

Jernbanemagasinet nr. 2-2014

Jernbane

Nye rutetilbud

Opptil 35 prosent flere togpassasjerer

Nytt dobbeltspor

Dobbelt så mange reiste med toget

Nytt intercitynett

I gang med tidenes planleggingsjobb

Kjernen vil være å frikoble seg fra de årlige budsjettprosessene og sette offensive datoer.

Gunnar G. Løvås, ny assisterende jernbanedirektør

Ny sjef vil tenke stort

Jernbaneverkets nye nestleder, **Gunnar G. Løvås**, gleder seg over store trafikk tall og vil være offensiv på togets vegne.



Jernbaneverket

Jernbane

JERNBANEMAGASINET
nr. 2-2014

Ansvarlig redaktør:
SVEIN HORRISLAND

Redaktør:
TORE HOLTET

Fotojournalist:
ØYSTEIN GRUE

Journalist:
ARVID BÅRDSTU

Medarbeidere i dette nummer:

Hilde Lillejord
Olav Nordli
Njål Svingheim
Arne Danielsen

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 12. 03. 2014



Jernbaneverket

Utgitt av:
Jernbaneverket
Stortorvet 7
Oslo
www.jernbaneverket.no
Opplag: 7 300

Design:
REDINK
CHRISTEN PEDERSEN
www.redink.no

Forsidefoto:
Hilde Lillejord

Trykk og distribusjon:
RK GRAFISK



ISSN 1891-1676

[www.jernbaneverket.no/
jernbanemagasinet](http://www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet)

DET STORE BILDET

Rullende kraftverk

tekst og foto ØYSTEIN GRUE

FOR ET GUDBENÅDET LAND! kommenterer turister når de ser den snøhvite Hardangervidda og den spektakulære Flåmsbana med Kjosfoss kraftstasjon. Og når snøsmelting setter det evige energikretsløpet i gang, får vi ren kraft som de med atomkraft eller dieseldrevne tog misunner oss.

Gigantiske vannkraftturbiner leverer den rene og fornybare kraften som ikke minst tunge godstog trenger i stigningene opp mot Finse. Nå har moderne elektriske lokomotiver blitt rullende kraftverk som leverer strøm tilbake til nettet.

Nye tog krever vesentlig mer strøm enn eldre tog. Derfor bygges det nå nye kontaktledningsanlegg med såkalte autotransformatorer som bidrar til å levere mer strøm raskt tilbake til nettet. Ved å øke spenningen fra omformerstasjonene til togene fra 15 000 til 30 000 Volt blir også energitapet halvert. //



SIGNALER

Sterke tall

Av Elisabeth Enger

DET ER IMPONERENDE tall person-togselskapene nylig la fram for 2013. Flytoget kan vise til trafikkvekst på 8 prosent, og NSB har samlet en vekst på 7,3 prosent. Det er i østlandsområdet trafikken øker mest. På enkelte strekninger er veksten faktisk på over 20 prosent.

Det er flere grunner til at toget nå har gode resultater. Den nye rutemodellen med avgangstider på faste minutt-tall, flere tog i trafikk og samarbeid om mating til tog er viktige årsaker til de gode resultatene. Legger vi til at vi etter hvert har fått en mer pålitelig infrastruktur sentralt i Oslo, og at det er etablert et godt samarbeid mellom Jernbaneverket og togselskapene om punktlighetsfremmende tiltak, trekker det også i positiv retning.

Det er ingen grunn til å hvile på laurbærene, for hvis kollektivtrafikken skal ta markedsveksten, må vi legge til rette for at den positive utviklingen kan fortsette. Jernbaneverket har nylig lagt fram handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023. Handlingsprogrammet er utarbeidet i tråd med de overordnede prioriteringer og rammer som ligger i Nasjonal transportplan som Stortinget behandlet i fjor. Det har derfor ikke vært plass til alle de ønsker som framkom i høringsrunden om å skyve viktige prosjekter fram i tid.

Vi har imidlertid tillatt oss å påpeke at dersom det kommer bevilgninger ut over de rammene som er varslet i første fireårsperiode, ønsker vi å prioritere mer til vedlikehold og til å legge til rette for at flere tog kan settes i trafikk i og rundt de store byene.

Samfunnet trenger sterke tall fra togselskapene også i årene framover. //

08

Hovedsaken: Ryggraden i moderne samfunn

Jernbanen får sin renessanse når moderne samfunn planlegges. Toget blir ryggraden som skal bære fremtidig befolkningsvekst uten at vi setter for sterke fotavtrykk på miljøet. Hyppige avganger jevnt fordelt per time og til faste minutt-tall får folk til å strømme til toget. Men da holder det ikke med enkeltspor.

20

Mer punktlig tog

Bedre informasjon på monitorer, plattformer, nett og mobil samt samarbeid med lokførere og konduktører bidrar alt sammen til økt punktlighet i togtrafikken.

24

Rutemodell for 2027

Jernbaneverket utreder nå hva slags rutetilbud markedet vil etterspørre i 2027. Rutemodellen som velges, skal danne utgangspunkt for hvordan jernbanen bygges ut.

26

Posten tenker miljø

Posten tar miljølederskap. Åtte av ti konteinere skal gå med tog der det er jernbane. Jernbanemagasinet ble med en konteiner over høyfjellet ...

34

Samarbeid vei-bane

I samarbeid med Jernbaneverket har Statens vegvesen mer enn doblet kostnadene til drenering og vannhåndtering under bygging av ny E6 gjennom Gudbrandsdalen.

Les også:

- 14 Nye tilbud gir økt trafikk
- 16 Flere tog - flere på toget
- 18 Ønsker trøkket velkommen
- 32 Jobber for pluss i 2015
- 38 Gladgutt på nye spor
- 44 Et nav i skogen
- 46 - Vi blir alle bedre av konkurranse

Vi må slippe andre til, og det svir.

JAN SUNDLING, styreleder i SJ



FJÆRIHATTEN: Den sveitsiske jernbanen SBB falt for teknologi utviklet i regi av Jernbaneverket og vil kunne spare store beløp i strømkostnader.

SPARER STRØM

Sveits går for norsk teknologi

Verdens beste jernbane, sveitsiske SBB, skal heretter få avregnet togenes strømforbruk av folk i Bane Energi! Jernbaneverket har nå fått med seg fem land til i det europeiske energipartnerskapet Eress, og flere andre, store land viser interesse.

tekst ARVID BÅRDSTU OG TORE HOLTET foto SBB

TEKNOLOGIEN som er utviklet i regi av Jernbaneverket, sørger for helt nøyaktig avlesning av strømforbruket på ethvert tog som er med på ordningen. Eress, som består av de nordiske jernbanelandene samt Belgia og nå Sveits, er basert på non-profit og ledes fra Stortorvet i Oslo. Hit kommer dataene fortløpende, og her foregår avregningen.

- Vi er stolte av at nettopp Sveits blir den sjette partneren. Det gir systemet vårt et kvalitetsstempel. Nå håper vi å få med land som England, Nederland og Østerrike, stråler Terje Stømer, styreleder i Eress og direktør i Bane Energi.

Energisparer. Det var i 1999 at folk i Jernbaneverket fikk ideen om å måle de enkelte togenes strømforbruk i den hensikt å få ned forbruket. Lenge fantes det ikke noen teknologi for å utvikle et system for denne type strømmåling.

I 2007 hadde IT-selskapet Bouvet utviklet et operativt system for Norge, Sverige og Danmark.

NSB klarte raskt å redusere sitt energiforbruk med 20 prosent, også fordi systemet stimulerer til en mer energivennlig kjøreadferd.

Nå deler seks land på driftskostnadene, og togselskapene sparer store beløp.

- NSB sparer strømutgifter tilsvarende kjøp av nytt lokomotiv annet hvert år, forteller Stømer. - Og jo flere land som blir med, jo mer penger vil togselskapene spare. En annen fordel er at vi bidrar til en smidigere togtrafikk over landegrensene. //

1 minutt endring i avgangstiden til et lokaltog ga 45 minutter kortere kjøretid for et godstog på de åtte enkeltsporede milene mellom Häsleholm og Helsingborg.

8 nye togsett på 110 meter hver skal hjelpe Flytoget med å ta unna etterspørselen når den nye piren på Oslo lufthavn åpner i 2017. Anbudsfrist er i april.

1457 millioner kroner sto igjen på NSB-kontoen etter at alle driftskostnadene var trukket fra i 2013. Det er nesten 300 mill. kroner mer enn året før.

460 tusen konteinerenheter, også kalt TEU, ble lastet og losset på Alnabru godsterminal i fjor. Kapasiteten på Alnabru er anslått til 500-600 000 TEU.



YESS! Prosjektleder Morten Klokkesveen, assisterende jernbanedirektør Gunnar G. Løvås og prosjektdirektør Stine Ilebrikke Undrum kan juble for gjennomslaget.

SISTE SALVE

Endelig fullt gjennomslag

Over to hundre mennesker overvar siste gjennomslag i Holmestrandsporten. Gjennomslaget var starten på en lang innsjutt mot ferdig anlegg.

tekst ANNE METTE STORVIK OG ARVID BÅRDSTU foto ANNE METTE STORVIK

TORS DAG 6. mars kunne statssekretær Bård Hoksrud i Samferdselsdepartementet fyre av salva på 800 kilo dynamitt som ga over tolv kilometer sammenhengende tunnel mellom Holm og Nykirke, allerede behørig døpt til Holmestrandsporten.

- Det er stas at Samferdselsdepartementet ser på dette som så viktig at de kommer, både på start- og sluttsalve, sier prosjektdirektør Stine Ilebrikke Undrum.

Hun kan oppsummere at arbeidet så langt har gått etter planen. Gjennomslaget kom da det skulle komme, og pengebruken er innenfor rammen.

- Vi traff helt uventet på løsmasser på Snekkestadentreprisen. Dette ble løst fint av Marti IAV DA med "tørparaply"-metoden, men ble kostbart. Derimot var fjellet i stasjonshallen bedre enn fryktet, så der sparte vi inn en del.

Dåp og skål. Som seg hør og bør ble gjennomslaget feiret med dåp og skål på røysa, fotografering og taler. For mange av tunnelarbeiderne betyr gjennomslaget at de nå skal bytte arbeidssted. Prosjektet går derimot videre, men i en ny fase. Det skal foretas bunnrensk, lages grøfter, bygges fundamenter og ikke minst skal hele tunnelen kles med betongelementer.

- Vi er også i gang med å vurdere anbudene på de jernbanetekniske anleggene. Der forventer vi å kunne signere i løpet av april, opplyser Ilebrikke Undrum.

Så er det arbeidet med den enorme stasjonshallen. - Opprinnelig hadde vi planlagt at ulike arbeider inne i stasjonshallen skulle foregå parallelt. Det fant vi ut ikke er forsvarlig. Derfor blir åpningen litt senere enn vi først hadde sett for oss, sier prosjektdirektør Ilebrikke Undrum. //



DYNAMITT-BÅRD: Statssekretær i Samferdselsdepartementet, Bård Hoksrud, fikk æren av å fyre av salva som ga tolv km sammenhengende tunnel forbi Holmestrand. Bas (til venstre) var Magnus Syse.



HUS I HUSET: Sikringsanlegget til Drammen stasjon blir bygd inn i et eget hus før skallet rundt, som er Bygg E, blir revet.

PÅ LEIRGRUNN

Komplisert rivejobb i Drammen

Ved påsketider skal det velkjente Bygg E på Drammen stasjon være jevnet med jorden. Rivingsarbeidene har vært alt annet enn plankekjøring.

tekst og foto NJÅL SVINGHEIM

BYGG E ved Drammen stasjon, det velkjente lange blå bygget langs spor 1, forsvinner sakte men sikkert. Alarmen gikk i oktober i fjor da man oppdaget bevegelser i grunnen og store setningsskader i bygningen. ROM Eiendom, som er eier av bygget, stengte det da med umiddelbar virkning, og man varslet at bygget måtte rives så fort som mulig. Det var ikke helt enkelt når bygningen også huset sikringsanlegget på stasjonen. Det tåler verken støv, fukt eller store rystelser.

For å kunne rive bygningen måtte man derfor først beskytte sikringsanlegget, som ligger i den ene enden av bygget, mot ytre påvirkning. Denne kompliserte jobben hadde i begynnelsen av mars kommet så langt at rivingen av den utvendige delen av selve hovedbygget kunne starte. Innvendig var det da gjennomført riving av alt interiør, samtidig som det ble satt opp avstivninger for å sikre bygget under arbeidene.

Eget hus for sikringsanlegget. Det blir nå bygget et eget hus rundt sikringsanlegget der det står. Men under rivingsarbeidene måtte først de sårbare innretningene sikres mot støv og fukt. - Vi har krevd at våre installasjoner må stå helt beskyttet mot støv, og at temperaturen inne må holdes på 20 grader, forteller faglig leder signal, Geir Hansen i Drammen.

Dermed måtte hver enkelt del av sikringsanlegget bygges inn med solid reisverk og så kapsles inn i plast og finér. Det er også bygget et midlertidig tak innenfor det gamle for å sikre mot nedbør og fukt. Når bygget er revet, skal det bygges permanente vegger og tak rundt og over sikringsanlegget, slik at dette blir værende igjen i et eget hus på stedet.

Innen påske skal bygget være nede og spor 1 gjenåpnet for persontog i hele sin lengde. //

SELVANGIVELSE

Årsaker til forsinkelse

For året 2013 oppsummert for forsinkelser på jernbanen ser roten til det onde slik ut: 41 prosent skyldes feil i infrastruktur, 27 prosent feil hos togselskapene (feil med tog, manglende personell, kjører med annen type tog enn forutsatt i ruteplanen o.l.). 17 prosent skyldes trafikkavvikling, som kan bestå i at et tog som allerede er forsinket, forsinket andre tog, og 15 prosent skyldes utenforliggende årsaker, blant annet tog som kommer forsinket fra utlandet. Når det gjelder fordelingen av feil som ligger inn under Jernbaneverket, fordeler de seg slik: Signalproblemer står for 14 av de 41 prosentpoengene, feil ved banen for 11, feil på kontaktledning fire, «ekstremvær» (nedsatt hastighet) fire, egne tog som får feil og sperrer linjen tre, planlagt arbeid tre og feil på data og tele to prosentpoeng.

HENSETTING

Flirt på Kongsvingerbanen

Etter et drøyt halvt års arbeid er hensettingsspor med plass til fem togsett av type Flirt ferdig til bruk ved Kongsvinger stasjon. Ombyggingen var nødvendig ettersom Flirt er lengre enn de togene som går der i dag. Prosjektet var kostnadsberegnet til 128 millioner, men ser ut til å bli noen millioner kroner rimeligere. Med den nye driftsbanegården på plass ligger det til rette for NSB å bruke de nyeste togsettene også på Kongsvingerbanen. I løpet av året skal Jernbaneverket utvide plattformene på Årnes, Fetsund og Nerdrum slik at det etter ruteendringen i desember kan kjøres doble Flirt-tog i rushtiden.



NÅR JERNBANEN BLIR RYGGGRADEN

Ny jernbane og nye togtilbud med faste og hyppige avganger fører til en eksplosjon i togtrafikken. I fjor kunne NSB notere en passasjervekst på over 23 prosent mellom Skien og Oslo. **I Sverige ga et nytt dobbeltspor dobbelt så mange passasjerer.**

tekst ARVID BÅRDSTU OG OLAV NORDLI foto HILDE LILLEJORD

En forutsetning var at det måtte bli én million reisende i året. Det første året telte vi opp nesten 1,7 millioner.

ANNIKA FRIBERG, miljø- og kollektivtrafikksejef i Ale kommune

- DET ÄR HIMLA mycket folk, konstaterer Tomas Axelson, lokfører på det nye dobbeltsporet på Norge-/Vänernbanan mellom Göteborg og Trollhättan som ble tatt i bruk i 2012. I fjor reiste nesten dobbelt så mange som på det gamle sporet.

Dobbeltsporet til Trollhättan er en del av strategien Göteborgsregionens kommunalförbund, som består av 13 kommuner med til sammen 950 000 innbyggere, har vedtatt. Den sier at tettsteder og byer skal bygges ut langs et fem-armet belte som grener ut av Göteborg. Utviklingen av disse beltene, uttalt som selve ryggraden i Göteborgregionen, «skal skje med støtte av en attraktiv og kraftfull pendel- og regiontogstrafikk», heter det i strategien.

I Sverige blir det gjerne slik det er planlagt, selv om mange ikke synes det går fort nok der heller.

Eksemplet Moss. På sett og vis er strategien for Göteborgsregionen nokså lik den for InterCity-utbyggingen i Norge. Her tar det også tid. Som for eksempel å få bygd en moderne jernbane gjennom Moss, som nå ligger i IC-prosjektet:

- Planprosessen for Moss er et eksempel på hvordan det ikke bør være. Fordi bevilgningene har uteblitt, har den tatt over 20 år. Dermed har det skortet på forutsigbarhet både for dem som blir berørt av byggingen, dem som skal utvikle områdene rundt stasjonen og for passasjerene. Nå har vi varslet oppstart av detaljreguleringsarbeidet for den løsningen det har vært enighet om i en årrekke, og vi jobber for en vedtatt reguleringsplan innen utgangen av 2016. Da kan bygging igangsettes i 2018 som forutsatt i NTP, sier prosjektdirektør Anne Siri Haugen. Hun er satt til å lede planleggingen av 230 kilometer med dobbeltspor til 100 milliarder kroner.

Prosjektdirektørens inderligste ønske for å lykkes med planleggingen er å få forutsigbare rammebetingelser.

- Spesielt når det gjelder finansiering, er det den viktigste forutsetningen for å lykkes. Da kan de ulike planfasene og bygging følge etter hverandre uten opphold, sier Haugen.

Regionsamarbeid. Göteborg og de tolv nabokommunene har gått sammen om en plan om å bistå hverandre i utviklingen av regionen i årene framover. Göteborg er trekkplasteret som antas å lokke 300 000 nye innbyggere til regionen innen 2035. Halvparten av disse er det plass til i Göteborg. Resten må finne seg bolig utenfor byen. Det skal de andre kommunene bidra til.

En av disse kommunene er Ale kommune, en kommune med i underkant av 30 000 innbyggere beliggende mellom Trollhättan og Göteborg.

- Vi i Ale legger opp til en fortetting i stasjonsbyene. Men vi skal ikke bli en forstad til Göteborg, forsikrer byarkitekt Magnus Blomsbergsson, og viser en plan for hvordan de vil omskape kommunesenteret Nödinge fra et slitt tettsted med typisk 70-tallspreng til en moderne liten by der det meste kan foregå i sykkelavstand. De som bosetter seg litt lenger fra sentrum, vil uansett kunne klare seg utmerket med en el-sykel.

Knutepunktutvikling. Som i Sverige trakk konseptvalgutredningen for intercitynettet fram sentral stasjonslokalisering som ett av IC-satsingens suksesskriterier.

- IC-investeringene gir mest samfunnsnytte når stasjonene ligger sentralt og er utgangspunkt for lokal knutepunktutvikling. Som påpekt i NTP er attraktive knutepunkter også et nøkkelgrep dersom utbyggingen av et moderne jernbanenett skal bidra til bærekraftig utvikling, forklarer Marianne Hermansen, nyansatt i en sentral rolle som planleggingsleder for nettopp knutepunktene.

- IC-utbyggingen omfatter 21 stasjoner av ulik karakter. Felles for alle er at IC-prosjektet må samarbeide med andre aktører for at stasjonene skal bli mer enn stoppesteder for tog. Vi ønsker å være forutsigbare og tydelige og etablere en felles tilnærming til dette arbeidet, påpeker Hermansen.

Ryggraden. Parallelt med dobbeltsporet til Trollhättan og Öxnered går E45 med sine fire felt på den ene siden og Göta älv på den andre. For innbyggerne i Ale, Lilla Edet, Trollhättan og Vänersborg er det blitt lett å forflytte seg. ☺

1. I FØRERSETET: Lokfører og instruktør Tomas Axelson (t.v.) og lokfører Magnus Olsson trives både med det nye Alstomtøget og med at så mange reiser med Ale-pendelen.

2. MØTER FOLKET: Planleggingsleder Marianne Hermansen, prosjektdirektør Anne Siri Haugen og Moss-ordfører Tage Pettersen er skjont enige om at planprosessen for ny jernbane gjennom Moss, er eksempel på hvordan det ikke bør gjøres.



Det är himla mycket folk.
TOMAS AXELSON,
lokfører





TRAFIKKFLYT: Nordover fra Göteborg er det bygd både nytt dobbeltspor og motorvei. Her kommer Alependelen inn til Bohus stasjon.



OMSTILLER: Stadsarkitekt Magnus Blombergsson og miljø- og kollektivtrafikkseksjon Annika Friberg i Ale kommune skal omskape de nye stasjonsbyene i kommunen til moderne, klimavennlige tettsteder.

For dem som bor i de delene av Ale som sokner til Alependelen, lokaltoget som går to ganger i timen hele driftsdøgnet og øker til fire tog i timen i rush, er det blitt særdeles enkelt å bruke toget.

En forutsetning for å få Ale-pendelen var at det måtte bli én million reisende i året. Det første året telte vi opp nesten 1,7 millioner, forteller miljø- og kollektivtrafikkseksjon i Ale, Annika Friberg strålende.

I tillegg til dette lokaltoget går det jevnt over tog hver time mellom Vänersborg og Göteborg. I rush går det to i timen. I Göteborgregionen vet de at det gir god samfunnsøkonomi når innbyggerne kan bevege seg mest mulig friksjonsfritt. At folk kan bo og arbeide innen hele regionen, gir næringslivet lettere tilgang på den mest kompetente og effektive arbeidskraften. Det igjen gir solide virksomheter.

For at det skal bli slik, trengs det en langsiktig strategi det er bred oppslutning om.

IC-sjefens strategi. Utbyggingen av IC-nettet er Jernbaneløstoppets oppgave. Men kommunene og fylkeskommunenes engasjement for å få til dette, har vært overstrømmende. I fjor gikk alle de berørte ordførerne i demonstrasjonstog til Stortinget da Nasjonal transportplan skulle behandles. Det betyr likevel ikke at det bare er «å kjøre på».

Selv om IC-satsingen er både ønsket og etterspurt, vil det mange steder være uenighet og interessekonflikter. Vi må avdekke konflikter og finne ut hvordan de skal håndteres tidlig, samarbeide ut over det loven krever og gi god informasjon til alle involverte om når de ulike beslutningene skal tas, understreker Anne Siri Haugen.

Göteborgs jernbanearmer

(Avstand til største by)

- Kust-til-kustbanan:** Borås (63 km)
- Västra stambanan:** Alingsås (45 km)
- Västkostbanan:** Varberg (75 km)
- Bohusbanan:** Uddevalla (82 km)
- Norge-/Vänernbanan:** Trollhättan (75 km)



FAKTA

IC-prosjektet skal legge til rette for:

- et tilbud som møter etterspørselen etter transport i takt med befolkningsveksten.
- korte reisetider, hyppige avganger og god regularitet.
- utvikling av en flerkjernestruktur langs strekningene og avlastning av Oslo-området.
- utvikling av velfungerende knutepunkter, og at samarbeidet med de andre aktørene i byene bidrar til at flest mulig får nytte av satsingen.
- kapasitet til å frakte mer gods på jernbane.

Mer informasjon om prosjektet og status for delstrekningene: www.jbv.no/intercity

Spesielt viktig er dette i den offentlige planprosessen etter plan- og bygningsloven, hvor trasévalget gjøres med kommunedelplan og videre bearbeiding av valgt trasé gjennom reguleringsplan.

Haugen synes det på generelt grunnlag er mest effektivt å beholde planmyndigheten i kommunene som vanlig. Det er kommunene som skal legge til rette for utvikling rundt stasjonene. Og det er i kommunene det finnes relevant erfaring og kunnskap. Men hvis det er store, lokale interessekonflikter, kan imidlertid statlig planmyndighet være et virkemiddel, sier Haugen, som for øvrig vil planlegge ut fra felles konsepter og tekniske løsninger slik at mest mulig gjøres bare én gang.

Mange utfordringer. Alt ved jernbanen i Göteborgregionen er heller ikke rosenrødt. Fortsatt venter de på at Västlänken, en type Oslo-tunnel under Göteborg til 20 milliarder SEK, skal komme på plass. Den vil gjøre det mulig å kjøre tog tvers gjennom Göteborg i motsetning til i dag da stasjonen er en såkalt sekkestasjon. En annen bane de venter på, er Götalandsbanan. Den vil flytte Borås med sine nesten 70 000 innbyggere mye nærmere Göteborg og for øvrig forkorte reisetiden til Stockholm.

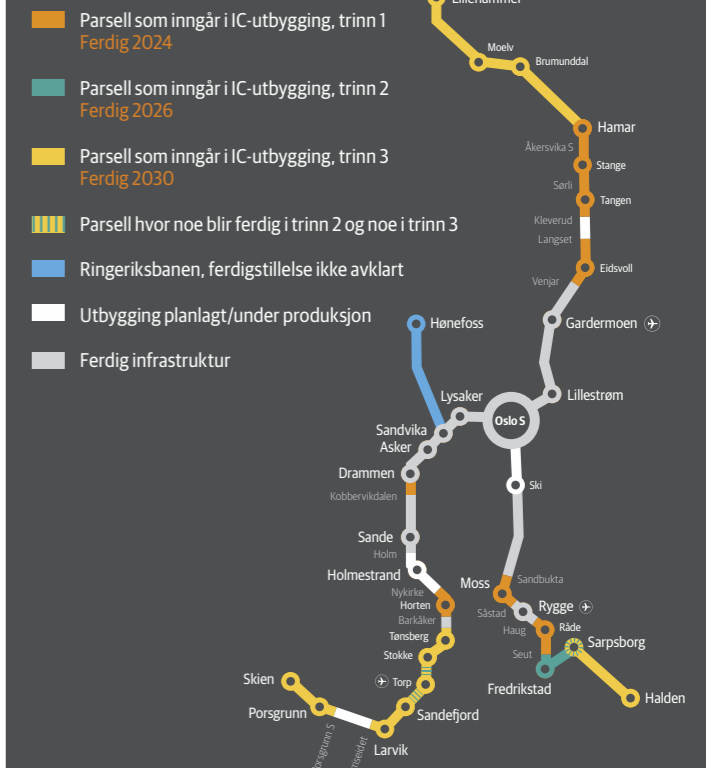
Enn så lenge vil Göteborg Centralstation være en propp i systemet. Stasjonen har 16 spor. Allerede nå er det så stor etterspørsel etter sporplass at enkelte tog må vente før de kan kjøre inn til plattform.

Dette slår også ut på NSB-toget fra Oslo. Mangel på sporplass gir 10-40 minutter lengre kjøretid.

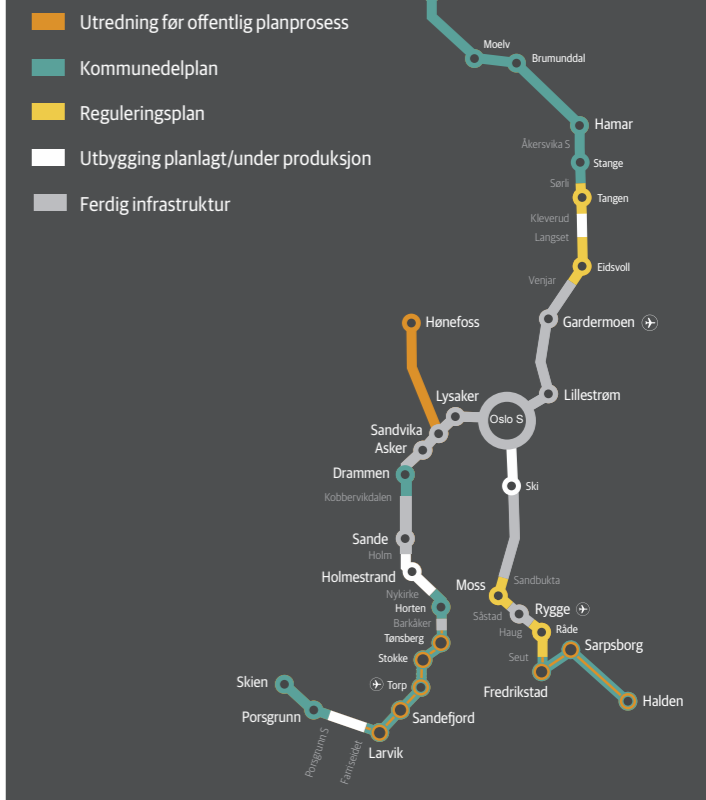
For lokfører Tomas Axelson haster det mest med Götalandsbanan. Han bor i Borås og tar heller bussen enn toget hjem. Inntil videre går det kjøperne. //

FAKTA INTERCITY

Utbyggingstrinn



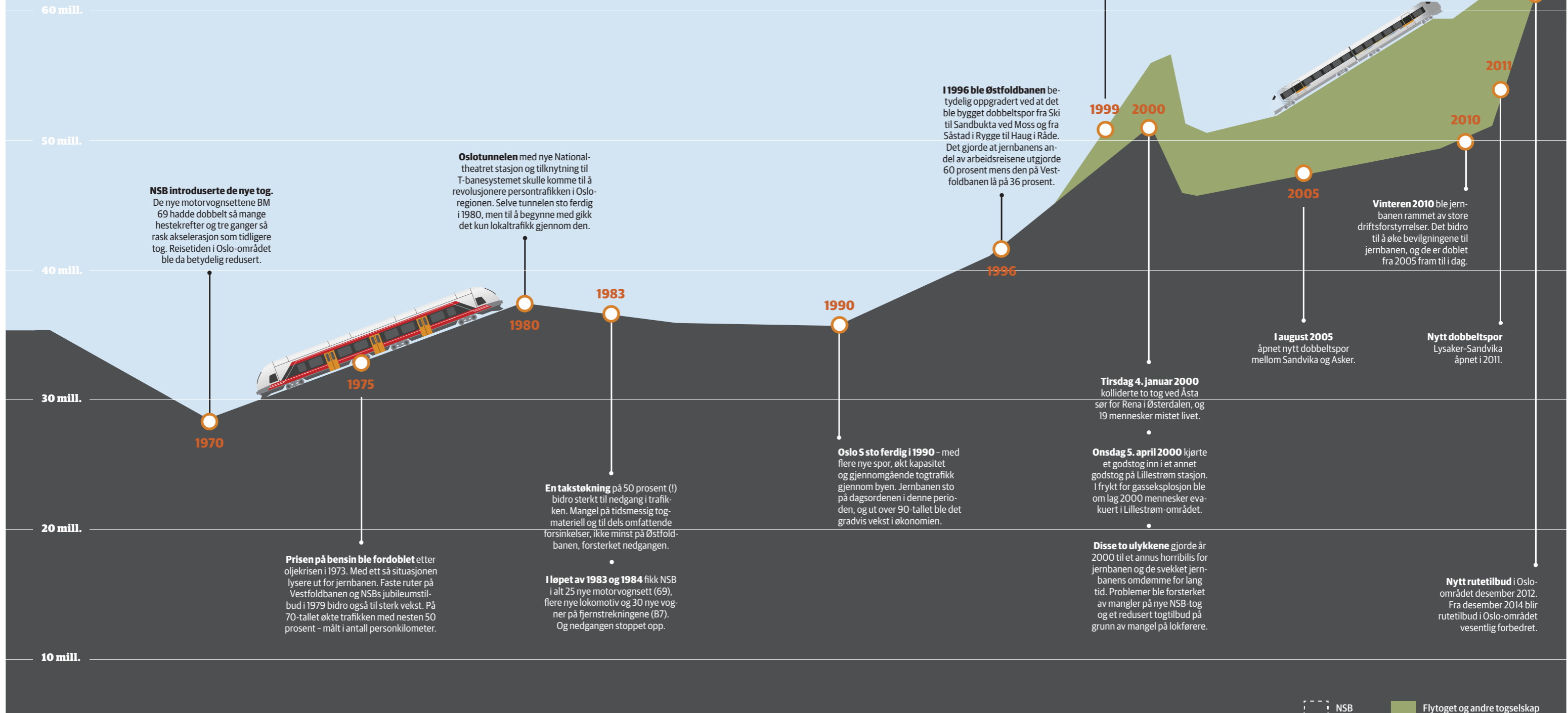
Planstatus



Nye tilbud gir økt trafikk

Når tilbudet bedres, strømmer også passasjerene til. Siden 1970 er tallet på togpassasjerer blitt fordoblet. Denne grafiske oversikten viser at trafikktallene er en refleks av samfunnsutvikling, togtilbud og satsing på infrastruktur.

tekst TORE HOLTET illustrasjon MARIUS HOLE



NSB introduserte de nye tog. De nye motorvognsettene BM 69 hadde dobbelt så mange hestekrefter og tre ganger så rask akselerasjon som tidligere tog. Reisetiden i Oslo-området ble da betydelig redusert.

Oslo-tunnelen med nye Nationaltheatret stasjon og tilknytning til T-banesystemet skulle komme til å revolusjonere persontrafikken i Oslo-regionen. Selve tunnelen sto ferdig i 1980, men til å begynne med gikk det kun lokaltrafikk gjennom den.

En takstøkning på 50 prosent (!) bidro sterkt til nedgang i trafikken. Mangel på tidsmessig togmateriell og til dels omfattende forsinkelser, ikke minst på Østfoldbanen, forsterket nedgangen.

Prisen på bensin ble fordoblet etter oljekrisen i 1973. Med ett så situasjonen lysere ut for jernbanen. Faste ruter på Vestfoldbanen og NSBs jubileumstilbud i 1979 bidro også til sterk vekst. På 70-tallet økte trafikken med nesten 50 prosent - målt i antall personkilometer.

I løpet av 1983 og 1984 fikk NSB i alt 25 nye motorvognsett (69), flere nye lokomotiv og 30 nye vogner på fjernstrekningene (B7). Og nedgangen stoppet opp.

Oslo S sto ferdig i 1990 - med flere nye spor, økt kapasitet og gjennomgående togtrafikk gjennom byen. Jernbanen sto på dagsordenen i denne perioden, og ut over 90-tallet ble det gradvis vekst i økonomien.

I 1996 ble Østfoldbanen betydelig oppgradert ved at det ble bygget dobbeltspor fra Ski til Sandbukta ved Moss og fra Såstad i Rygge til Haug i Råde. Det gjorde at jernbanens andel av arbeidsreisene utgjorde 60 prosent mens den på Vestfoldbanen lå på 36 prosent.

I 1999 sto Gardermobanen ferdig. I tillegg til at flypassasjerene fikk et effektivt togtilbud til og fra flyplassen, pendlerne på Romerike helt annen reisevei til Oslo. Reisetiden Lillestrøm-Oslo ble redusert fra 30 til 10 minutter.

Tirsdag 4. januar 2000 kolliderte to tog ved Åstasør for Rena i Østerdalen, og 19 mennesker mistet livet.

Onsdag 5. april 2000 kjørte et godstog inn i et annet godstog på Lillestrøm stasjon. I frykt for gassseksplisjon ble om lag 2000 mennesker evakuert i Lillestrøm-området.

Disse to ulykkene gjorde år 2000 til et annus horribilis for jernbanen og de svekket jernbanens omdømme for lang tid. Problemer ble forsterket av mangler på nye NSB-tog og et redusert togtilbud på grunn av mangel på lokførere.

I august 2005 åpnet nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker.

Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika åpnet i 2011.

Vinteren 2010 ble jernbanen rammet av store driftsforstyrrelser. Det bidro til å øke bevilgningene til jernbanen, og de er doblet fra 2005 fram til i dag.

Nytt rutetilbud i Oslo-området desember 2012. Fra desember 2014 blir rutetilbud i Oslo-området vesentlig forbedret.



Flere tog - flere på toget

Det er én driver som uten unntak lokker flere til å bruke tog: At de går ofte. At togene kommer og går på faste minutt-tall, er også et pluss. Det kommer tydelig fram av NSBs trafikktall for 2013.

tekst ARVID BÅRDSTU foto HILDE LILLEJORD

ETTER AT DET ble innført ny grunnrutemodell for Østlandet med «stive ruter» og flere avganger, økte trafikken i fjor oppsiktsvekkende mye - mer enn det prognosene anslo og det ekspertene torde håpe på.

Tom Ingulstad er sjef for persontrafikkenheten i NSB. Han er ikke i tvil om hva som er den viktigste årsaken til at oppsiktsvekkende mange flere nå velger toget: Flere tog, tog som kommer og går på faste minutt-tall og samarbeidet med Ruter som mater til togene.

- Når togene går på faste minutt-tall jevnt fordelt på timen, er det blitt enklere for Ruter å planlegge bussruter i korrespondanse med togene, sier Ingulstad, som ser fram til en enda bedre planlegging for integrering av tog og buss rundt omkring i landet.

Enkel forklaring. Det er mange elementer som gjerne blir nevnt som avgjørende for at folk skal ta toget: Punktlighet, at det er et sete å sitte på, serveringstilbudet om bord og billettprisen er slike.

- Med mindre det er store avvik på disse elementene, slår de ikke ut i modellberegningen av trafikkprognoser, sier Ingulstad.

- Frekvens og jevnhet slår derimot kraftig ut for toget, som jo er det raskeste og mest kapasitetssterke transportmidlet. Vi kan ha en oppfatning av andre årsaker til den sterke trafikkveksten, men vi kan ikke påvise slike effekter av dem, sier Ingulstad. De strekningene som har størst økning i trafikken, er i alle fall der befolkningen har fått flere avganger. Kongsvingerbanen kan notere seg for 35 prosent økning etter at det ble innført timesavganger. To tog i timen på strekningen Oslo-Eidsvoll har gitt en økning på 20 prosent mens IC-toget Skien-Oslo fikk notert en økning på 23,2 prosent. Denne økningen har særlig kommet på strekningen Drammen-Oslo.

NSBs ønskeliste. Når persontrafikkdiriktøren skal sette opp ei ønskeliste for de aller nærmeste årene, står hensettingskapasitet på en klar førsteplass.

- Det er bare ett ord Jernbane-Norge og politisk ledelse må lære seg. De kommende fire årene vil det viktigste være hensettingsanlegg på Hove i Lillehammer og i Skien. Vi kan kjøpe flere tog, men da må vi ha plass til dem, forklarer Ingulstad.

I Jernbaneverkets handlingsprogram, som bygger på Nasjonal transportplan, kommer midler til disse hensettingsanleggene først i perioden 2018-2023. Men, heter det, «dersom budsjetttrammene for perioden 2014-2017 øker ut over NTP-rammene, vil Jernbaneverket anbefale at disse midlene brukes innenfor følgende to hovedområder: Styrking av vedlikehold og fornyelse samt tiltak for å gi et utvidet og forbedret togtilbud innen 2017». Hensettingsanlegg går inn i det siste.

Får følger. Enn så lenge vil mangel på kapasitet til å parkere togene få sine følger - særlig for pendlerne:

- Til vi får hensettingsanlegget på Hove, er vi tvunget til å kjøre enkeltsett i rush på Dovrebanen. Det samme med Skien. Den kapasiteten vi skal sette inn i morgenerushet, må gå fra endestasjon, understreker Ingulstad, som også innser at trafikkveksten NSB har opplevd i det siste, vil forsinke utfasingen av 69-sett.

For Tom Ingulstad kommer økt kapasitet gjennom Oslo-tunnelen lenger ned på lista. Han mener den likevel vil tvinge seg fram om noen år:

- Allerede når Follobanen står ferdig, vil banene inn til Oslo S ha større kapasitet enn Oslo S. Det er delvis slik allerede i dag, men det vil bli veldig tydelig da. Antall tog vi kan kjøre på Follobanen, vil bli begrenset av muligheten til å ta imot dem på Oslo S. //

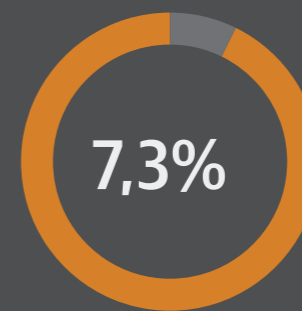
Vi kan kjøpe flere tog, men da må vi ha plass til dem.

FORNØYD SJEF: Tom Ingulstad er direktør for persontrafikks virksomheten i NSB. Han kan glede seg over sterke passasjertall for 2013. Tallene fortsetter å øke i år.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

FAKTA

Trafikktall NSB 2013



På landsbasis: 4,1 mill. flere reiser, som er opp 7,3%

Strekning og produkt	Antall	Endring i %
Lokaltog Oslo-området	39 307 000	+7,4
Linje R10 Oslo-Skien	4 056 000	+23,2
Lokaltog Rogaland	3 455 000	+5,0
Linje R10 Oslo-Lillehammer	2 683 000	+10,2
Line R20 Oslo-Halden	2 183 000	0
Lokaltog Hordaland	1 630 000	+2,7
Lokaltog Trøndelag	1 050 000	+7,8
Regiontog Oslo-Bergen	892 000	-1,2
Regiontog Oslo-Stavanger	855 000	+4,8
Regiontog Oslo-Trondheim	554 000	-2,9
Regiontog Rørosbanen	300 000	+9,2
Regiontog Trondheim-Bodø	279 000	+1,5
Regiontog Halden-Göteborg	259 000	-8,0
Lokaltog Trondheim-Røros	134 000	+7,2
Regiontog Raumabanen	110 000	+4,7
Lokaltog Bodø-Rognan	84 700	+3,3
Lokaltog Trondheim-Storlien	64 100	-3,8
Lokaltog Arendalsbanen	52 100	+3,0
Lokaltog Porsgrunn-Notodden	48 400	+11,5

Ønsker trøkket velkommen

- Jeg har aldri fått så mange lykkønskninger som da det ble kjent at jeg hadde fått stillingen som områdedirektør for Oslokorridoren. Antakelig er det fordi jeg trenger det, smiler Vibeke Aarnes galgenhumoristisk.

tekst og foto ARNE DANIELSEN

BEDRE SAMSPILL. - En sentral målsetning med omorganiseringen er å skape bedre samspill mellom drift og gjennomføring av investeringsprosjekter. Som områdedirektør får jeg ansvaret for dette samspillet når det gjelder Oslokorridoren, som strekker seg fra Lillehammer til Skien. Området er i seg selv utfordrende, med 900 tog hver dag gjennom Oslotunnelen. Skjer noe her, får det store konsekvenser. Derfor er det avgjørende at alt fungerer. Men samtidig med at den daglige trafikken driftes, skal vi også jobbe målretta for å gjennomføre strategiske forbedringer. Å håndtere kortsiktig og langsiktig perspektiv samtidig kan være krevende, sier Vibeke Aarnes som ennå ikke har hatt mye tid til å fordype seg i hva den nye jobben innebærer.

Prosjekter i 20 år. Vibeke Aarnes har jobbet med jernbaneprosjekter siden 1993 og var blant annet prosjektleder for Ski stasjon og Nye Alnabru, før hun ble ansvarlig for «Prosjekt Oslo», fornyelsen av strekningen mellom Etterstad og Lysaker. I oktober 2012 ble hun direktør for planproduksjon i Utbygging, senere omdøpt til «Direktør for tidligfaser og teknikk» - en stilling hun fortsatt innehar. Her har hun ansvaret for å produsere utredninger og hovedplaner samt eventuelt tilhørende offentlige planer for andre prosjekteiere i Jernbaneverket.

System og orden. - Prosjekt Oslo handlet om å etablere systemer og sikre at vi var klare for de store sommerbruddene på Oslo S i 2011 og 2012. Da jeg begynte med planproduksjon av tidligfaseplaner, følte jeg at jeg kunne ta med meg noen av erfaringene fra prosjekt Oslo og tidligere jobber og skape gode rutiner og systemer for tidligfaseprosjektene. Som en følge av denne opprydningen, som vi på grunn av omorganiseringen ikke har blitt helt ferdig med, har vi klart å doble omsetningen.

FAKTA

Vibeke Aarnes,
45 år

STILLING:
Påtroppende områdedirektør for Oslokorridoren

ARBEIDSSTED:
Inntil videre
Posthuset Oslo

3

KJAPPE

Hvor vil den nye områdedirektøren bli plassert?

- Er ikke helt sikker, men tror det blir på Stortorvet. Det er mange som må flytte litt rundt på seg.

Er den nye organisasjonen på plass?

- Fire banesjefer er i boks, men andre ansettelses pågår.

Kommer alt og alle på plass til 1. april?

- Det er mange forberedelser som skal gjøres. Jeg er ikke sikker på om vi klarer det akkurat på dato.

Lære av driften. - Selv har jeg drevet med prosjektgjennomføring i mer enn 20 år og kan ikke nok om drift. Nå gleder jeg meg til å lære av driftsfolkene. Å lære noe nytt er gøy, og jeg kommer til å reise mye rundt i området for å få råd og forstå helheten i systemet. Det blir også spennende å være en del av en ny ressurssterk ledergruppe og få en ny infrastrukturdirektør som sjef. Jeg ser virkelig fram til å bruke alt jeg allerede har lært og samtidig lære masse nytt i den nye organisasjonen.

Forene to kulturer. - På den ene siden har vi drift og vedlikehold, på den andre siden skal området også ha ansvaret for mindre prosjekter. Dette krever tettere dialog, og slik vil også den nye organisasjonen bringe ulike mennesketyper med ulike evner sammen. Noen liker å utvikle, andre å holde noe i gang. Oppgaven vår blir i fellesskap å bruke det beste fra begge kulturer for å finne gode mellomløsninger og bygge bro over mulige motsetninger.

Skrekkblandet fryd. - Det siste halvannet året har jeg hatt det litt roligere på jobben enn da Prosjekt Oslo pågikk for fullt. Det har vært deilig, men samtidig har jeg savnet trøkket. Jeg går til den nye stillingen med skrekkblandet fryd. Å ta en slik kjempeutfordring er morsomt, samtidig kan jeg ikke nekte for at jeg blir litt svett. Alt i alt har jeg lyst til å prøve meg. Det er viktig ikke å miste «huet» og forsøke å gjøre alt på én gang. Dette kommer nemlig til å ta tid, og jeg er innstilt på å ha et liv ved siden av, presiserer trebarnsmoren.

- Vi får ta sak for sak. Feil kommer sikkert til å bli begått, men så får vi lære av dem. Jeg blir vel ikke skutt om noe går galt? ler Vibeke Aarnes avvæpnende. //

KJEMPEUTFORDRING:
- Jeg går til den nye stillingen med skrekkblandet fryd, sier Vibeke Aarnes.

Å ta en slik kjempeutfordring er morsomt.

Bedre informasjon gir mer punktlig tog

Jernbaneverket, NSB og Flytoget har lagt seg i selene for å få flere punktlig tog. Iherdig arbeid gir nå resultater det er lov til å skryte av. Det rammer dem som er ute i siste liten.

tekst ARVID BÅRDSTU foto ØYSTEIN GRUE

Vi har sammen med konduktørene sett på hva som kan korte ned på ståtid på stasjonene.

ELIN ALSETH, NSB

Noen sekunder her og noen sekunder der gir til slutt et mye bedre resultat.

VICTOR HANSEN



SOM EN VISS FOTBALLTRENER i Trondheim stadig terpet på: I en prestasjonsgruppe er du god sammen med noen. Nå har Jernbaneverket, Flytoget og NSB jobbet både hver for seg, men også tett sammen, for å frigjøre de tusener som reiser med tog, fra litt av den svøpen forsinkelse er.

– Så tett som trafikken er blitt, blir vi mer sårbare for forsinkelser. Da må vi utnytte de mulighetene vi har og gjøre det som er mulig for å begrense stasjonsoppholdet, sier Victor Hansen, sjef for Jernbaneverkets kunde- og trafikkinformasjon.

Det samme mener NSB. Resultatet for deres del er en kraftig reduksjon i forsinkelsestimer som skyldes stasjonsopphold.

På sekundet. NSB startet i 2011 med å forberede seg på desember 2012 – da togene gjennom Oslotunnelen måtte løpe uten unødig opphold for at ruteplanen skulle holdes.

– Vi har sammen med konduktørene sett på hva som kan korte ned på ståtid på stasjonene. Blant annet hvor konduktøren skal stå, om det er ved den inngangsdøra de fleste rusker mot, eller om det er ved vognene der folk med barnevogner eller i rullestoler skal på eller andre steder. Vi har siden sett at konduktørene har blitt mye flinkere. De har også blitt tøffere. Nå tør de gi avgang når avgangstida er inne selv om det kommer noen løpende for å bli med, forteller Elin Alseth i NSB.

NSB har også hatt det samme opplegget med lokførerne slik at de stopper der toget skal stoppe, avhengig av togets lengde. Dette har sammenheng med tiltaket Jernbaneverket har bidratt med for å forkorte stasjonsoppholdet.

To fluer i... Jernbaneverkets bidrag har i første rekke vært å sette opp skilt der toget skal stoppe avhengig av hvor langt det er. På stadig flere stasjoner rundt Oslo er det nå merket opp med store bokstaver på plattform-

men hvor inngangsdørene på toget vil komme. Sammenholdt med monitorinformasjon gir det informasjon til publikum om hvor de bør stå for enkelt å finne plassen sin når toget kommer.

– Det er ingen tvil om at dette tiltaket har slått ut på punktlighetsstatistikken. Dette er et enkelt system som folk intuitivt skjønner. Dessuten er det en god service overfor dem som skal reise, sier Victor Hansen.

Denne oppmerkingen er fullført på Lillestrøm, Oslo S, Nationaltheatret, Skøyen, Lysaker, Sandvika, Drammen og Holmlia. I år kommer Ski, Moss, Oslo lufthavn, Eidsvoll og Asker etter.

En forutsetning for oppmerkingen er at det først er avklart hvor toget skal og kan stoppe. Hvor det kan stoppe, har med plasseringen av signaler å gjøre. Lokfører må stå slik at han eller hun ser signalene greit. Derfor er alltid lokførere med på denne delen av jobben.

Never ending story. For å kunne gjennomføre den ruteplanen som er i det sentrale Oslo-området nå, kreves sekundpresisjon på stasjonsopphold. Så kort tid er det mellom togene at stasjonsoppholdet på for eksempel Skøyen blir for langt hvis det regner i rushtiden. Den økte tidsbruken skyldes sammenslåing og risting av paraplyene.

– Punktlighetsarbeid og stasjonsopphold er et område vi aldri blir ferdig med. Det er mer å hente, men samtidig må vi hele tiden holde fokus for å prestere., sier Elin Alseth.

INSB har de dessuten gjort noe uhørt. De har begynt å oppdra kundene sine gjennom holdningskampanjer.

«Dørene lukkes 20 sekunder før avgang. Slipp andre av før du selv går på. Effektiv av- og påstigning gir punktlig avganger» er budskapene som også bidrar i den store sammenheng.

– Svært mye av det vi gjør går på marginer. Men noen sekunder her og noen sekunder der gir til slutt et mye bedre resultat, oppsummerer Victor Hansen. //

1. TØFF KONKURRANSE: Hvert sekund teller når toget tar opp kampen om å være like attraktiv som privatbilen.

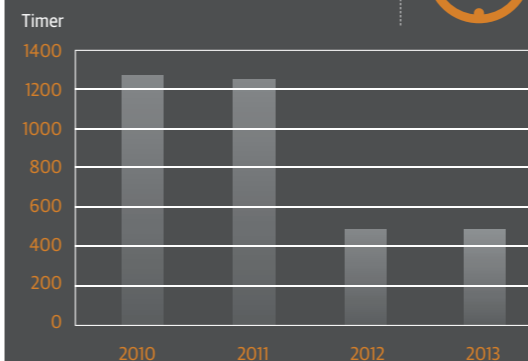
2. SAMMEN FOR TOG I TIDE: Elin Alseth i NSB og Victor Hansen i Jernbaneverket arbeider tett sammen for å fjerne små tidstyver som til slutt blir til en togforsinkelse. Nå ser de resultater.



FAKTA

Stasjonsopphold

Totalt ant. timer stasjonsopphold Østlandet



FAKTA

Ny netjtjeneste

Jernbaneverket har nettopp lansert den ny nettbaserte tjenesten «Mitt tog». Den viser data for hver enkelt avgang og reisestrekning.

– De som reiser med tog, får en enestående service ved at de kan hente ut detaljert statistikk for sin avgang og reisestrekning, sier Kristiansen. – Vi i Jernbaneverket har gjort alle disse dataene tilgjengelige. Hovedårsaken er at vi ønsker å bli bedre og levere en stadig bedre punktlighet til togkundene, sier trafikkdirrektøren.

– Dette er noe Forbrukerrådet har vært en pådriver for, og vi er veldig glade for at det er på plass, sier direktør i Forbrukerrådet, Randi Flesland. – Med dette får togpassasjerer en mulighet til å unngå togavganger som ofte er forsinket, og i stedet velge avganger som vanligvis er i rute.

Hvor er toget mitt?

Jernbaneverket utvikler nå en informasjonstjeneste som kalles TrainMap – «følg mitt tog på nett». Denne løsningen skal bidra til at kundene kan oppdatere seg på «sitt tog» før de eventuelt beveger seg mot stasjonen. Tjenesten blir tilgjengelig på nettbrett og PC/MAC og vil i første omgang basere seg på den sanntidsinformasjonen som i dag hentes fra fjernstyringsanleggene og ulike datasystemer.

Den neste nyvinningen på denne løsningen er at togene sender GPS-posisjoner til Jernbaneverkets datasystemer. Da kan kundene se på kartet hvor toget til enhver tid befinner seg og få enda mere presis beregning på forventet ankomst til sin stasjon.

Implementeringen av dette systemet vil starte i høst. Men for noen kan det bli mulig å få en smakebit allerede denne våren. Da vil dataene imidlertid komme fra det gamle systemet.

Info til blinde

Nå skal blinde og svaksynte kunne innhente informasjon om togtider (avganger- og ankomster) på en enklere måte. Systemet er prøvd ut i Danmark med glitrende tilbakemeldinger fra Blindesamfundet i Danmark.

Informasjonen hentes på følgende måte: Kunden ringer et telefonnummer og sier navnet på stasjonen vedkommende skal reise fra eventuelt oppgir en kode for denne stasjonen. Systemet bygger både på både talegjenkjenning og på kode, og kan benyttes fra alle typer telefoner og uansett hvor man er.

Systemet, som hele tiden mates med informasjon om toggangen, gir også kunden svar hvis det er avvik.

Tjenesten vil være tilgjengelig i løpet av mars.

Jernbaneverket tar styringen

De er i gang med et banebrytende arbeid: I løpet av året skal deres seksjoner i Jernbaneverket utrede hva slags rutetilbud markedet vil etterspørre i 2027. Det skal igjen danne utgangspunkt for hvordan jernbanen bør bygges ut i åra framover.

tekst ARVID BÅRDSTU foto ØYSTEIN GRUE

OPPDRAGET kom fra Samferdselsdepartementet: Se på ønsket togtilbud og nødvendig utvikling av infrastrukturen i sammenheng! Jobben er det Seksjon for kapasitet og Seksjon for samfunnsøkonomi og statistikk som skal utføre. Lederne for disse seksjonene er henholdsvis Christian Knittler og Gina Temte.

- Vi skal snu opp ned på arbeidsprosessen. Det har vært vanlig først å planlegge konkrete løsninger og så se på hva som er mulig å få til kapasitetsmessig i form av flere tog og kortere kjøretid, forklarer Christian Knittler.

- Nå skal vi ta utgangspunkt i det markedsmessige behovet, hva som kan forventes av transport og hvor mange og hvor lange tog som må til for å dekke behovet. Da vil det sikkert oppdages noen grenser for hva infrastrukturen kan håndtere av trafikk, og hva som må til for å utvide togtilbudet, supplerer Gina Temte.

Målet er å få mest mulig nytte av den kapasiteten som ligger i infrastrukturen. Og å få bygd det som er mest fornuftig.

Resultatet av arbeidet vil foreligge ved årsskiftet i form av en rutemodell for 2027. Planhorisonten er sammenfallende i tid med når dobbeltsporene i det indre IC-triangelet og Ringeriksbanen skal være ferdig utbygd, men modellen vil gjelde også andre deler av jernbanenettet.

Bedre utnyttelse. Oppgaven Jernbaneverket gyver løs på, er å optimalisere samspillet mellom ruteplanlegging, infrastruktur og trafikkavvikling. Den betyr et paradigmeskift for planlegging innen jernbanen.

- Det som har vært vanlig, er at togselskapene har søkt fritt om ruteleier. Så har Jernbaneverket etter beste evne forsøkt å få kabalen til å gå opp. Den modelltenkningen vi jobber etter nå, er omvendt. Vi ut-

reder hva markedet vil ha og optimerer utnyttelsen av kapasiteten i infrastrukturen ved å lage forhåndskonstruerte ruteleier. Disse blir det mulig for togselskapene å søke om, forklarer Knittler.

- Vi kommer til å legge fram den rutemodellen som vi mener samfunnet får mest igjen for. Så kan det tenkes at det er noen flaskehalsen det må gjøres noe med for å få til det optimale. Da regner vi på det og prioriterer forslag til utbygging etter hva som er samfunnsøkonomisk mest lønnsomt, forsikrer Gina Temte.

Komplisert arbeid. Jernbaneinfrastruktur har lang levetid. Det å kunne se flere år fram i tid kan bidra til at de ressursene blir brukt mer fornuftig.

- Med det som grunnlag kan vi finne ut hvilken infrastruktur som er nødvendig for å kunne kjøre det ønskede togtilbudet, sier Knittler.

Oppgaven med å lage prognoser for de ulike markedene landet rundt er det Seksjon for samfunnsøkonomi og statistikk som har fått. Men de skal gjøre mer:

- I tillegg til nytte-/kostnadsvurderinger ønsker vi så langt det er mulig å ta hensyn til gjeldende politiske føringer for sektoren. Dette gjelder blant annet målet om at framtidig trafikkvekst enten skal skje kollektivt, på sykkel eller til fots, sier Gina Temte.

Forslag til rutemodell 2027 blir lagt fram for ledelsen i Jernbaneverket til godkjenning i desember.

- Med denne i hånda vil vi få en mer treffsikker bruk av investeringsmidler. Den vil dessuten gi gode argumenter for den mest fornuftige tildelingen av ruteleier når det er kamp om denne ressursen. Og ikke minst vil det vil gi et bedre beslutningsgrunnlag for departementet som skal kjøpe transporttjenester med tog, forsikrer Gina Temte og Christian Knittler. //

FAKTA

Definisjoner

Tilbudskonsept: Inneholder beskrivelse av linjer med endestasjoner og stoppmønster mellom disse, framføringstid, frekvens, eventuelt faste intervaller, døgnfordeling, standarder for tog inklusive setekapasitet og grunnlaget for transportanalyser og samfunnsøkonomiske analyser.

Rutemodell: Operasjoniserer et tilbudskonsept gjennom fastsettelse av rutetider for tog. Beskriver ikke alle togavganger i detalj, men angir fast kryssingsmønster på enkeltspor og identifiserer nødvendig infrastruktur for å realisere ønsket togtilbud.

Ruteplan: Er resultatet av en fordelingsprosess og viser detaljerte tider for alle planlagte tog gjennom året. Den operative ruteplanen tar hensyn til innstillinger, justeringer, ekstratog, vedlikeholdsarbeid og andre kortvarige endringer.

VIL TREFFE: - Med en ny rutemodell i hånda vil vi få en treffsikker bruk av investeringsmidlene, sier seksjonslederne Gina Temte og Christian Knittler.

Vi kommer til å legge fram den rutemodellen som vi mener samfunnet får mest igjen for.

Posten tar toget

Mens tre villreinbukker løfter på hodet på en forblåst rabb, dukker dagens første godstog opp røde konteinere over høyfjellet. Posten og Bring sender åtte av ti enheter på jernbane der det går tog, og tar med det miljølederskap i bransjen.

Tekst og foto ØYSTEIN GRUE





EFFEKTIVISERER: Posten AS samler sine tre godsvirksomheter vegg i vegg med jernbaneterminalen på Alnabru. Veien til og fra toget blir kortere og mer effektiv.



IBEREDSKAP: Mohammad Butta leverer og henter konteinere mellom Postens pakkesenter og tog som ankommer og går fra Alnabru, Norges største logistikk-nav.



ALLTID ET TOG: Med seks-åtte tog i hver retning over fjellet, og maksimalt ni timers togtur fra Oslo til Bergen, går det alltid et tog.

NATT ER I FERD med å bli til dag idet en gul Beilhack sliter seg gjennom hardpakkede snøskavler på Bergensbanen mellom Gråskallen og Larsbu.

Inntil Finsetunnelen ble åpnet i 1981 delte jernbanen fastlands-Norges største nasjonalpark, og tilholdssted for Europas største villreinstamme, i to.

For femten år siden ble en ny adkomstvei for reinsdyrene åpnet mellom Skarvheimen i nord og Hardangerjøkelen i sør da kryssingssporet i Gråskallen ble tatt i bruk.

Stillheten. Den knallgule arbeidsmaskinen etterlater oss til stillheten. Det er helt vindstille på Hardangervidda denne blåtime-morgenen. En våryr rypestegg skratter så vi kvekker til idet vi venter på at dagens første godstog skal passere Larsbu vokterbolig. Cargonet 5502 har startet fra Bergen 05:08 og passerer Finse stasjon 08:05.

Tre timer senere kommer første godstog motsatt vei. Nå er det CargoLink som frakter røde Posten-konteinere. Hver tredje til fjerde time er postpakker og brev på vei gjennom Europas mest værutsatte høyfjellsplatå - uten CO₂ utslipp.

Miljølederskap. Ingen over - ingen ved siden: Posten og Bring sender kun to av ti konteinere over fjellet med bil. I januar og

februar kunne begrunnelsen vært stengte fjelloverganger og kolonnekjøring. Bergensbanen har vært åpen... Men Posten er like opptatt av CO₂- utslipp.

- Vi er verdens mest framtidsrettede post- og logistikkvirksomhet, slår konsernsjef Dag Mejdell i Posten Norge fast. - Posten vil ta miljølederskap i bransjen. Vi skal redusere CO₂-utslippene med 30 prosent innen 2015. Og det gjør vi blant annet med gods på jernbane.

Konkurransen. Posten spiller maksimalt på lag med to konkurrerende togoperatører, både på Bergensbanen og andre banestrekninger. Mellom Oslo og Bergen kjører CargoNet og CargoLink seks godstog i hver retning på alle hverdager.

Så snart en rød Posten-kontainer er klar fra pakkesentralen et steinkast unna godsterminalen på Alnabru i Oslo kjøres denne på første tog til Bergen. Ni timer og 490 kilometer senere er pakkene fremme, klar for distribusjon i Hansabyen - fullstendig uten CO₂-utslipp!

For både persontog og godstog mellom Oslo og Bergen utnytter vannkraftprodusert elektrisitet. Lokomotivene bruker strøm i stigningene opp til Finse, men produserer energi -som et rullende kraftverk - på turen ned fra høyfjellet. //

FAKTA

Posten på sporet

Posten Norge AS er den største godsaktøren på bane i Norge



Posten-konsernet, som også omfatter Bring, transporterer i snitt 80 prosent med tog på strekninger der det er jernbane

I snitt utgjør dette om lag 1000 konteinere/ TEU pr uke





CO₂-FRITT: Markus Roessler er fører på et CO₂-fritt Traxx-lok i CargoLink. Dette loket kan benytte både vekselstrøm og likestrøm. På Ål stasjon er dagens tur fra Bergen gjennomført.



FREMME: To Posten-konteinere fra Oslo er ankommet Bergen godsterminal etter ni timers tur over fjellet og blir losset før solen dukker opp bak Ulriken. Ved å benytte to konkurrerende togselskap med avganger mellom Oslo og Bergen hver tredje-fjerde time, utnytter Posten jernbanen maksimalt.



Vi er verdens mest framtidsrettede post- og logistikkvirksomhet.

DAG MEJDELL, konsernsjef i Posten Norge

ÅPEN: En JBV-gul Beilhack holder høyfjellstrekningen mellom Myrdal og Ustaoset åpen slik at gods- og persontog kan passere Nord-Europas mest værutsatte jernbanestrekning vinterstid.

Jobber for pluss i 2015

Den nye CargoNet-sjefen, Arne Fosen (45), varsler tøffe tak i tida framover, og i 2015 skal NSBs heleide datterselskap snu store tapstall til pluss i årsregnskapet. - Får vi ikke orden i økonomien, er vi ikke levedyktige, sier Fosen.

tekst TORE HOLTET foto ØYSTEIN GRUE



Det kan hende at vi leter etter andre måter å tenke drift på.

ARNE FOSEN,
ny adm. dir i CargoNet



DET VARDEN 4. februar i år at CargoNet sendte ut en pressemelding om at Arne Fosen tiltrer som ny administrerende direktør etter Are Kjensli, som på samme tidspunkt forlot selskapet etter åtte år i sjefsstolen.

Styrelederen, NSB-sjef Geir Isaksen, begrunnet lederskiftet med at «CargoNet er i en krevende økonomisk situasjon etter flere år med betydelige tap og omstruktureringstiltak. Resultatene i 2013 har vist at det er behov for en ytterligere, omfattende omstilling i selskapet, og styret og Are Kjensli er enige om at det best kan gjennomføres under en ny ledelse».

Ikke lang tid. - Geir Isaksen spurte om jeg var motivert til å gå løs på en slik oppgave. Jeg tenkte meg litt om og sa ja. Det gikk relativt fort, sier Fosen, som har gått av som visekonsernsjef i NSB og skiftet arbeidsgiver, om enn innenfor konsernet.

- Hvor lang tid har du på deg?
- Min oppgave er å gjøre CargoNet langsiktig levedyktig, og det har jeg god tro på at vi skal få til i samarbeid både med ansatte og kunder. Vi skal ha en solid taksplan klar før sommeren. Tiltakene skal gjennomføres til høsten og utover. Det er ikke lang tid, og vi skal jobbe intenst i perioden fram til ferien, svarer

Fosen, som ikke vil forskuttere noen konkrete tiltak.

- Vi har en eier som gjerne vil at vi skal lykkes, men som ikke har ubegrenset med penger å bruke på tapsvirksomhet. Vi er nødt til å komme over i en normal økonomisk situasjon i løpet av 2015.

Konkurransen. Fosen innrømmer at CargoNet ikke har greid overgangen fra tidligere monopolist til å få en stadig økende konkurranse om godset, dette til tross for at selskapet nærmest konstant har vært i omstilling.

- Vi har kunder som ønsker konkurranse, og som er frustrerte over jernbanens man-

glende regularitet de siste åra. De ser etter egne løsninger, og noen har også begynt å kjøre egne tog. Vi merker den økende konkurransen og trenger å prestere god kvalitet hver dag.

Fosen minner om det faktum at ingen jernbaneselskaper som driver med gods, har tjent penger de siste åra: - Men det må vi, og dette vil bli en krevende reise. Det kan hende at vi leter etter helt andre måter å tenke drift på, antyder Fosen, som fikk flere innspill under sin visitt på Alnabru forleden.

- Det er spesielt interessant når flere peker på de samme tiltakene, påpeker CargoNet-sjefen,

som minner om at godsmarkedet på bane ikke har hatt noen god utvikling de senere åra.

Forrykker konkurransen. - Er det mulig å overføre godstrafikk fra vei til bane?

- Det er i alle fall mulig å fylle opp de togene som kjører i dag, men vi er bekymret for stadig nye grep som forrykker konkurransen mellom vei og bane. Hvis det på fjernstrekningene bare blir forbedringer på veisiden, må vi regne med at konkurransekraften svekkes.

Godstogene er avhengige av at store deler av det norske jernbanenettet fungerer, og det har de

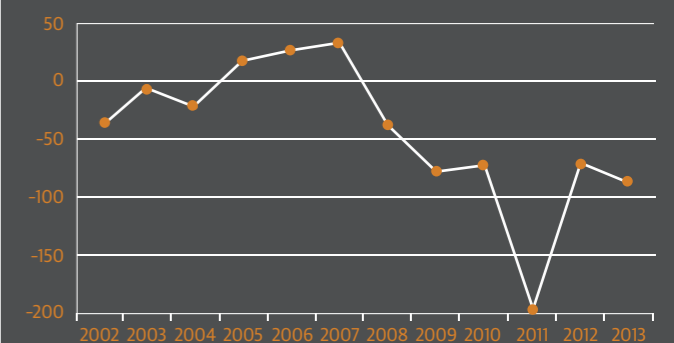
siste åra vist seg å være sårbart for vær og vind i tillegg til at mange av de tekniske anleggene er i ferd med å gå ut på dato.

- Når vi blir spurt om hva vi vil prioritere, svarer vi vedlikehold - vedlikehold - vedlikehold. Det å unngå langvarige brudd er avgjørende. Deretter ønsker vi oss flere og lengre kryssingsspor. På tredjepllass har vi nye terminaler, men disse investeringene må selvfølgelig stå i forhold til hvor mye gods som håndteres, sier Arne Fosen. Han gleder seg til å reise land og strand rundt og drøfte framtidens løsninger - løsninger som skal ende opp med overskudd i 2015. //

FAKTA

CargoNet - resultatutvikling

Alle tall i millioner kroner





Unikt flomsamarbeid

Gigantiske, to meters stikkrenner er ett av tiltakene som skal tøyse flomvann fra de høye åssidene i Gudbrandsdalen og sikre ny E6 og Dovrebanen. Et bredt samarbeid sør for Otta vil danne modell for resten av landet.

tekst og foto ØYSTEIN GRUE

NY E6: -Slik skal det gjøres, applauderer hydrolog Steinar Myrabø (t.h) til prosjektleder for ny E6, Øyvind Moshagen.

Når vi bygger en ny E6, har vi gode forutsetninger for å kunne håndtere større vannmengder som skal passere både vei og jernbane.

ØYVIND MOSHAGEN, prosjektleder, Statens vegvesen

ALDRI ER EN EUROPAVEI bygget for å tåle vilere og våtere vær, og byggingen skjer i nært samarbeid med Jernbaneverket.

- Vi har mer enn doblet kostnadene til drenering og vannhåndtering i E6-prosjektet etter nye krav til drenering og vannveier for vei og jernbane, konstaterer prosjektleder Øyvind Moshagen. - Vi har endret bekkeløsninger, forlenget bruer over mindre vassdrag og lagt inn flere og bedre tiltak med hensyn til sikkerhet.

I lys av erfaringene både fra flommene i 2011 og i 2013 er den nye veien dimensjonert for 200 års flom pluss en sikkerhetsmargin på én meter, noe også Dovrebanen vil dra nytte av.

På tvers av etater. Det var i 2012 at Jernbaneverket, Statens vegvesen og Norges vassdrags- og energidirektorat startet et treårig samarbeidsprosjekt kalt NIFS (Naturfare, infrastruktur, flom og skred). På tvers av etater og sektorområder er det etablert tre pilotprosjekt i Gudbrandsdalen for å håndtere flom og vann på avveie.

- Nøkkelen til å redusere flomskadene på Dovrebanen og E6 gjennom Gudbrandsdalen handler om å få kontroll i sidevassdragene. E6-prosjektet Lillehammer-Otta viser hvordan dette skal gjøres, sier hydrolog og sjefingeniør Steinar Myrabø i Jernbaneverket. Han berømmer prosjektleder Øyvind Moshagen i Statens vegvesen for hvordan den nye europaveien bygges. ◉



Først og fremst sikrer vi at veianleggets dreosanlegg ikke påfører jernbanens dreosanlegg merbelastning. På denne måten blir banen mer robust.

TORMOD URDAHL, banesjef Dovrebanen

◉ **Som en demning.** - Når vi bygger en ny E6, har vi gode forutsetninger for å kunne håndtere større vannmengder som skal passere både vei og jernbane, sier Moshagen, men legger til:

- Vi er like sårbare hvis det skjer noe helt uforutsett langt oppe i dalsidene som gjør at elver og store bekker skifter løp og kommer på et sted der verken E6 eller Dovrebanen er forberedt for en stor vanngjennomføring. Dette var tilfelle i Gudbrandsdalen under de siste to flommene. De endte med store naturskader i mange hundremillioners-klassen. Og enda verre: Jernbanen ble helt stengt i mange uker. Underbygningen på Dovrebanen fungerte som en demning og brøt sammen etter flere tiår med for dårlig vedlikehold og manglende oppgradering av vannveiene under jernbanespor.

Optimisme. - Hadde stikkrenner, dreneringsveier og bekker vært vedlikeholdt ordentlig, ville skadeomfanget blitt langt mindre i 2013, hevder Steinar Myrabø. For jernbanen sin del peker han på sammenhengen mellom nedbemanning på jernbanen siden 50-tallet og den påfølgende nedprioriteringen av vedlikehold, særlig de siste to tiåra.

- Det er fullt mulig å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på Dovrebanen, mener Steinar Myrabø.

- Når vi ser hvordan E6-prosjektet på strekningen Lillehammer-Otta har tatt lærdom av erfaringene med de to siste flommene, er det grunn til optimisme.

Mange aktører. Myrabø og Moshagen står oppe på de nye dreneringsveiene og demonstrerer dimensjonene som nå tas i bruk for å temme flomvannet fra sideelvene i det bratte terrenget på østsiden av Rondane.

- Vi er avhengige av svært mange aktører for å sikre en robust infrastruktur, understreker de. Mye av diskusjonene i det siste har gått på hvordan man skal

sikre utførelsen av menneskelige inngrep, det være seg skogsbilveier eller dreneringsløsninger langs kommunale og fylkeskommunale veier.

Både Statens vegvesen og Jernbaneverket har derfor innledet samarbeid med kommunene og ikke minst grunneierne.

- Med forpliktende samarbeid og kanskje økonomiske støtteordninger blir vi bedre rustet til å håndtere flom, mener de to.

Stor nytte. Nye E6 vil i stor grad bli liggende skulder mot skulder inntil og langs Dovrebanen, og prosjektleder Moshagen opplever stor nytte av samarbeidet med Jernbaneverket: - Eksempelvis har jeg som prosjektleder for E6-utbyggingen og banesjef Tormod Urdahl kvartalsvise oppfølgingsmøter der vi evaluerer om vi har klart å oppfylle våre forpliktelser som er nedfelt i en egen avtale. Dette gir resultater og god dialog samt tung forankring.

- Vi samarbeider svært godt med Statens vegvesen, særlig i forbindelse med bygging av ny E6 nord for Lillehammer, istemmer Urdahl. - Først og fremst sikrer vi at veianleggets dreosanlegg ikke påfører jernbanens dreosanlegg merbelastning. På denne måten blir banen mer robust.

Urdahl har som klar ambisjon å redusere omfanget av skader og antall dager med stengning.

«T-Ford»: - Hva må til for at Dovrebanen skal tåle like mye vær som ny E6?

- Det er nesten som å spørre hva som skal til for at en gammel T-Ford skal være like sprek som en ny bil, repliserer banesjefen for fjorårets 100-årsjubilant. - Eksisterende Dovrebane fra 1884-1913 vil med dagens krav aldri kunne bli like robust. Vi kan forsterke og fornye eksisterende dreosanlegg, og vi kan identifisere punkter og strekninger med spesielle behov for sik-

FAKTA

NIFS

Jernbaneverket, Statens vegvesen og Norges vassdrags- og energidirektorat startet i 2012 et tre-årig samarbeid kalt NIFS (Naturfare, infrastruktur, flom og skred). Samarbeidet skjer på tvers av etater og sektorområder og innbefatter blant annet tre pilotprosjekt i Gudbrandsdalen for å håndtere flom og vann på avveie.

- ◉ Det legges vekt på å styrke kompetanse og faglig utvikling.
- ◉ Etatene bidrar med anslagsvis 30 årsverk.
- ◉ I alt sju delprosjekter er etablert, og her er oppimot 100 medarbeidere involvert.
- ◉ I skogen ved Minnesund gamle stasjon bygger Jernbaneverket, Mesta og Ahsco Entreprenør AS kvistdammer for å undersøke om dette er en egnet teknikk for å holde stikkrenner frie for kvister, grums og løsmasser samt forsinke flomtopper i små nedbørsområder.
- ◉ Kvistdammer er også aktuelt tiltak i flom- og rasutsatt sideterreng i Gudbrandsdalen.



POTTETETT: Stikkrenner under E6 og Dovrebanen gikk tett under flommen i 2011 og i 2013. Tette vannveier, fulle av stein og grus åpnes med høytrykksspyling.

ringstiltak. Vi forventer også resultater av pilotfeltene i Nord-Fron, Sør-Fron og Ringeby kommune for å forebygge flomskader. Etter påtrykk fra Jernbaneverket er sidevassdragene utpekt som særlig viktige for å oppnå bedre flomsikring, og JBV deltar både i arbeidsgruppen og styringsgruppen for planprosessen.

Hele banen utsatt. - Er noen deler av Dovrebanen ekstra utsatt for flom?

- Hele Dovrebanen er utsatt. Det viser flomutfordringene både i 2011 og 2013. Strekningen som ble hardest rammet i 2013, var Fåvang - Sjøa. Dovre-Dombås er fornyet og forsterket de siste to til fire årene, og dette har gjort banen mer robust. Resepten er å fornye eksisterende dreosanlegg, forsterke utsatte punkter og delstrekninger og få til samarbeidsløsninger med andre aktører langs eksisterende sidevassdrag for å sikre helhetlige løsninger i nedslagsfeltet.

Urdahl opplever at de to siste flommene har bidratt til en større forståelse både faglig, ledelsesmessig og politisk for økt satsing på vedlikehold av jernbanen.

- I Nasjonal transportplan for 2014-23 heter det likevel at jernbanen nær de store byene skal prioriteres på bekostning av eksisterende baner, og det gir klare føringer, påpeker Urdahl.

Jernbaneverket reparerte i fjor en tredjedel av skadene på Dovrebanen, og det haster med å gjenopprette standarden fra før flommen i 2011. Under reparasjonsarbeidene i 2013 og i forbindelse med planleggingen av det som må følges opp i år, har vi avdekket nye behov som må videreføres i det planmessige fornyelses- og sikringsarbeidet på Dovrebanen.

- Erfaringene fra 2011 og 2013 viste at vi er blitt flinkere til å stanse togtrafikken og komme oss unna farlige situasjoner når været blir så vilt og vått at jernbanen må stenges, oppsummerer banesjef Tormod Urdahl. //



UNNTAKSTILSTAND: Jernbane, E6 og kommunal infrastruktur i fem kommuner ble lammet av flom i Nord-Gudbrandsdalen i juni 2011.

FAKTA

Flomskadene

◉ Flom i juni 2011 påførte Dovrebanen 50 totalbrudd, og fem kommuner i Nord-Gudbrandsdalen ble påført store ødeleggelser. Mange års forsømt vedlikehold av blant annet stikkrenner og grøfter langs jernbanen og vannveier som krysser E6 og Dovrebanen, forsterket skadene.

◉ I 2013 ble det gjennomført reparasjoner for 100 millioner kroner på jernbanen.

◉ 2013-flommen ødela totalt for mer enn én milliard kroner i Gudbrandsdalen.

◉ Fylkesmannen i Oppland, Kristin Hille Valla, tok initiativ til å samordne innsats for å forebygge fremtidige flomskader på jernbane og vei.



KOMPETANSE: Gjennom å styrke lokal kompetanse på flom håper Øyvind Moshagen (t.h.) og Steinar Myrabø å forebygge vann på avveie i sidevassdragene som krysser E6 og Dovrebanen.

Gladgutt på nye spor

Jernbaneverkets nye nestleder er utdannet sivilingeniør og tok doktorgraden i statistikk, men stoler mest på magefølelsen. Gladgutten **Gunnar G. Løvås** er overbevist om at toget og jernbanen er framtida.

tekst TORE HOLTET foto HILDE LILLEJORD



Jeg gleder meg til å få være med og utforme framtidens samfunn: hvordan byregioner utvikler seg, hvordan vi reiser, hvordan vi forholder oss til klima.



Da jeg har tatt personlighetstester i forbindelse med ledertrening, får jeg beskjed om at jeg stoler mer på magefølelsen enn på fakta. Det er kanskje fordi jeg vet hva fakta sier og ikke minst hva de ikke sier!

GUNNAR G. LØVÅS

I god tid før 47-åringen har fått adgangskort til Jernbaneverkets hovedkontor og tiltrådt som assisterende jernbanedirektør, har han saumfart alle utgaver av Jernbanemagasinet for 2013, kost seg med boka «Da Bergensbanen blev til» av Sigvard Heber og ikke minst snakket om jernbane - både med framtidige kolleger og med mennesker han kjenner.

Glad, entusiastisk, ivrig og samfunnsengasjert. Slik introduserer han seg selv.

- Dette blir spennende! utbryter sjefen som får hovedansvar for de store utbyggingsprosjektene: - Jeg gleder meg til å få være med og utforme framtidens samfunn: hvordan byregioner utvikler seg, hvordan vi reiser, hvordan vi forholder oss til klima. Vi blir flere mennesker. Vi bor tettere. Toget er åpenbart en del av løsningen!

Gå opp nye spor. Historien om Elisabeth Engers nye høyre hånd starter i Stavanger. Der vokste det opp en aktiv og vitebegjærlig guttunge med det resultat at stavangerdialekten forsvant de to skoleåra da han bodde i Asker.

Senere utdannet unge Løvås seg som sivilingeniør i Trondheim og studerte videre på Universitet i Oslo, havnet på Østlandet og bosatte seg på Røa i Oslo.

Praktiske ferdigheter ble tidlig utviklet gjennom sommerjobber på gartneri, campingplass og som varebilsjåfør.

Siden har han likt å se resultater av den jobben han gjør.

I Statnett ble han raskt prosjektleder og avdelingsleder og etter hvert sjef for utviklings- og investeringsdivisjonen før han sist var konserndirektør for strategi og samfunnskontakt. De siste sju årene har han sittet i Statnetts konsernledelse.

Løvås har vært med på å modernisere infrastrukturen innen norsk kraftforsyning. Nå gyver han løs på mye av den samme jobben for jernbanen.

- Mitt umiddelbare inntrykk er at Jernbaneverket har gjort mye bra de siste åra. Det bygges nye tunneler og dobbeltspor, og en rekke stasjoner utvikles for å forberede et mye bedre rutetilbud. Jeg ser at tallene peker i riktig retning, ikke minst passasjertallene. Det handler om å holde liv i begeistring! Samtidig skal vi tegne nye framtidsskisser og finne gode, kostnadseffektive løsninger.

FAKTA

Gunnar G. Løvås

STILLING:
Assisterende
jernbanedirektør

FØDT:
1966, Stavanger

3

KJAPPE

Hva er din sivile status?

Jeg er gift med Kate, har tre barn og to bonusbarn. Ungene er store, i alderen 14-21 år.

Hvordan kobler du av?

Ved å samle familie og venner rundt bordet til et godt måltid med livlig samtale. Ellers spiller jeg piano til kos og er glad i å lese og følge med. Vinterstid er vi en del på hytta i Nordmarka og går gjerne på ski hjemme fra. Om sommeren bruker vi mye tid i seilbåten, og den hobbyen har lært meg å reparere alt som kan gå galt, det vil si det meste.

Din mest romantiske togreise?

På nattoget fra Paris til Barcelona i måneskinn, som nyforlovet, med frokost i restaurantvognen mens toget passerte vakre landsbyer langs Middelhavet i soloppgang.

- Det jeg hører fra alle jeg snakker med, er at jernbanen både trenger økt forutsigbarhet og raskere planlegging. Kjernen vil være å frikoble seg fra de årlige budsjettprosessene og sette offensive datoer for når de ulike prosjektene skal stå ferdig. Det vil gi et helt annet trøkk og en langt større konkurranse i leverandørmarkedet. Dermed blir det også billigere å bygge.

Spille en rolle. Løvås har en bakgrunn som kan komme godt med i hans nye jobb, for eksempel når grensen mellom de ulike jernbaneaktørene skal gås opp nå nytt. Han var med på flere runder og avklaringer før Statnett og Statkraft fant sine klart definerte roller inn i en ny tid.

- Også innenfor strømforsyningen bygde det seg opp et stort investeringsbehov, og det oppsto konflikter rundt noen av prosjektene. Vi lærte hvor viktig det er med åpenhet og informasjon, og hvor avgjørende det er å jobbe godt med begrunnelser og behov og ha dialog med berørte lokalsamfunn. Det å be om små ting er ofte verre enn å be om store ting. Da jeg tok over planansvaret i Statnett, skulle vi investere for ti milliarder kroner over 15 år. Folk syntes det var dyrt og mye penger. I løpet av disse åra har tallet på prosjekter økt betydelig, og investeringsanslagene er mer enn femdoblet. Nå lurte folk på om det ikke kan gå fortere. Resepten var å gjøre gode vurderinger, lage store pakker og gå ut offensivt i det offentlige rom. Vise at vi spiller en viktig samfunnsrolle.

- *Norge har et aldrende jernbanenett. Hvordan skal man da både ta vare på det man har og parallelt bygge en moderne jernbane?*

- Jeg tror i hvert fall ikke at vi skal stå med lua i hånda og være beskjedne og defensive. Vi må ta den plassen som trengs, være tydelige på hva som er Jernbaneverkets faglige vurderinger og stå for det.

Ha det gøy. - *Hva er viktig for deg som leder?*

- Det er viktig at folk rundt meg har meningsfylte oppgaver og utfordringer, og at de gleder seg til å gå på jobb. Vi må bruke tid på å finne ut hvor vi vil. Er vi enige om målene, får vi til mye sammen. Jeg er opptatt av store linjer, men også at det skal være god kvalitet i detaljene. Sammen skal vi finne løsningene. Som leder liker jeg å teste ut resonnementer og løsninger og er derfor avhengig av at folk rundt meg sier ifra - enten ideene er gode

TA Plass: - Vi må ta den plassen som trengs, sier Gunnar G. Løvås, som gjennom sin jobb i Statnett har erfart at det ofte er verre å be om små ting enn store ting ...



PÅ TOGTUR: Bildet viser unge Løvås på jernbanestasjonen i den ungarske grensebyen Sopron i 1987 - etter at han hadde hatt sommerjobb på et forskningslaboratorium for sveiseforskning i Bratislava i daværende Tsjekkoslovakia.

eller dårlige, sier mannen som blant annet får ansvar for å samordne intercityutbyggingen på Østlandet.

- Jeg liker best å gå opp nye spor. Finne veien. Velge den riktige traseen, sier Gunnar G. Løvås. Han tilegnet seg den type ferdigheter som orienteringsløper i barne- og ungdomsåra.

Som speidergutt fikk han tidlig lederfaring, og som storebror til tre yngre søsken lærte han seg både å ta styringen og tilegne seg litt av diplomatiets kunst.

- Jeg har ikke jaktet på lederposisjoner, men tatt utfordringene når de har dukket opp, betyr jernbanens nye nestkommanderende.

Tok toget. Helt siden barndommen har Løvås hatt et forhold til toget. Vinterferiene med nattoget fra Stavanger for å besøke familien på Ringerike har brent seg fast.

For øvrig har han tilbrakt mye tid på europeiske skinner, både på interrail og sammen med familien. En togtur står spesielt langt framme i bevisstheden: I november 1989, da han tok diplomoppgaven i det sentraleuropeiske utkikkspunktet Aachen, reiste han til Berlin for å være med på å hogge ned Muren mellom øst og vest.

Gunnar G. Løvås har alltid vært samfunnsengasjert, selv om han i sju år studerte realfag: fysikk, matematikk, kjemi og data i Trondheim og matematisk statistikk i Oslo. Selv om han tok doktorgraden, var han lite fornøyd med læreboka i statistikk. Så han skrev like godt en ny en, og den er nå utgitt i tredje opplag!

- *Hvordan blir man både en glad gutt og ekspert på statistikk?*

Løvås ler: - Svaret er vel at jeg likte de intellektuelle utfordringene i realfaget. Men etter mange dypdykk inn i fysikkens og matematikkens verden oppdaget jeg at jeg er mer grunnleggende interessert i reelle samfunnsfaglige problemstillinger. Statistikkfaget ble faktisk en slags rømmingsvei i den retningen.

Når vi konfronterer han med de berømte ordene om løgn og statistikk, smiler eksperten - og nikker!

- Jeg har lært meg å bli en kritisk mottaker av tallbasert informasjon. Da jeg har tatt personlighetstester i forbindelse med ledertrening, får jeg beskjed om at jeg stoler mer på magefølelsen enn på fakta. Det er kanskje fordi jeg vet hva fakta sier og ikke minst hva de ikke sier! //

Tidens Flytog-år

2013 ble året da alt sammen gikk litt mer til himmels for Flytoget. 6,5 millioner passasjerer (+ 8%) som la igjen 897 millioner kroner (+7,8%) ga et resultat på rekordhøye 230 millioner da regningene var betalt. Hver femte togavgang på norske skinner i fjor, var et flytog. Men mye vil ha mer, heter det. For Flytogets del skal de oppnå det ved å kjøpe inn åtte nye togsett. Dessuten har de ikke gitt opp å kunne gi kundene på Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret tilbud om en flytogavgang hvert 10. minutt.

Min store draum var å bli lokomotivfører. Men alle sa at det var så vanskeleg at eg måtte finne på noko enklare, så då blei eg redaktør.

KJARTAN RØDLAND, pensjonert sjefredaktør i Bergens Tidende

Fortere over Jylland

Reisetiden med tog mellom Århus og Hamburg, en strekning på 337 km, kan med enkle grep bli redusert med halvannen time til 2.53t, mener rådgivingselskapet Atkins. Enda mer tid er å spare hvis det blir bygd en tunnel under Kielkanalen. I dag går toget i en "vindetrapp" for å krysse kanalen. Uansett, jo kortere tid med tog, jo enklere for nordmenn som tar ferge til Hirtshals (3.10t fra Århus med tog) eller Fredrikshavn (2.46t med tog fra Århus) å komme ned til Hamburg. Derfra åpner det seg opp for togopplevelser i alle retninger.

Til evig bevaring

Riksantikvaren har varslet oppstart av fredning av gamle Vossebanen, samt strekningen Trengereid-Tunestveit på Bergensbanen. Riksantikvaren viser til at samspillet mellom natur og ingeniørkunst er lektet sammen på en unik måte som begrunnelse for fredningsforslaget, samt den enestående variasjonen i jernbane- og stasjonsanlegg. Stasjonsanleggene som foreslås fredet, er Trengereid, Haukeland og Gamle Arna stasjon. I Jernbaneverket er reaksjonene på fredningsforslaget positive. Seniorrådgiver Kjartan Kvernsveen, som arbeider med kulturminnevern, tror ikke vernebestemmelsene for Trengereid stasjon vil skape noe bryderi verken for vedlikehold eller fornyelse av denne ene stasjonen som fortsatt er i daglig bruk. Garnes stasjon (bildet) ble fredet allerede i 2002.



FOTO: LEON SVERTSEN

Vi forventer at regjeringen presenterer tidens miljøbudsjett.

TERJE BREVIK, Venstre



BEDRE SPOR

Vedlikehold på anbud

I fjor ble tre fjerdedeler av banefornyelsen og 90 prosent av utbyggingsprosjektene utført av eksterne. Nå har Jernbaneverket skrevet kontrakt med et tysk firma for maskinelt vedlikehold av spor for seks år.

tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

DET VAR DET TYSKE selskapet Leonhard Weiss GmbH som stakk av med kontrakten for gjennomgående sporpakking og ballastfordeling på 2000 km spor de nærmeste seks årene. Kontrakten har en verdi på 50 millioner kroner årlig.

- Det tyske markedet er ikke så sprekt for tiden. Derfor er det ekstra viktig for oss å lykkes i Norge, sier Thomas Schust i Leonhard Weiss. For dem betyr kontrakten både at de kan ha forutsigbart arbeid til sine ansatte, og at de kan

investere i nytt utstyr.

Pakking av spor er blant annet nødvendig for å opprettholde stabiliteten i sporet - og for at det skal være komfortabelt å reise med tog. Leonhard Weiss har fått ansvaret for øst, midt og nord i Jernbane-Norge. Kontrakten for resten av landet har Norsk Baneservice, som fortsatt har tre år igjen av sin avtaleperiode.

Mer pukk. Jernbaneverket har også inngått en landsdekkende avtale, minus Ofofbanen, for etter-

fylling og fordeling av pukk. Hvert år er det store mengder ballastpukk som skal kjøres ut og fordeles på det norske jernbanenettet. Jernbaneverket har avtaler med pukkverk flere steder i landet.

Beste anbud her hadde NJD Maskin AS, et datterselskap av Norsk Jernbanedrift. Denne avtalen har en årlig verdi på 15 millioner kroner.

- Det var tett konkurranse om begge disse kontraktene, forsikrer Morten Tanggaard i Jernbaneverkets vedlikeholdsenhet. //



BORTI SKOGEN

Norges dyreste trær?

I høst ble de siste trærne som truet jernbanesporene i Gamlebyen i Oslo, fjernet. Da hadde de kostet 5,5 millioner kroner.

tekst TORGALD SØRLI foto HILDE LILLEJORD

DETTE ER HISTORIEN om trærne som ble en sak i bydelsutvalget, Bystyret, Byrådet, Stortinget og til slutt på politisk nivå i Samferdselsdepartementet.

Enkelte av borettslagene langs linja argumenterte med at dette var det eneste grønne innslaget i nærmiljøet, og at trærne dempet både innsyn og støy. For Jernbaneverket derimot var trærne både en brannrisiko og en fare for togene. Vegetasjonen var stedvis så kraftig og høy at den vokste inn i den lovbestemte sikkerhetssonen for kontaktledningen.

- Faktisk falt en stor grein over skinnegangen etter et lynnedslag i 2008, minnes Thor Erik Skarpen, den gang kommunikasjonssjef i Bane Øst. Treet begynte å brenne og førte til togstans i fire timer. Brannvesenet valgte å rykke ut for å slokke brannen av frykt for

spredning til bygården.

Politiske forviklinger. Det praktiske arbeidet startet i 2008 med registrering og risikovurdering av alle trærne langs jernbanen. Grunneierne ble orientert om dette, og forhandlinger pågikk utover vinteren og våren 2009. For dem det ikke ble gjort minnelig avtale med, ble det fattet vedtak om fjerning av vegetasjon etter jernbaneloven. Da kom det stoppordre fra departementet.

Sommeren 2011 var det meningen å felle de trærne som allerede var klarert, men da hadde Oslo kommune innvendinger.

I mai i fjor ble det siste overskjønnet avholdt. Der fikk Jernbaneverket fullt medhold og erstatningsbeløpet ble satt til kr 0. Men da hadde trærne allerede kostet millioner. //

TUNG PARTNER

DB til Norge

Deutsche Bahn International, som har en pool med tilgang til 25 000 ingeniører, har inngått et strategisk samarbeid med norske HR Prosjekt for å selge tjenester innen prosjektutvikling, prosjektledelse og konsulentoppdrag i Norge. I den sammenheng er intercityutbyggingen nevnt spesielt. HR Prosjekt har i dag 130 ansatte og kontorer flere steder i landet. Med DB på laget har de fått en partner med stor kapasitet og årelang erfaring fra mange tusen prosjekt verden over. Nå ser HR Prosjekt for seg at de kan tilby sine tjenester innenfor selv de mest ressurskrevende og kompliserte jernbaneprosjektene.

ARVIDSJAUR

Testbane for tog

I Nord-Sverige planlegges det en 7,5 mil lang testbane for tog mellom Jörn på Stambanan og Arvidsjaur på Inlandsbanan. I dag foretas testing på spor som også brukes av andre tog. Det er ikke optimalt verken for togtestere eller rutegående trafikk. I Arvidsjaur, som ligger drøye 30 mil fra Mo i Rana og Bodø, er det allerede utstrakt vinter-testing av biler. Nå kan noe tilsvarende skje for tog og infrastruktur. Deler av banen må moderniseres for 250 km/t, hele banen må elektrifiseres og sporet totalfornyes. Selskapet bak planene, Rail Test Nordic, har i forberedelsene hatt tett samarbeid både med Trafikverket og universitetet i Luleå, der det er et sterkt jernbanefaglig miljø. I Europa er det få anlegg for omfattende testing av tog og infrastruktur. Kanskje står det ferdig ett i Nord-Sverige i 2017?



ET NAV I SKOGEN

Det hviler en enkel verdighet over Reitan stasjon på Rørosbanen. En slik som kommer av lang og tro tjeneste i små kår. Bygningen ble hjertet i et blomstrende gruvesamfunn langs Norges første stambane.

Tekst og foto EINAR GJÆREVOLD

■ **LYSKASTERNE** på motorvogna fra Trondheim skjærer gjennom vintermørket på Reitan stasjon. Stasjonsbygningen ble bygd som en «dobbel Vogterbolig» i sveitserstil langt inni granskogen sør i Ålen, dagens Holtålen, kommune. Arkitekt var Peter Andreas Blix (1831-1901).

Da byggingen startet, hadde ikke stedet noe navn. Men elva Gaula strømmer forbi i et skar like ved, så stasjonen fikk navnet «Gula» i byggetida. Til slutt ble den oppkalt etter den nærmeste grenda. Elva sikret stabil vannforsyning til damplokomotivene, og det ble reist et vanntårn på stasjonen. Den andre grunnen til stedsvalget var at eierne av Kjøligruver ønsket kortest mulig vei til jernbanen for svovelkisen som skulle komme fra gruva på fjellet mellom Ålen og Tydal. Gruva lå brakk, men jernbanen og ny teknologi gjorde ny drift mulig.

Folk protesterte mot at stasjonen ble plassert så langt fra bebyggelsen. Men snart vokste det fram en liten stasjonsrend på Reitan, tuftet på gruve drift. Stasjonen ble et nav, både for virksomheten på Kjøligruver og for Killingdalgruve, som lå i nabodalen og hadde sitt eget lasteanlegg like sør for stasjonen. På stasjonsområdet reiste Kjøligruver en malmsilo og en taubane. Tre spor ble anlagt, hvorav ett var lastespor for gruveselskapet. Lasteanlegget ble revet da gruve drift opphørte i 1941. Reitan stasjon ble ellers viktig for handelen sør i bygda. Hit kom alle slags varer med toget. I første etasje, vegg i vegg med venterommet, lå postkontoret for «7484 Reitan». Det var i drift fram til midten av 1970-tallet. Da avtok det yrende livet som hadde hersket her i mange tiår.

I dag stanser toget bare på signal på Reitan. Bygningen har vært bolig i perioder, men står nå tom. //

- Vi blir alle bedre av konkurranse

- Alt er blitt bedre, sier styrelederen i SJ AB, Jan Sundling, og viser til at persontrafikken i Sverige har økt med 70 prosent siden år 2000. Han mener kundene er tjent med konkurranse, men etterlyser mye tettere dialog i jernbanefamilien - innenfor hele Norden.

tekst ARVID BÅRDSTU foto HILDE LILLEJORD

JAN SUNDLING har ledet selskaper innen alle former for transport. Han mener svensk jernbane er på rett vei når den åpner for større konkurranse og vil ikke være med på noe som skrur tida tilbake til «gode, gamle dager»:

- Har man hatt monopol i 150 år, kan man ikke bare ønske at alle umiddelbart skal forstå hva konkurranse er. Det tar litt tid, oppsummerer Jan Sundling, styreleder i Nordens største togselskap, når han skal ta temperaturen på svensk jernbane.

Men ikke på vilkår om han vil tilbake til den gangen da hele jernbanesektoren var én eneste felles virksomhet i SJ.

Hvis noen skal argumentere med Jan Sundling mot det som skjedde i 2000 og ønske seg tilbake til «gammeltida», skal de vite at persontrafikken siden den gangen har økt med 70 prosent og godstrafikken på jernbane har økt med 25 prosent. Det er hans mest slående argument, selv om også han innser at det fortsatt er langt igjen til en drømmeverden.

- Jernbane er en av de mest kompliserte industriprosessene som finnes, innrømmer styrelederen.

Mer samarbeid. Media og opinionen i Sverige er for tiden svært kritiske til mye av det som skjer på jernbanen og mener det ikke fungerer.

- Hvordan hadde det sett ut i Sverige om det ikke hadde skjedd en oppdeling av SJ og en deregulering av markedet? Ville det vært bedre?

- Om det fortsatt hadde hengt i hop? Det ville aldri ha fungert. Det ville vært kaos. Nå kan vi få det til å fungere om alle setter av tid og ressurser til å snakke sammen, til

FAKTA

Jan Gunnar Percyval Sundling

STILLING:
Styreleder SJ AB

FØDT:
1947

UTDANNELSE:
Sjøkaptein og økonom

TIDLIGERE STILLINGER:
Adm. dir. for Linjeflyg, adm. dir. SAS Sverige, adm. dir. Green Cargo (tidligere SJ Gods)

TIDLIGERE STYRELEDERVERV:
Sjøfartsverket, Infranord AB (tidligere Banverket Produksjon), bransjeforeningen Sveriges Tågoperatörer, The Community of European Railway and Infrastructure Companies Management Committee i Brussel (CER)

å samarbeide. Det gjelder å ta ansvar. Vi må gjøre ting sammen i en felles innsats. Vi i SJ skal ikke skylde på Trafikverket, og de skal ikke skylde på oss. Vi må gå ut og si at vi har bestemt at dette eller hint skal gjøres. Det forstår kundene. Hvis alle bare fokuserer på seg selv, får vi til slutt en misfornøyd kunde, mener Sundling.

Samarbeidet tror han med fordel også kan utvides til å gjelde persontrafikk, godstrafikk og infrastrukturtiltak over grensene i Norden. Slik som han, som sjef for Green Cargo og Kjell Frøyslid i NSB Gods, kom fram til for drøye ti år siden.

- Er man i Brussel og ser på kartet, slutter Europa i Malmö. Hver for oss er vi for små til å ta opp kampen mot Italia, Frankrike eller Tyskland. Jeg synes vi kunne finne en nordisk idé for hvordan vi skal utvikle jernbanen, sier Sundling, og kommer med en innrømmelse:

- Jeg har drevet virksomhet både i Norge, Sverige, Danmark og Europa. Det er lettere å bli enig med tyskerne om noe langsiktig enn med nordmenn eller svenker. Her blir det til stadighet noen «landskamper».

Trafikverket. I 2010 fikk Sverige et felles trafikkverk bestående av Vägverket, Banverket og en del andre funksjoner, inklusive litt sjø- og luftfart.

Fire år etter oppsummerer Jan Sundling at det ikke var to likeverdige parter som ble fusjonert.

- Vägverket var mer moderne og utviklet. De hadde dessuten alltid levd i en konkurransemessig verden. Banverket var dårligere stilt. Da blir det ikke riktig bra.

Han synes også det burde vært sjekket ut hva det er naturlig å ha i én enhet, og hva som kunne blitt igjen i Banverket. ☺



Jeg synes vi kunne finne en nordisk idé for hvordan vi skal utvikle jernbanen.

JÅ TIL MALM. Mens opinion, media og enkelte togselskap krever at Gunnar Malm må ta sin hatt og frakk og gå fra stillingen som generaldirektør i Trafikverket, mener Jan Sundling tvert imot. Det er både SJ og Green Cargo enige om.

• - Når vi ser på Banverket, så har de på den ene siden ansvaret, slik som trafikkledelsen, for ting som skal skje på minuttet. Andre deler av Banverket arbeider med planer i et 30-års perspektiv. For middels og langsiktige investeringer finnes det synergier og samordningsfordeler mellom vei og bane. I de kortsiktige perspektivene finnes det ingen synergier. Der kan det snarere bli en trussel.

Dessuten synes Sundling det er feil at Trafikverket ikke har ansvar for pengene de får bevilget. I dag må det til en politisk beslutning om penger skal flyttes fra vei til bane eller omvendt.

- Da får du ikke det optimale resultatet. Viktige investeringer i jernbane blir ikke gjort fordi disse pengene er brukt opp, mens det kan være penger til overs innen veisektoren som blir brukt på noe som strengt tatt ikke trengs, forklarer han.

Støtter Malm. I vinter har Trafikverket - igjen - fått så ørene flagre av togpassasjerer, togselskap og media. Mange har krevd at generaldirektør Gunnar Malm må ta sin hatt og gå. Men ikke Jan Sundling.

- Neil SJs adm. dir., Crister Fritzson, Jan Kilström, som er adm.dir. for Green Cargo og jeg har gitt beskjed om at vi ikke vil han skal gå. Vi har derimot spurt om det er noe vi kan hjelpe ham med. Vi har sagt at vi er villige til å gi bort tid slik at det blir mulig for dem å slippe til for vedlikehold av sporet. Vi har sagt at vi tar et inntektstap slik at de kan reparere. Det handler om å ta ansvar. Vi må hjelpe til fordi det lengst ute står en kunde som ikke forstår noen ting av det vi holder på med.

For Jan Sundling er det inngrodd å tenke på kunden. Er kunden fornøyd, går businessen bra. Er kunden misfornøyd, går han eller hun til en annen leverandør. Det kan for øvrig ikke SJ gjøre. De har bare én leverandør, Trafikverket.

- I Sverige er det ikke kritisk med penger. Det er satset så mye på jernbanen som bransjen har bedt om. Derimot er det et spørsmål om hvordan pengene brukes, hevder Sundling.

- Store deler av Jernbane-Sverige har vært nødt til å endre holdningene sine siden oppsplittingen i 2000. Har Trafikverket gjort det samme?

Sundling svarer et klart og tydelig nei også på det:
- På mange områder møter vi de samme holdningene i Trafikverket som den gangen. De må komme nærmere oss som sine kunder og lære seg å forstå hva det innebærer for folk å komme 15 minutter for seint på jobben eller til et møte, eller at godskunder ikke får godset sitt. De trenger å finne en mer moderne måte å arbeide på.

Ingen retrett. I Sverige går diskusjonen også høyt om drift og vedlikehold av de svenske jernbanene for tiden. Sterke røster krever at Trafikverket må ta tilbake dette arbeidet, som nå er satt ut på anbud over hele landet. Blant annet har Socialdemokratarna gått ut med et slikt krav.

Heller ikke denne gangen blir Jan Sundling med i klagekoret:

- Det er mye bedre nå enn det var. Det er ikke leverandørene der ute, som Balfour Beatty, Infranord og de andre det er noe problem med, men den forhandlende organisasjonen. Det er en rekke leverandører til disse tjenestene, men det er bare én kunde. Hvis ikke kunden er kompetent, moderne og anvender seg av nye former å utforme anbudene på, stagnerer hele bransjen.

Sundling oppsummerer at hvis man i en anbudspesifikasjon bare fokuserer på pris, blir det feil. Man må tenke mer moderne - og slettes ikke politisk når det nå stunder mot valgkamp i Sverige:

- Det er ju för fan folk som ska ta sig till jobbet. Det får inte bara bli ideologi!



VIL SAMARBEIDE: Jan Sundling mener at hvis alle selskapene i jernbansektoren bare tenker på sitt, ender til slutt alle opp med en misfornøyd og rådvill kunde. Han foreslår at 20 prosent av ledelsens tid og ressurser settes av til samarbeid.

Det er ju för fan folk som ska ta sig till jobbet. Det får inte bara bli ideologi!

JAN SUNDLING

Konkurransen skjerpes. 2014 er året da trafikken begynner å flyte fritt i Sverige der noen finner det økonomisk lønnsomt å kjøre for egen regning og risiko. Det har gitt stor interesse for å kjøre mellom Göteborg og Stockholm. Det vil si i den grad det er plass på sporet. Strekningen drives på kommersiell basis og er SJs beste melkeku. Jan Sundling innser at det tidligere ikke har vært naturlig for SJ å si at konkurranse er flott:

- Det er fordi du vet du får stryk. Kostnadene vil være et problem. Kulturen vil være et problem. Men kundene vil bli lykkelige fordi de kan velge bort SJ hvis de er misfornøyd med oss og kan reise med noen andre. Så får man bli bedre da, konkluderer han litt syrlig.

SJ skal opp til eksamen mot nykommeren Citytåg og den internasjonale giganten MTR. MTR, med hovedkontor i Hong Kong, ser på det som skjer i Sverige som forløperen til hva som vil bli praksis over hele Europa med tid og stunder. De kjøper tog fra Stadler og er snart klare for startblokkene.

I SJ er det mange som skjelder. Men ikke Jan Sundling. Skjønt han skulle gjerne sett at SJ var bedre forberedt:

- I SJ ville man for to år siden ikke ha konkurranse. Hva skjer nå? Jo, vi sitter med høye kostnader fra tiden som monopolist. De må ned. Dessuten må vi avstå fra noen avganger. Vi kan ikke kjøre alle togene og samtidig si at det er kjempefint med konkurranse. Vi må slippe andre til, og det svir.

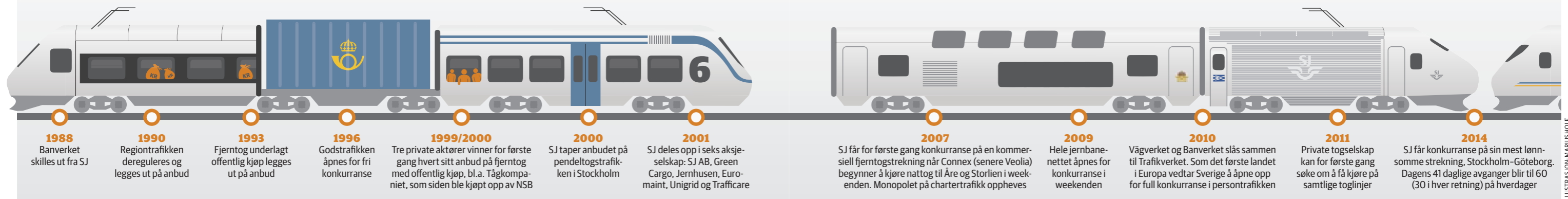
Målet i SJ er å kvitte seg med kostnader tilsvarende en milliard kroner over tre år. 400 ansatte mister jobben i år.

- Det er ikke samfunnsøkonomisk bra med et monopolselskap som er blitt litt for velfødd og kostbart, og som bare er sånn halvinteressert i kunden. Får du konkurranse, utfordrer du systemet, sier Sundling og vifter retorisk med smarttelefonen:

- Hvordan tror du denne telefonen hadde sett ut i dag om det bare var Ericsson som hadde laget telefoner? //



Konkurranseutvikling svensk jernbane (1988-2014)



Konkurransen for kundene

«Vi venter nå spent på offensive grep for reell konkurranse på jernbanen fra vår nye regjering», skriver Flytogets sjef, som er overbevist om at økt konkurranse vil gi et bedre tilbud til kundene.

FLYTOGET feiret 15 år i oktober 2013. På disse årene har vi fraktet mer enn 77 millioner kunder til og fra Oslo Lufthavn. Allerede fra oppstarten hadde vi høye ambisjoner for den kvaliteten Flytoget skulle levere. Det satte tidlig en ny standard for togreiser.

Flytogstandarden. Standarden innebærer et løfte til våre kunder om at de kommer raskt og sikkert frem med en høy grad av service. Dette sikres gjennom en punktlighet på 96 prosent, 10-minutters avganger til og fra Oslo S, effektiv avvikshåndtering, utvidet reisegaranti og et enkelt billett kjøp.

Nye rekorder. I 2013 satte Flytoget nok en passasjerrekord med over 6,5 millioner reisende. Dette er en økning på hele åtte prosent fra året før, samtidig som vi oppnådde tidenes beste økonomiske resultat. Kundetilfredsheten vi leverte var på hele 96,5 prosent. Og det er dette vi jobber for hver dag: At stadig flere skal velge å reise med oss, og at de skal ha en god opplevelse.

Konkurransen. Både regjeringen og EUs fjerde jernbanedirektiv slår fast at persontrafikken på jernbanen skal konkurransesettes. I et fritt jernbanemarked

kan Flytoget sikre effektiv transport for samfunn og næringsliv. Derfor forbereder vi oss på en situasjon med konkurranse. Vi venter nå spent på offensive grep for reell konkurranse på jernbanen fra vår nye regjering.

Det er viktig å lytte til aktørene og ta inn deres erfaringer.

Kapasiteten må økes. I 2013 stod Flytoget for hele 20 prosent av alle togavganger i Norge. Når Terminal 2 står ferdig på Oslo Lufthavn i 2017, øker flyplassen kapasiteten fra 21 til 28 millioner reisende. For å opprettholde andelen kollektivreisende til og fra Oslo Lufthavn i tiden fremover, kreves også en økning i togkapasiteten. Flytoget planlegger derfor å kjøpe åtte nye togsett som et supplement til dagens tog for å sikre passasjerene en fortsatt god reiseopplevelse.

Tilsynsvedtak. Myndighetene klarer ikke å oppfylle målsettingen for andelen kollektivreisende til og fra Oslo Lufthavn. 67 prosent reiser kollektivt i dag, mens målsettingen er 75 prosent. For å bidra til flere kollektivreisende, har Flytoget søkt om å få utvide tilbudet fra Lysaker, Skøyen og Nationaltheatret stasjon. Vi har så langt fått avslag på søknaden om å øke antall tog fra tre til seks tog i timen. Avslaget har blitt anket til Statens jernbanetilsyn, som vedtok at likebehandling mellom NSB og Flytoget må sikres ved fremtidig sportildeling. Vi følger opp dette i løpende dialog med myndighetene. Der som vi skal sikre reell konkurranse på like vilkår, er det en forutsetning at tilsynets vedtak raskt følges opp.

Krav til konkurranse. Det forhandles nå om den fjerde jernbanepakken i EU, og sentralt i direktivet står kravet om konkurranse på og om sporet på like vilkår. Det betyr at vi i Norge også må tilpasse oss lover, regler og forskrifter til en situasjon med konkurranse. Det er nødvendig med en evaluering av delingen av Jernbaneverket og NSB for å sikre verdinøytralitet og tydelig ansvarsfordeling. Det er videre avgjørende med tilstrekkelig store pakker, lange



Linda Bernander Silseth

kontraktperioder (minst 10 år), insitamenter i avtalene til produkt- og materiellutvikling og nøytralt eierskap til stasjoner og verksteder. Det er også nødvendig med en ny ruteplanprosess som likebehandler aktørene.

Kundene! Jeg vil gi honnør til myndighetene som nå er i gang med modernisering av jernbanepolitikken. Vi ønsker at alle aktører blir dratt med i dette viktige arbeidet. Fagforeninger, kunder og samarbeidspartnere i jernbanen må inviteres til å gi innspill til regjeringens moderniseringsprosjekt. Det er viktig å lytte til aktørene og ta inn deres erfaringer. Dette er et løft vi må gjøre sammen.

Flytoget ser frem til å bidra enda sterkere til en bedre jernbane - til det beste for kundene! //

Nå kan du også lese Jernbanemagasinet på nett



jbv.no/jernbanemagasinet



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

Pressevakt

Tlf: 91 65 65 65

Sentralt

Pressesjef

Jan Erik Kregnes

Mobil: 916 55 421

e-post: erik@jbv.no

Info Plan og utvikling

Kommunikasjonssjef

Thor Erik Skarpen

Tlf: 916 55 144

e-post: skarpen@jbv.no

Info Utbygging

Kommunikasjonssjef

Kjell Bakken

Tlf: 22 45 59 40/916 57 573

e-post: kba@jbv.no

Info Øst

Kommunikasjonssjef

Trude Isaksen

Tlf: 916 56 273

e-post: istr@jbv.no

Info Vest

Kommunikasjonssjef

Inge Hjertaas

Tlf: 59 96 60 50/916 50 176

e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

Kommunikasjonssjef

Dag Svinsås

Tlf: 72 57 25 25/916 72 525

e-post: dags@jbv.no

Info Sørlandsbanen

Kommunikasjonssjef

Henning Lode

Tlf: 51 56 96 50/916 69 650

e-post: hode@jbv.no

TETT PÅ: JOHNNY MOBAKKEN

Rallarhistoriens sleggebærer

Johnny Mobakken holder slegga høyt hevet for å minnes og hedre dem som bygde Ofotbanen. Det er både givende, morsomt og innimellom veldig festlig. Særlig nå (14.-23. mars) under Vinterfestuka i Narvik.

tekst og foto ARVID BÅRDSTU

FAKTA Johnny Mobakken

Alder: 60

Stilling:
Formann linjen, Ofotbanen

Bor: Narvik

Ansatt i NSB/JBV:
1976

1 Hvordan kom du med i Rallarklubben?

Det var litt tilfeldig gjennom kona mi. Men jeg ble fort hektet. Nå har jeg fått Rallarslegga i sølv, Rallarklubbens høyeste utmerkelse. Dessuten har jeg vært overrallar to ganger og kan kalle meg XXO.

2 Hva kreves for å bli medlem av Rallarklubben?

Kriteriet er at en i tanker, ord og gjerninger må tenke godt om Narvik, rallarklubben og miljøet der. Mange blir døpt i vann fra Søsterbekk, men vi kan gjøre unntak. Da Jan Thomas, han stylisten du vet, ble tatt opp som medlem nå i vinter, kunne han ikke døpes og få rallarhatten på hodet fordi det ville ødelegge sveisen. Det var greit. Vi er romslige slik. Kronprins Haakon Magnus og kronprinsesse Mette-Marit er også medlemmer.

3 Hva ville Vinterfestuka vært uten Rallarklubben?

Vinterfestuka har vi hatt i Narvik i nesten seksti år. Først het den «Fransk festival». Nå ser alle at Vinterfestuka ikke kunne blitt det samme uten Rallarklubben. Vi har bygd ei ramme rundt rallaren, kokka og kjørekaren. Uten dem kunne ikke Ofotbanen og Narvik blitt bygd.

4 Hvordan setter rallarliv og jernbane preg på vinterfestuka?

Vinterfestuka starter med et opptog der barn og voksne kler seg ut som rallarer. Det toget er lengre enn 17. maitoget. Vi har rallargudstjeneste der vi hedrer minnet til dem som ga livet for Ofotbanen, og vi er med på en rekke tilstelninger. Mot slutten av uka er det generalforsamling i Rallarklubben. Det er en ubeskrivelig seanse. Etterpå er det rallargilde med salt kjøtt, kålrabistappe og «någo attåt».

5 Hva synes XXO-rallaren er det mest givende?

Jeg skal være med på 14 forestillinger for barn, skuespill for de minste og lysbildeforestilling med fortelling om bygginga av Ofotbanen for de større. Det gir meg veldig mye å se gleden hos barna og at vi er med på å videreføre historien. Dessuten legger jeg inn noen formanende ord om hvor farlig det er å komme for nær innpå jernbanen. Jeg får glede av å glede andre. //

