stillesby hadde jobbet med olje og gass i en menneskealder da et lederutviklingsfirma ringte og påsto at han var den rette for engasjementet som prosjektleder i Jernbaneverket.

– Hvordan de kom fram til dette, aner jeg ikke. De trengte en mann med erfaring fra store prosjekter, men i offshoresammenheng er dette å regne som et lite forprosjekt. Oppgaven hørt interessant nok ut, dessverre hadde jeg ikke fulgt med på den foregående debatten og ante ikke at det fantes så mange og sterke synspunkter rundt dette med høyhastighet.

Dermed slo han til og startet sitt virke i Jernbaneverket i slutten av april 2010. Ikke mange dager etterpå møtte han på sin første

konferanse, først da begynte det å gå opp for ham hvilket vepsebol han hadde stukket hånda inn i.

Voldsom temperatur

– Jeg forsto at mange ulike aktører allerede hadde utredet spørsmålet i det vide og det brede, og at det av for meg ukjente årsaker var rettet mye kritikk mot Jernbaneverket. Sant å si forsto jeg ikke svært mye av innvendingene, for meg virket det meste som retorikk, men jeg forsøkte å få innsikt og skaffe meg oversikt.

Også det politiske støynivået ga bakoversveis. Stillesby var blitt fortalt at med unntak av Fremskrittspartiet så ønsket alle partiene på Stortinget utredningen velkommen. Senere viste en omfattende undersøkelse at de

REIST: Tom Stillesby har reist med høyhastighetstog i Europa, men først og fremst har han reist rundt i Norges land - «og blitt skjelt ut på det groveste.»

aller fleste flypassasjerer også ville foretrekke lyntog. Likevel vitnet ikke den voldsomme kjeftingen mellom ulike politiske motstandere akkurat om enighet.

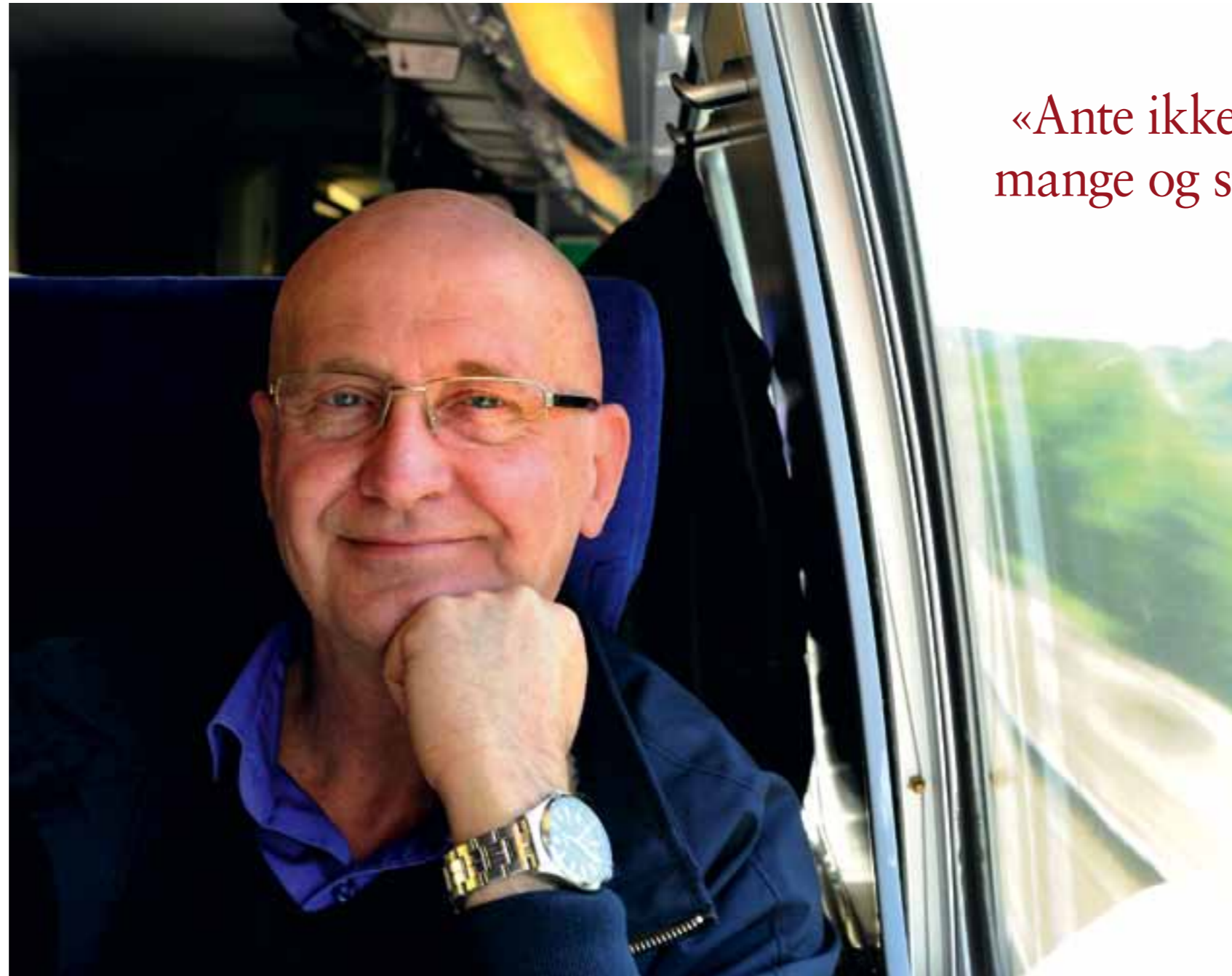
– Jeg mener vi foretar kun en faglig utredning, for øvrig ved hjelp av anerkjent internasjonal kompetanse, og ingenting er ennå vedtatt. Likevel har det ikke vært måte på sterke ord. Jeg har reist mye rundt i landet og deltatt på en del møter, og blitt skjelt ut på det groveste bare fordi jeg har tatt på meg en jobb. Trøsten er at oppførselen sier mer om dem enn om meg.

Intet «gudsord»

Sant å si virker han direkte rystet over hva han har blitt utsatt for i sine snaut to år i Jernbaneverket. Noe som slett ikke skyldes at han er noe persilleblad. Han er østkantgutt, vokst opp på sofaen i stua sammen med foreldre og en eldre søster i en trangbodd leilighet på Keyserløkka, og er ingen gategutt som er født i går, for å si det med Rudolf Nilsen.

Yrkeslivet tyder heller ikke på at vi har å gjøre med en porselensfigur: Utdannet sivilingeniør i England, derpå 21 år i Aker, startet med skipskonstruksjon i 1976 på Nyland Vest, og da verftsindustrien bukket under for jappeparadiset på Aker Brygge, ble han involvert i utbyggingen av Gullfaks-, Snorre- og Trollfeltene, for å nevne noen. Siden gikk ferden til ABB som hadde ambisjoner innen olje og gass, der han fikk ansvaret for nybygging i Australia, Thailand, Singapore, Nigeria, Brasil og USA.

– Jeg har arbeidet i alle verdensdeler, opplevd å være innvandrer i land der det er mer opp til enkelt-



individene å klare seg sjøl. De arbeider for å overleve, mens mange i Norge nå har blitt så velstående at de mest jobber for å få best mulig fritid. Denne bakgrunnen gjør kanskje at jeg ser på ting litt annerledes enn en gjennomsnittlig nordmann.

Antakelig finner vi her årsaken til at han også finner den mest eksalterte delen av norsk jernbanedebatt en smule pussig. Men høyst relevante særegenheter finnes selvsagt også.

– I utlandet er det som regel tale om å reise fra A til B over relativt store avstander, men her i landet er jernbanenettet så dårlig i utgangspunktet, at de fylkene som er berørt er interessert i stoppesteder underveis. Dette har vi tatt inn over oss i form av en mellomløsning. Jeg er også forbauset over at det er blitt skapt en etter mening oppkonstruert motsetning mellom å bygge høyhastighetsbane fra Oslo til Kristiansand og Oslo til Göteborg versus å bygge

dobbeltspor på Østfold- og Vestfoldbanen. For meg har aldri dette vært noen problemstilling. Så utreder vi også to traseer, eksisterende spor og egen trasé. Dette sto i mandatet for utredningen, så det er ingen grunn til å angripe oss for.

Langt perspektiv

Etter sigende har Stillesby imponert mange med sin utadvendte stil og evne til å få et anselig antall spesialister og større konsulentfirmaer til å trekke i lag. Han under-

streker at kommunikasjonen med alle involverte fylker også har vært god, det har vært en åpen og offentlig prosess som prosjektgruppa har fått god respons på.

– Enkelte lokaliseringsspørsmål har vært drøftet. For eksempel er det lett å forstå at en høyhastighetslinje til Stavanger ikke kan benytte den eksisterende «sekkestasjonen» i sentrum av Kristiansand, derfor har vi foreslått en ny stasjon utenfor byen. I Trondheim har vi sett på en tilsvarende løs-

«Ante ikke at det fantes så mange og sterke synspunkter»

ning ved Lerkendal. Men foreløpig har vi ikke hatt noen debatt rundt dette, først kommer debatten om realisering.

Når det gjelder økonomi og finansiering, så forutsetter utredningen fullfinansiering fra første dag, noe som innebærer at de bevilgende myndighetene må finne andre finansieringskilder enn bevilgninger over statsbudsjettet.

– Dette er et tema som opptar mange for tiden, ikke minst i departementet. Men jeg kan ikke se at det eksisterer noen prinsipielle ideologiske problem her, de aktuelle løsningene er temmelig mainstream.

Langsiktig perspektiv

Når det gjelder prislappen, hva en slik bane vil koste, har det vært antydning voldsomme summer. Stillesby understreker at alt selvfølgelig ikke skal bygges på én gang, og at investeringene således må fordeles over 10 til 15 år. Han ler tørt når vi spør om han har noen tro på at høyhastighetstog noen gang vil bli realisert?

– Nei, det aner jeg ikke, det får du spørre de politiske kommentatorene om. Debatten vil vel følge vanlige spor: transport eller sykehus – noen har allerede begynt å regne på den måten. I Norge er man mer opptatt av gamle og syke enn å bygge landet, det har ikke noe med jernbanen å gjøre, men gjelder generelt.

Den 25. januar er høyhastighetsutredningen kjent. Da er Stillesbys engasjement i Jernbaneverket i prinsippet over, selv om han regner med å være tilgjengelig en stund til for nye runder debatt og utskjelling før endelige beslutninger fattes.



Stasjonen ble et eventyr

Stikk i strid med ønskene fra Deutsche Bahn (DB) fikk Montabaur sin høyhastighetsstasjon. Nå brukes den av 3000 mennesker - daglig! «Et eventyr», sier borgermesteren for byen med 13 000 innbyggere.

Tekst og foto: TRYGVE MONSEN

Den knøttlille byen, i tysk målestokk, ble 1. august i 2002 koblet til det stadig voksende nettet av høyhastighetstog i Tyskland. Den største flyplassen i Tyskland, Frankfurt flyplass, ligger 28 minutter mot sør. 25 minutter tar togreisen til flyplassen i Köln/Bonn.

Veksten

En to år gammel studie viser at den økonomiske veksten skjøt fart etter åpningen av en høyhastighetslinje mellom Frankfurt (Main) og Köln.

De to tyske forskerne, Arne Feddersen og Gabriel M. Ahlfeldt,

fant ut at den nye linjen raskt førte til en ekstra økonomisk vekst på 2,7 prosent i Montabaur og nærområdene.

– Vi vet ikke om investeringen på seks milliarder euro er samfunnsøkonomisk lønnsom. Det må politikerne avgjøre. Men til tross for at linjen ikke brukes til godstrafikk, ser vi at den har gitt merkbar økonomisk vekst, sier Arne Feddersen.

I Montabaur snakkes det ikke så mye om hvor mange penger som klinger i kassen. Her er folk tilfreds med at de har fått verdens raskeste lokaltog til Köln og Frankfurt!

Den har vært en suksess for lokal-

samfunnet. Alle dystre spådommer fra DB er gjort til skamme.

Et eventyr!

– Det var eventyrlig at vi fikk en ICE-stasjon, sier borgermester Klaus Mies i dag. Men det har kostet.

Byen Montabaur med sine 13 000 innbyggere skjøt inn ti millioner euro (78 millioner kroner).

Delstaten Rheinland-Pfalz bidro med rundt ni millioner euro (70 millioner kroner). Det var mye for lokalsamfunnet som den gang hadde 30 millioner euro (233 millioner kroner) å rutte med i året.

Vi treffer den 65 år gamle kristeligdemokraten på kontoret i det gamle rådhuset. Og rådet han gir norske lokalpolitikere, er ikke til å ta feil av. Her nytter det ikke å vente på at planleggerne skal ta ansvaret for hvor togene skal stoppe.

– Begynn å slåss for en stasjon helst før traseen til en høyhastighetslinje er fastsatt, sier Mies. Men det må altså satses penger.

Hestehandel

Straks den tyske Forbundsdagen i 1989 hadde bestemt hvor høyhastighetstoget skulle gå, bar det

løs. Kristeligdemokratene (CDU) dominerer lokalpolitikken i delstaten. Og det hjalp trolig godt at forbundskansler Helmut Kohl (CDU) var statsminister i Rheinland-Pfalz før han ble vest-tysk regjeringssjef i Bonn.

– Det var mine forgjengere som klarte å få til en ICE-stasjon her. Detaljene har jeg ikke, men det var en langvarig prosess, smiler Mies lurt.

Hestehandelen om plasseringen av ICE-stasjonen var klar fire år etter beslutningen om å bygge den 180 kilometer lange strekningen mellom Köln og Frankfurt ble tatt.

SUSER GJENNOM:

På den topp moderne ICE-stasjonen i Montabaur stanser 34 lyntog hver virkedag, og ett av de fem sporene er beregnet for lokaltrafikken. To spor er for passerende tog. Her suser ett tog gjennom stasjonen i 300 km/t.



UTVIKLER: Eiendomsutvikler Michael Mille er i full gang med utbygging av nye næringsarealer ved Montabaur ICE-stasjon.



MÅTTE SLÅSS: Borgermester Klaus Mies i den idylliske småbyen Montabaur er meget tilfreds med at byen klarte å overbevise Deutsche Bahn om at en stasjon ville bli lønnsom.



VEKST: Stasjonen virker som en magnet på mange bedrifter, som nå etablerer seg i Montabaur.

Reisetiden mellom de to metropolene er redusert med rundt én time. Direktetogene bruker nå 62 minutter fra Köln til Frankfurt. De som stopper i Montabaur og et par andre steder, bruker 10-15 minutter lengre tid.

Dermed er reisetiden mellom de to storbyområdene nesten halvert.

Én million reisende

Selv om lokalsamfunnet og del-

staten fikk det som de ville, satt statsbanene med riset bak speilet. Det skulle være to års prøvedrift. Dersom det viste seg at det ikke var trafikkgrunnlag, ville stasjonen bli stengt! 3000 stiger daglig av eller går på ICE-togene. Det innebærer at rundt én million passasjerer hvert år benytter ICE-stasjonen i Montabaur. Togene er til tider stappfulle.

Eiendomsutvikler Michael Mille var aldri i tvil. Montabaur ICE-stasjon måtte bli en suksess. Mille leder utviklingen av næringsarealene gjennom eiendomsselskapet S.K.E.T. i denne søvnige byen. For vel ti år siden sto den første bygningen klar. Siden har det gått slag i slag. 800 arbeidsplasser er etablert. – Nå har vi fått grønt lys for et såkalt Factory Outlet. I 2012 starter byggingen, vel ett år senere står det klart, forteller Mille.

Lave leiepriser

Det er lenge siden han disponerte flere kvadratmeter utleielokaler enn det er innbyggere i Montabaur. Og han kan slå i bordet med leiepriser langt under det finansmetropolen Frankfurt forlanger.

-1100 euro (8500 kroner) i måneden i leie for 100 kvadratmeter er kanskje mye her, men latterlig billig i forhold til hva som tilbys i storbyene, sier han.

Akkurat nå holder utbyggere på å tette det åpne landskapet mellom

ICE-stasjonen og byen ved foten av Montabaur slott. Dagens profil stammer fra 1907 da kurfyrsten Johann Hugo von Orsbeck utvidet slottet. Når det er ferdig, har stasjonen vokst sammen med byen.

Pendlere

Verken Michael Mille eller borgermester Klaus Mies er storforbrukere av høyhastighetstogene. Men de har for lengst oppdaget at flyplassene og storbyene ligger bare en kaffekopp unna. Pendlere er det nok av. Og de som ikke orker køene inn til Köln eller Frankfurt, har snart 1000 gratis parkeringsplasser til disposisjon mellom den hardt belastede motorveien A3 og den snart ti år gamle ICE-strekningen.

– Jeg tror jeg kommer raskere til Frankfurt enn mange av dem som bor i forstedene til storbyen, ler Michael Mille.

Ute i gågaten i Montabaur koser lokalbefolkningen seg med Glühwein (Gløgg). Når mørket senker seg, samles folk rundt de utallige bodene. Rundt regnet 20 kroner koster en varm drink, inklusive et «skudd» med alkohol i gløggen.

Mens regnet sildrer ned, lovpriser borgermester Klaus Mies og Maria Egenolf stedet. Det eneste hun frykter er at det enorme kjøpesenteret ved stasjonen skal kapre alle kundene. Selv er hun kapret som kunde av den tyske statsbanen DB.



NY: Spliiter ny jernbanestasjon måtte bygges ved Frankfurt lufthavn til ICE-trafikken mellom Frankfurt og Köln.

32 000 reisende daglig

Byggingen av høyhastighetslinjen mellom Köln og Frankfurt kostet nesten 50 milliarder kroner. Etter vel ni års drift benytter rundt 32 000 reisende daglig tog på strekningen.

Etter knapt syv års anleggsarbeid lå banestrekningen på 180 kilometer klar til bruk den 1. april 2002.

Flyet taper

Passasjerene strømmet til mellom Tysklands mest folkerike delstat og landets finanssentrum. Trafikken økte med 35 prosent på de første syv årene. Og det har i alle fall flyselskapene merket. Flytrafikken mellom Köln og Stuttgart ble like godt nedlagt!

Rundt regnet 15 millioner bor i tilknytning til denne høyhastighetslinjen.

Åtte prosent tunnel

Det er et relativt flatt terreng mellom de to folkerike regionene i det vestlige Tyskland langs østsiden av Rhinen, men banestrekningen var ikke bare enkel å bygge.

Traseen skjærer seg igjennom det vakre terrenget øst for Rhinen som varm kniv i smør. 27 tunneler er boret gjennom årsryggene. Dermed utgjør tunneler åtte prosent av hele strekningen. Stigningen er maksimalt fire promille.

16 broer bringer togene over de mange dalsøkkene.

Den lengste tunnelen er på 4,5 kilometer, syv er lengre enn to kilometer. Den lengste broen er på 992 meter.

Grønt lys!

Til tross for motstand fra Deutsche Bahn (DB) fikk Montabaur i 1993 grønt lys for bygging av en ICE-stasjon midtveis mellom de to storbyene.

23,6 millioner euro (184 mill. kr) kostet ICE-stasjonen. Den er en av fire stasjoner i Tyskland der lyntog kan passere i inntil 300 km/t.

Jernbanestasjonen med 900 gratis parkeringsplasser ligger rett ved motorveien A3. Det er den hardt belastede hovedfartsåren mellom Ruhrområdet og Sør-Tyskland.

Lyntog for by og land

Vi må satse på lyntoget for å binde Norge sammen, gi pendlerne en helt ny hverdag og gi distrikter og regioner nye utviklingsmuligheter.

Regjeringens høyhastighetsutredning som nå ligger på bordet, er en liten milepæl i arbeidet med å bygge framtidens grønne transportsystem. Utredningen bekrefter at Norge har et stort trafikkgrunnlag for lyntog, at det er fullt mulig å bygge raske toglinjer som binder sammen regioner og landsdeler, at satsing på lyntoget vil styrke lokaltoget, og omvendt, at inntektene fra trafikken kan finansiere drift, vedlikehold og trolig fornyelse av infrastrukturen. Utredningens vurderinger av godstrafikk, byggekostnader og klimaregnskap bør imidlertid få et kritisk søkelys framover.

Vi bygger lyntoget nå!

Jeg har i snart 20 år engasjert meg for lyntoget. Framtida må på skinner. Vi kjører fortsatt på gamle og svingete toglinjer. 95 prosent er enkeltspor, og bare 30 prosent av linjene tåler fart over 100 km/t. Det er rett og slett på høy tid å avløse den gamle «jernhesten» som har tjent landet i 100–150 år med et transportsystem for de neste 100 år.

Vi er i gang med å utbedre flaskehalsen i storbyområdene.

Den første regjeringen med SV-deltakelse har mer enn tredoblet investeringene i nye linjer, riktignok fra et miserabelt lavt nivå under tidligere regjeringer. Vi har også fått gjennomslag for at alle nye prosjekter som kan inngå i framtidens lyntoglinjer, skal bygges for 250 km/ timen. Det gjelder for eksempel to nye strekninger som bygges på Vestfoldbanen, Holm-Nykirke og Larvik-Porsgrunn-mot Stavanger. Det gjelder også dobbeltsporet til Ski som er under full planlegging – mot Göteborg.

For lite folk i Norge?

For det første viser veikartet at de mest aktuelle korridorane kan få fire-fem millioner passasjerer i året. Oslo-Trondheim 4,5 millioner passasjerer i året i 2024, stigende til 5,5 millioner i 2040. Det er mer enn dobbelt så stor trafikk som den svært vellykka lyntogstrekningen i Spania mellom Sevilla og Madrid. Oslo-Stavanger har mer enn 5,5 millioner passasjerer, stigende til 6,5 millioner passasjerer i 2043. Det er like mange passasjerer som den mest trafikkerte strekningen i Spania, mellom Madrid og Barcelona. En linje slik som Deutsche Bahn har utredet mellom Oslo Bergen/Stavanger, vil ifølge høyhastighetsutredningen få 7,5 millioner passasjerer i 2024 og 8,8 millioner passasjerer i 2043. Det er minst like mange passasjerer som den høyt trafikkerte lyntoglinja mellom Köln og Frankfurt i Tyskland. Likevel argumenterer noen fort-



«Vi må tredoble investeringsnivået til minst 15–20 milliarder kroner i året»

satt for at lille Norge ikke har trafikkgrunnlag for lyntoget.

By og land?

Lyntog med reisetider under tre timer vil utkonkurrere mye forurensende flytrafikk. Slik vil lyntoget gi et svært attraktivt reisetilbud mellom våre største byer. Og like interessant: Markedsanalysene viser at 30–40 prosent av trafikken med lyntoget vil være underveistrafikk, passasjerer som går av og på i stasjonene mellom endepunktene. Dette viser hvordan raske togforbindelser gjør at folk kan parkere bilen i garasjen og i stedet ta toget. Det gir helt nye muligheter for sysselsetting, vekst og bosetting i regioner og distrikter langs linjene. Folk kan bosette seg utenfor pressområdene. Det reduserer miljøproblemer og bilkøer. Arbeidsplasser kan lokaliseres til distriktene fordi lyntoget halverer reisetidene til

naboregioner, storbyområder og markeder. Slike «wider economic benefits» av lyntoget har vi fått gode eksempler på fra utlandet.

Svakheter ved utredningen

Høyhastighetsutredningen har imidlertid flere svakheter og tvilsomme vurderinger. Jeg setter et stort spørsmålstegn ved de høye byggekostnadene. Ifølge erfaringstall fra den internasjonale jernbaneunion (UIC) er byggekostnadene betydelig høyere enn selv for de dyreste lyntogstrekningene i utlandet. Og byggekostnadene er jevnt over dobbelt så høye som Deutsche Bahn har beregnet i detaljerte utredninger. Jeg vil ikke godta at Norge priser seg ut av framtida. Jeg mener utredningen undervurderer klimagevinsten. Selv om den er positiv, så mener jeg og flere miljøorganisasjoner at gevinsten er enda stør-

re enn det som kommer fram av utredningen.

Sveitsisk finansiering

Vi må minne oss selv om at Bergensbanen kostet et helt statsbudsjett i sin tid. Og ingen mener i dag at det var en dårlig investering. I neste transportplan som legges fram om vel ett år, må vi løfte ambisjonene for jernbanen. Vi må tredoble investeringsnivået til minst 15–20 milliarder kroner i året, og holde byggetempoet høyt over lang tid. Norge må se til Sveits for å finansiere jernbaneutbygging. Hver sveitser tar toget fire ganger så mye som en nordmann. Dette fjellandet tar inn milliarder i betaling fra veitrafikk og bensinavgifter og investerer pengene i nye linjer og krevende tunneler. Vi må også se nøye på nye løsninger som egne utbyggingsselskaper, etablering av store jernbanefond og løsninger med

statsgaranterte lån som betales tilbake over for eksempel 60 år. Så hevder noen at investeringer i jernbanen vil skape et uforsvarlig press i økonomien. Det er merkelig at 1000 milliarder kroner i statlige investeringer i oljesektoren ikke skal skape inflasjon og press, mens investeringer i framtidens grønne transportløsninger skal gjøre det. Heller motorveier og flyplasser?

Alternativet til å bygge ut lyntog er ikke dagens situasjon, men at Norge i stedet investerer hundrevis av milliarder kroner i nye motorveier og flyplassutvidelser. Alternativet er altså transportformer som vil gi mer klimautslipp og forurensning, og flere trafikkulykker. Vi trenger lyntog, ikke fordi det er lett, men fordi det er nødvendig. Lyntog har et hundreårsperspektiv. Og i et slikt perspektiv må vi bygge ut den transportløsningen som gir Norge de største mulighetene i klimatrusselens tid.

NØDVENDIG:
– Alternativet til å bygge ut høyhastighetsbaner er å bruke hundrevis av milliarder på transportformer som vil gi mer klimautslipp og forurensning, argumenterer artikkelforfatteren.

MÅNEDENS GJEST

Navn: Hallgeir B. Langeland
Tittel: Stortingsrepresentant (SV) og medlem av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité



Fra sjokk til ny fremtid

- Da vi fikk høre på TV at traseen skulle gå langs Mjøsa, gikk alt i svart, forteller Solveig Hansen. Hun fikk barndomshjemmet sitt innløst for å slippe fram en ny, dobbeltsporet jernbane. I dag er Solveig glad for at hun og ektemannen bøyde av og fikk til en rask løsning.

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

Solveig og Sveinung Hansen tar imot Jernbanemagasinet i sin nyoppussede bolig i boligfeltet på Langset, rett opp for Minnesundbruene. For dem er kampen om trasé for ny E6 og dobbeltspor langs Mjøsa over – og et par tøffe år er borte.

- Vi var helt nedkjørt både fysisk og psykisk. Men vi bøyde oss, og da kunne vi rette oss opp igjen. Mange har nok følt dette verre enn oss. De som ikke bøyer seg, kan knekke, sier Solveig.

Nå er huset de bodde i borte, og de har startet en ny tilværelse. Selv om oppgjøret for husene de måtte flytte fra gikk tålelig greit, er det enkelte tap som ikke kan erstattes. Som utsynet over Mjøsa eller Skibladner som gjerne gjorde en sving bortom og fløyttet når de var hjemme.

- Sveinung er ferdig med dette. Det henger nok noe igjen hos meg. Men det blir ikke bedre av å surve noe mer over det, sier Solveig, og får kontant tilslutning fra ektemann Sveinung:

- Nei, vi kan ikke bruke resten av levetida på det!

Lang prosess

Ti år er gått siden de først fikk høre om disse planene.

- Da fikk vi et lettere sjokk. Vi kunne ikke tro det. Så fikk vi disse årene da det svingte litt hit og dit før det endelige slaget kom på nyåret i 2009 – med nyheten om trasevalg på TV, minnes Solveig.

Tidlig den våren fikk de besøk av Jernbaneverkets grunnervere John Morten Landrø og Dagrund

Mysen Kulbotten. Prosessen med innløsningen var i gang.

- Men da denne eiendommen på Langset kom for salg, fikk vi det travelt. Vi hadde lyst på et hus som ikke var så langt unna, og som var lettvent ettersom vi begge nærmet oss 70 år, forteller Solveig:

- Vi fikk tak i advokat som kontaktet Jernbaneverket. Det endte med at vi fikk utløst stedet fort. Der var Jernbaneverket greie å ha med å gjøre.

Greie forhandlinger

Forhandlingene om oppgjøret gikk unna på et par-tre timer. Det forelå to takster, én fra Jernbaneverkets takstmann og én fra deres egen. Det var ikke store forskjellen på takstene, og ekteparets advokat rådet dem til å godta den summen som ble forhandlet fram.

Ettersom innløsningen skjedde såpass fort, fikk paret god tid på seg til å pusse opp det nyinnkjøpte huset før de måtte flytte. Mesteparten av den jobben gjorde Sveinung selv.

Han var også en tur nedom da huset de hadde bodd i, ble revet. Et par dagers arbeid og alt var borte med unntak av noen gamle epletrær og en åtte meter høy tuja.

Rivingsarbeid har forresten Sveinung erfaring med selv, fra da han var maskinkjører i fire år under utbyggingen på Gardermoen. Men noe er tross alt annerledes nå enn da hovedflyplassen ble bygd, mener Sveinung:

- Staten har nok lært. I løpet av årene på Gardermoen fikk jeg høre alt om skjebnene til de mange



NY START: Solveig Hansen har startet på nytt etter at hun fikk huset sitt innløst. Nå skal hun prøve å legge en vond tid bak seg.

DIGITALE MINNER: Hjemmet til Solveig og Sveinung Hansen er jevnet med jorda. Nå er minnene samlet på en minnepenn og kan ses på TV.

som fikk innløst husene sine på Gardermoen. Det går noe penere for seg nå.

Spillfakteri?

Selv om oppjøret og forhandlingene om innløsning går penere for seg, føler Solveig seg snytt likevel. Det går på prosessen med valg av trasé, som hun tror var bestemt helt fra starten av – og at resten bare var spillfakterier.

– Jeg var nok litt naiv der. Jeg trodde på demokratiet og at vi hadde en mulighet til å påvirke. Heller ikke kommunen nådde frem, først med krav om flere tunneler, deretter med å foreslå lokk over sporet. Da de foreslo en holdeplass på Langset som erstatning for tort og svie, fikk de ikke det heller. En stasjon, eller holdeplass her, er ikke for mye forlangt. Da ville det blitt fart på utbygginga her, og presset på Eidsvoll ville blitt mindre. Der er det snart ikke plass for pendlerne til å parkere, sier Solveig.



MINNER: Slik var det hjemme hos Solveig og Sveinung Hansen før gravemaskinene rykket inn.

Sorg og savn

Eiendommen familien Hansen flyttet fra, var opprinnelig på 7,5 dekar og lå klemt mellom E6 og jernbanen. Et par ganger har Statens vegvesen vært frampå og forsynt seg. Med de nye planene for firefelts E6 og dobbeltsporet jernbane ble det for trangt.

Det var først og fremst livsverket til Solveigs far, jernbemannen, som dermed ble borte. Det var han som bygde huset, og som brukte hver bidige sommer til å rydde eiendommen for steiner som siden ble kjørt bort på jernbanevogner. I bukta ned mot Mjøsa var beliggenheten så lun at her kunne de dyrke det meste. Solveig

er glad faren slapp å oppleve gravemaskinenes «bearbeiding».

Mens Solveig strever litt med følelsene, har ektemannen en mer rasjonell tilnærming:

– Hadde det ikke vært slik, ville det verken blitt bygd veier eller jernbane, sier Sveinung. Nå slipper han å tenke på snøbrøyting, men kan fortsatt kose seg med traktoren, en striglet «Gråtass» fra 1953, i vedskogen. Og så kan han rusle ned til Minnesundbrua og hilse Skibladner derfra. Hvis maskinisten om bord er en pensjonert sjømann med dampskips erfaring fra hvalfangertida, blir det nok fløytet for ham der også.

Forhandlinger og følelser

Reaksjonene blant dem som mister hjemmet eller hytta når Jernbaneverket skal fram med en ny trasé, kan variere fra nærmest en lettelse til avmakt og sterkt sinne.

Ofte er det grunnerververne i utbyggingdivisjonen som først møter de berørte ansikt til ansikt. På Fellesprosjektet E6-Dovrebanen har dette blant andre vært John Morten Landrø og Dagrun Mysen Kulbotten. Til tross for at de kan møte sterke reaksjoner, synes de jobben er interessant.

Åpne og ærlige

– Som grunnerververer møter vi folk i en vanskelig og følelsesladet situasjon, hvor vi må prøve å skape trygghet. Samtidig har vi ansvaret for å gjennomføre en svært formell og regelstyrt prosess. Derfor legger vi stor vekt på å være åpne og ærlige i arbeidet, og god kommunikasjon er et nøkkelord, sier Mysen Kulbotten.

– Vi må være løsningsorienterte, samtidig som målet vårt er at erstatningen skal bli så riktig som mulig, understreker hun.

Ansikt til ansikt

Det er viktig å komme i dialog med

grunneierne så tidlig som mulig i planprosessen. Erfaringene er at løsningene ofte blir bedre når en kan bruke tid på forhandlingene.

– Vi inviterer oss hjem til den enkelte som er berørt slik at det første møtet er på deres hjemmebane. Å skulle selge et hjem eller en hytte krever ofte en «modningsprosess» som er svært individuell. Jo før vi kommer i gang med å gi informasjon og forhandle, jo lengre tid får grunneieren på seg til å finne en erstatning, forteller Landrø.

– Samtidig bidrar vi gjerne til å finne løsninger dersom det skulle dukke opp en aktuell, alternativ bolig før prosessen er slutført, legger han til.

Oppjørets time

Alle grunneiere får tilbud om gratis advokatbistand, og erstatningen som den enkelte får, er basert på forhandlingene.

– Vi tar utgangspunkt i takster fra uheldede takstmenn, men dette er bare ett moment som teller. Faktorer som ikke er tatt med i taksten, som for eksempel båt- og fiskerettigheter, kan gjøre erstatningsbeløpet større. Ved innløsning legger vi også på en sum som dekker dokumentavgiften ved kjøp av ny eiendom, og en sum til flytting og tilpasninger i den nye boligen, forteller Mysen Kulbotten.

– Erstatningen utbetales uten bindinger. De fleste skaffer seg ny eiendom i den samme skole- eller kirkekreten, men noen velger å starte på nytt et helt annet sted. Spekteret er stort, og den enkelte står fritt til å velge selv.

80 eiendommer

På strekningen som Fellesprosjektet E6-Dovrebanen snart begynner å bygge mellom Minnesund og Espå, er det innløst til sammen 80 eiendommer, både boliger og fritidseiendommer.

– Vi har oppnådd minnelige avtaler med alle unntatt fire grunneiere. For disse fire eiendommene er det gjennom-

ført rettslig avtaleskjønn, som viste at de erstatningsprinsippene og erstatningene som vi tidligere hadde tilbudt, stort sett lå på riktig nivå, sier Mysen Kulbotten.

– Dette er vi selvsagt tilfreds med, men det viktigste er at jeg føler vi har gjennomført en god prosess. Vi må aldri bli så opptatt av paragrafer og erstatningsbeløp at vi glemmer å være mennesker når vi møter grunneierne.



Tog 601 på Mjølfjell

Fotografen tok dette bildet medan han venta på motgåande tog. Flott vinterstemning i tett snødrev. Han fortel at han låste eksponeringa før toget kom inn på stasjonen og brukte lang lukkertid for å få litt stemning i bildet. (Lukkertid: 1/8 sek, blendaropning 4, brennvidd 47mm, ISO 1250).

MITT JERNBANEBILDE

Foto: Svein Ulvund
Yrke: Banereparatør
(stasjonert på Myrdal)
Bosted: Voss
Kamera: Canon EOS 5D MKII



VINNER

«Teknikkens kraft»



Robert Lund

- Mye å se på - vanskelig å få til, lyder det fra juryleder Elin Høyland, som har bedømt i alt ni motiver sammen med Anders Krokfoss og Thor Erik Skarpen.

Det var Robert Lunds bilde i februarutgaven av Jernbanemagasinet som til slutt ble plukket ut av juryen, som uttaler: «Krevende og godt planlagt kameraarbeid, med to møtende tog fra en god posisjon. Artig at togene ikke synes, selv om de er hovedmotivet. Med lang eksponeringstid har fotografen fanget front- og baklys i hvitt og rødt som lysende linjer. Dette fungerer. Lysene fra togene går som en strøm gjennom bildet. Dette er en fin komposisjon. Linjene gjør at du blir dratt inn i bildet. Øynene følger linjene av hvite og røde lys innover. Det er mange lag med linjer og mye å se på. Bildet viser teknikkens kraft i samfunnet.»

- Lag på lag

- Det er fascinerende å se den kompliserte konstruksjonen som må til for å drifte jernbane, sier juryleder og fotograf Elin Høyland. - Bildet til Robert Lund pekte seg etter hvert klart ut. Det var dette vi ble sittende og diskutere mest. Motivet må studeres for at man skal få øye på alt av detaljer. Til slutt la vi også merke til høyspentlinjene som vagt skjærer over bildet på tvers og ytterligere understreker teknikkens kraft i samfunnet.

- Erfaren

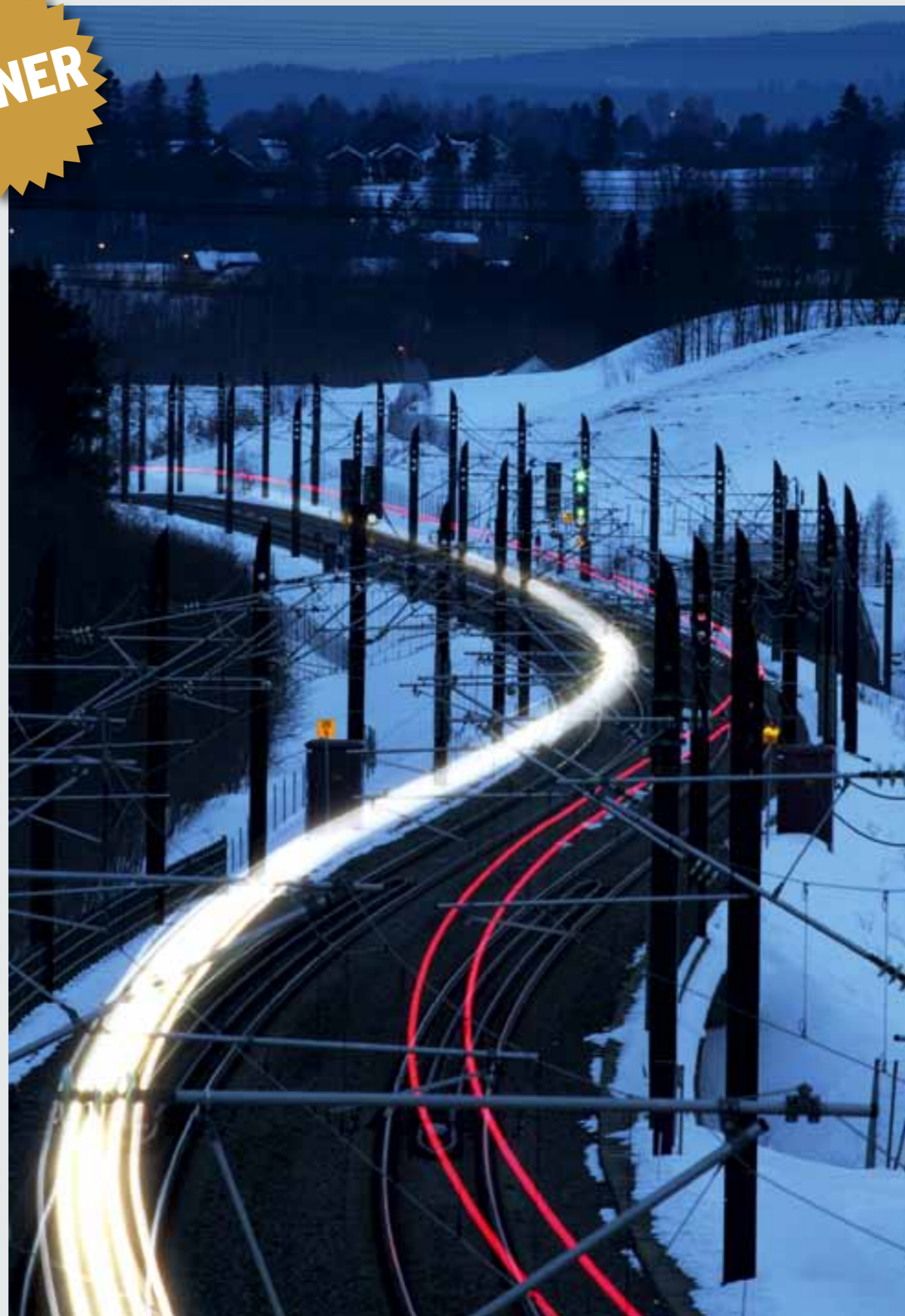
Årets jernbanefotograf er til daglig lokfører i NSB og en erfaren kjenning i Jernbanens Fotoklubb. Det er også to av de tre som høster hederlig omtale: Rune Fossum og Torbjørn Heide. Jens Anders Salberg debutterer i Jernbanemagasinet fotokonkurranse og får honnør for å sette togpassasjerer i fokus.

DETTE ER JURYN:

Elin Høyland: Fotograf, har hatt utstillinger rundt om i verden. Aktuell med boken «Two brothers». Jobber i Dagens Næringsliv.

Anders Krokfoss: Publisher i Egmont, aktivt medlem i Oslo kameraklubb.

Thor Erik Skarpen: Informasjonssjef Plan og utvikling, Jernbaneverket.



HEDERLIG OMTALE



«Caroline» av Torbjørn Heide (nr. 4-2011)

«Dette er et veldig fint bilde av Caroline. Bildevinkelen er godt valgt, og dampen stiger mot evigheten. Et viktig stykke jernbanehistorie, og fotografen har tatt vare på muligheten til å ta et godt bilde av henne når hun først er ute på tur.»



«Lite tog i stor natur» av Rune Fossum (nr. 3-2011)

«Snøføyken viser fart. Bildet har kraft og viser hvordan toget har sats gjennom det kalde landskapet. Lyset på toget vitner om en pil som suser gjennom vinterlandskapet som speiles mot kulda som stiger opp fjellsiden.»



«Kald idyll i Nittedal» av Jens Anders Salberg (nr. 9-2011)

«Endelig et bilde med kunden i fokus! Jernbane er til for mennesker. Derfor er juryen glad for å se en person i bildet. Det er kaldt på Hakadal stasjon. Kunden venter trofast på toget. Fin atmosfære, fin stemning og fine farger. Fint lys.»

Mer lyntog i England

Den britiske regjeringen går inn for å bygge High Speed 2, en høyhastighetsbane fra London til Birmingham, den nest største byen i Storbritannia. Derfra er det planlagt to grener videre nordover til Manchester og Leeds. Til tross for økonomisk vanskelige tider i Storbritannia velger regjeringen å investere 300 milliarder kroner i denne banen som skal stå ferdig i 2026 og skape flere tusen nye arbeidsplasser.

Soldater for gods

Organisasjonen Amerikanske jernbaner anslår at hver femte av 15 000 nyanstatte ved godstogselskapene kommer fra tjeneste i det amerikanske militæret. Veteranene går for å være spesielt godt kvalifisert blant annet fordi de er vant til disiplin, og til å ta imot, forstå og utføre ordrer.

Langt opp

Også i Sverige sliter kollektivtrafikken med et frynsete omdømme. I en måling gjort av Svensk Kvalitetsindex går for eksempel SJ tilbake for tredje året på rad og havner på 51,3 - omtrent det samme nivået som NSB oppnår her i landet. Kollektivtrafikken i Stockholm representert ved SL raser fra 61,4 i fjor til 54,4 i år. De som kommer best ut, er ekspressbussene.

Ferrari på skinner

Alstom har presentert det nye toget som skal konkurrere med Trenitalia og Eurostar på italienske høyhastighetsbaner. Drivkraften i det nye togselskapet Nuovo Trasporto Viaggiatori er toppsjef i Ferrari. Derfor får toget den karakteristiske fargen til Ferrari-bilene samt romslige kupeer med skinnstoler, en liten kino etc. Toget skal driftes kommersielt, kunne kjøres i 360 km/t og antas å være på skinnene i løpet av våren.

Vekst i gods

Offisiell svensk statistikk for 2010 viser at det ble fraktet 68,3 millioner tonn på svenske jernbaneskinner. Dette er den største mengden siden 1974. Men godset reiser lenger nå enn den gang slik at det ble satt rekord i transportarbeid med 23,5 milliarder tonnkilometer. Til sammenlikning var transportarbeidet for gods på jernbane i Norge 3,5 milliarder tonnkilometer.



BRÅSTOPP: Her på den over hundre år gamle stasjonen i sentrum av Tours er det bråstopp for TGV-toga fra Paris. Om nokre år skal lyntoget køyre vidare mot Bordeaux, som da vil ligge berre eit par timar frå Paris.

Verdas største OPS

Bygginga av den nye høg fartslina mellom byane Tours og Bordeaux i Frankrike til 60 milliardar kroner vil bli det største prosjektet som er finansiert med offentlege og private midlar (OPS) innan jernbanebygging.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** FLICR/PATRICK JANICEK

Med høg fartstoget TGV tar det ein time å reise frå Paris til Tours, ei reise på godt og vel 20 mil. I Tours er det førebels bråstopp for lyntoget. Men eit spleiselag mellom staten, den europeiske investeringsbanken og private aktørar leidde av eit av dei største entreprenørselskapa i verda, Vinci, startar arbeidet med å lengje banen til Bordeaux. Mellom byane Tours (på storleik med Trondheim) og Bordeaux (235 000) er det dryge 30 mil. Når banen blir teken i bruk i 2017, etter seks års arbeid, skal det vere mogleg å reise mellom Paris og Bordeaux på litt over to timar. Med lyntog er det venta at passasjertala vil stige med fem millionar årleg. I dag er det 20 millionar reisande.

Avtale på 50 år

Avtalen som er undertekna mellom infra-

strukturforvaltaren RFF og Vinci, går ut på at selskapet LISEA skal designe, bygge, drifte og vedlikehalde banen i 50 år framover. LISEA er eit selskap med Vinci, Groupe Caisse des dépôts (ein statleg investeringsbank), Sojas (ei investorgruppe) og pensjonsfondet i forsikringsgiganten AXA som eigarar.

LISEA vil få attende pengane frå køyrevsavgifter, som i Frankrike kan ligge på 100 kroner per kilometer per tog.

Den franske staten sitt bidrag er på tre milliardar euro (mykje av det lån i den europeiske investeringsbanken) medan RFF skal nytte ein milliard euro på utbygginga.

For det offentlege er utbygginga òg ein lekk i ein overordna plan for regional utvikling. Styresmaktene trur nemleg at ein høg fartsbane vil skape 12 000 nye arbeidsplassar årleg.

Folk vil ta toget

Amadeus, som er mest kjent for salgssystemer for flybilletter, har fått opp øynene for at lyntoget er på vei inn som alternativ transportmåte. Det fikk selskapet som omsetter for 20 milliarder kroner i året, til å sjekke dette nærmere.

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

Amadeus ønsket å finne ut mer om det stadig voksende markedet for lyntogreisende og stilte 7000 respondenter i Frankrike, Tyskland, Italia, Sverige, Spania og Storbritannia en rekke spørsmål. Ett av svarene er særdeles klart: 77 prosent vil velge lyntog framfor noe annet fremkomstmiddel så fremt prisen er konkurransedyktig.

Ulikhetene mellom landene kom først på spørsmål om hva togselskapene må diske opp med for å imøtekomme de spurtes ønsker. Svenskene ønsker én billett for hele reisen inklusive tilsluttende transportmiddel mens italienerne ønsker en consierge-tjeneste, det vil si en person med servicetalent på linje med en butler.

Det nesten alle de spurte (70 prosent) var enige om, er at toget må ha komfortable seter og områder avsatt til avslapping.

Med Clooney på tur

Amadeus lurte også på hvem de aller helst vil ha i nabosetet. Der er uenigheten stor. Spanjoler og franskmenn ville foretrekke filmsjarmøren med DnB-hus på Lillestrøm, George Clooney, og britene filmskuespilleren Stephen Fry. Svenskene derimot ville hatt selskap av Barack Obama og tyskerne Angela Merkel.

Amadeus gjorde denne undersøkelsen for å forberede både seg selv og togselskapene på mulighetene som ligger i internasjonale reiser med lyntog. Som toppsjefen i Amadeus sier: - Renessansen for toget er vitterlig på gang. Det vi må sørge for er en sømløs reiseopplevelse basert på kunnskap om behovene og forventningene som morgendagens reisende har.



POPULÆRT: Tre av fire som reiser med fly, ville heller tatt toget. De som går av toget fra Paris på St. Pancras International i London, har gjort akkurat det.



Jernbaneverket

KUNDESENTER

E-post: kundesenter@jbv.no
SMS til 26112, skriv kodeord:
JBV etterfulgt av din melding
Telefon: 47 77 00 98
Åpningstider:
mandag-fredag 08-17,
lørdag og søndag 09-15

PRESSEKONTAKTER

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

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



«Fleskekippen», «Maler'n» og noen flere

Det er ikke ofte man hører noe fra leserne, men det er desto hyggeligere når det en sjelden gang skjer. I romjula fikk jeg en telefon fra en kollega fra gamle tider. Han hadde lest skråblikket om navn på tog og minnet meg om at det også hadde vært togavganger og togmateriell med atskillig mer folkelige navn blant jernbanefolk. Han nevnte selv de to som er angitt i tittelen på nærværende skråblikk.

«Fleskekippen» var navnet på morgentoget fra Oslo Ø mot Sverige som ofte hadde et godt belegg med fribillettreisende NSB-ansatte. De skulle naturligvis til Charlottenberg for å handle flåsk som også den gang var billigere hos Söta Bror. Harrytur med bil har først kommet senere.

Vi som har levd en stund, minnes tiden da godsvogner ble trukket på Havnebanen fra Loenga under Akershus festning og over Rådhusplassen til Filipstad. Foran toget som gikk i skrittfart, gikk en uniformert mann med rødt flagg og varslet bilister og andre trafikanter om den kommende fare. Havnebanen ble åpnet i 1907 og var inntil Oslotunnelen ble åpnet i 1980 den eneste forbindelse mellom det østlige og vestlige banenettet. Således måtte alle godsvogner i begge retninger trekkes på dette sporet. Mange bekrefter at dette togtrekket gikk under navnet «Maler'n», men ingen kan fortelle hvorfor. Kanskje er Wikipedia på rett spor når det der hevdes at det var larmen fra diesel-loket som ble trekraft etter hvert, som var opphav til navnet. Vet noen noe annet, så gi beskjed!

«Kærven» har derimot en helt grei forklaring. Det var fredagsavgangen kl. 14.40 fra Oslo Ø til Kongsvinger. Fredag var lønnsdag, og det var både odøler og solinger med atskillig med karvebrennevin om bord i dette toget. Kan hende var det stundom også en duft av «kærve» i vognene?

På jernbanestrekningen Roa – Hønefoss var det høyeste punktet Kalvsjøen, og hva var vel da mer naturlig enn å døpe lokal-togavgangen for «Kæsøblakka»? Også for

navnet «Blekkmerra» ligger dyret hest til grunn, men i dette tilfellet er det togmateriellet som har fått klengenavnet. Det gjelder de dieselelektriske motorvognsettene BM 88 som var bestilt på Strømmens Værksted før siste krig, men som angivelig på grunn av mangel på deler ikke kunne bli levert før etter at krigen var over – og tyskerne ikke kunne nyttiggjøre seg dem! «Blekkmerra» var en rask travet, og det ble sagt at toget satte hastighetsrekord over Nesbyenslettene med 139 km/t.

Distriktssjef H.K. Henriksen i Trondheim jernbanedistrikt var en myndig og respektert jernbanemann, men heller ikke han unngikk jernbanehumoren. Det motorvognsettet som han benyttet på sine inspeksjonsreiser i det langstrakte distriktet, gikk på folkemunne under navn av «Gullegget». Henriksen døde kort tid før

jeg tiltrådte som informasjonssjef i NSB i 1981, og noe av det første jeg fikk oppleve, var en inspeksjonsreise med den nye Dc, Asbjørn Øye, nettopp i «Gullegget».

Det var ikke bare tog som fikk oppnavn. Det samme gjaldt elementer i infrastrukturen. Jeg tar til sist i dette uhyøytidelige skråblikket med noe som mest bærer preg av å være en vandrehistorie. En passasjer skal ha overhørt følgende fra en lokfører: *Jeg har kjørt ned to utelligere, en dverg og en engelskmann.* Bak denne tilsynelatende tragedien ligger forvekslingen av uteligger og utligger som er oppheng for kontaktledningen. En dverg er kortversjonen av dvergsignal, og en engelskmann er jernbanebetegnelsen på en lang og kompleks sporveksel ... Godt nytt år!

Reidar S H

