



CAROLINE KOMMER HJEM:

Kongsvingerbanen 150 år

September 2012



Foto: Torbjørn Heide.

Feirer fortiden og fremtiden med toget

Lørdag 29. september feires banen med en historisk togtur fra Lillestrøm til Kongsvinger. Jernbaneverket, Norsk Jernbanemuseum, NSB og kommunene Skedsmo, Fet, Sørumsand, Nes, Sør-Odal og Kongsvinger lager togfest for å feire Kongsvingerbanens fortid og fremtid.

i Jubileumsturen:

- Avgang Lillestrøm kl 0830
- Avgang Fetsund kl 0910
- Avgang Sørumsand kl 1000
- Avgang Årnes kl 1120
- Avgang Skarnes kl 1225
- Ankomst Kongsvinger kl 1300

Arkiv

Successtrykke 398JBV



i Ferdig renset

I 2011 var Kongsvingerbanen ferdig ballastrenset.

Kongsvingerbanen er den første hele banestrekningen som er gjennomgående renset.

Forberedelsene til rensing er omfattende: Nye signalkabler, dreneringsarbeider og vegetasjonsrydding.

Renseverket fjerner gammel, finmalt pukk og erstatter den med ny pukk.

Resultatet er en driftssikker bane.

Gammel, men god som ny

Nesten like god kvalitet som Gardermobanen etter ballastrensing.

Høsten 2011 fullførte Jernbaneverket et omfattende fornyelsesprosjekt på Kongsvingerbanen. Arbeidet med ballastrensing og forberedende tiltak som vegetasjonsrydding, forbedret drenering og utskifting av alle signalkabler har pågått siden 2002. Nå gir storprosjektet til en kostnad på om lag 400 millioner resultater.

- Fornyselsen har hatt god effekt på driftssikkerhet og sporkvalitet, fastslår banesjef Per Herman Sørлие. Dette vises på den såkalte "oppetiden". Oppetiden er et måleparameter som viser forsinkelse på grunn av feil ved banen. I 2010 hadde Kongsvingerbanen en oppetid på 98,3, i 2011 ble resultatet 99,0 og hittil i år viser banen et resultat på hele 99,5.

- Dette er et høyt nivå, opp mot resultatene for Gardermobanen, sier Sørлие. Etter fornyelsen er sporet mer stabilt, noe som også gir bedre reisekomfort for passasjerene. Sporet blir også enklere å vedlikeholde i mange år framover.

Ny strømforsyning til gammelt anlegg. Kongsvinger omformerstasjon var også ferdig fornyet i 2011. Det neste

storprosjektet på banen er ny kontaktledning, eller togenes kjørestrom. Kontaktledningen er fra den gang banen ble elektrifisert i 1951. Jernbaneverket planlegger å bytte den ut i et fireårig prosjekt med mulig start i 2016.

Også publikumsfasilitetene er rustet opp. Alle venterom på stasjonene langs banen er pusset opp i de senere årene, og på flere stasjoner er plattformer og parkering asfaltert. I løpet av høsten 2012 får alle trapper kontrastmerking for å bedre forholdene for svaksynte.

Godsprojekter og togparkering underveis. I hver ende av Kongsvingerbanen bygger Jernbaneverket bedre løsninger for godstranporten. Kryssingssporet på Lillestrøm stasjon forlenges fra 480 meter til 1100 meter, og dette gir bedre kapasitet når lange godstog skal kjøre ut på Kongsvingerbanen. Kryssingssporet på Lillestrøm står ferdig i august 2013. Norges største tommerterminal ligger på Norsenga, og Jernbaneverket utvider nå kapasiteten på terminalen, og bygger ny



Vedlikehold av kontaktledningen på Kongsvinger stasjon høsten 2011. Foto denne side: Cathrine Riis/ Jernbaneverket.

og sikker adkomst til terminalområdet.

På Kongsvinger stasjon skal Jernbaneverket utvide sporene for togparkering. Dette arbeidet starter på nyåret, og gir plass til å stalle NSBs nye togsett FLIRT.



Foto: O. Bye/ Norsk Jernbanemuseum. Fetsund stasjon.

i Fakta

- Kongsvingerbanen ble vedtatt i 1857
- Åpnet 3. oktober 1862
- Enkeltsporet
- 79 km Lillestrøm-Kongsvinger
- Grensebanen videre til Sverige åpnet mellom Kongsvinger og Riksgrensen i 1865
- 17 kryssingsspor
- 81 planoverganger
- Eneste større linjeomlegging er ny Fetsund bro i 1919
- Kontaktledningsanlegg fra 1951 ved elektrifiseringen
- Planoverganger og kontaktledning begrenser hastighet til 130 km/t.
- Fjernstyrt i 1966
- ATC (automatisk togkontroll) i 1986

Historien om banen

Det var fremsynte ingeniører som planla og bygde Kongsvingerbanen i 1862. Banen fikk rette linjer og god standard.

- Siden åpningen i 1862 har Kongsvingerbanen hatt stor betydning som ferdselsåre for både pendlere og gods, sier Svein Horrisland, kommunikasjonsdirektør i Jernbaneverket.

Fra Lillestrøm i vest og til Kongsvinger har banen en god trasé over lange strekninger med svake kurver eller rette linjer. Kongsvingerbanen var blant de aller første banene som ble bygget med norsk, tildels lokal kapital, og stasjonene fikk store arealer for tømmeropplag. Banen ble bygget med ekstra bred og solid underbygning, langt over datidens standard.

Vern av stasjonsmiljøer. På Kongsvingerbanen er mange vakre, verdifulle, vernedede stasjonsbygninger bevart. Jernbaneverket lager en egen, kulturhistorisk forvaltningsplan for Kongsvingerbanen for fremme vernet av stasjonene, og banen inngår også i Landsverneplan for jernbanen.

Landets fremste arkitekter Schirmer og von Hanno tegnet stasjonene, og det ble anlagt romantiske stasjonsparker for de reisende. På Fetsund gjenskapes stasjonsparken i et tett samarbeid med

blant annet kommunen, fylket og Statens vegvesen.

Damplokomotivet "Caroline" kommer hjem. Norsk Jernbanemuseums historiske tog er ett av verdens eldste, mest komplette kjørbare veteranog. Etter seks års restaurering var "Caroline" klar til å bli fyrt opp våren 1996. Siden 1996 har toget vært i drift ved museet med to til fire årlige turer.

"Caroline" er et av fem lokomotiver som kom til Kongsvingerbanens åpning i 1862, og er bygd i 1861 hos Robert Stephenson and Co. i Newcastle, England. Hun har vært gjennom flere ombygninger siden hun kom til Norge. I 1878 fikk hun førerhus og fikk da det utseende hun har i restaurert stand i dag. Etter endt tjeneste på Kongsvingerbanen ble hun overført til Hamar distrikt og Dovrebanen.

Vognmateriellet er av "karéttypen". Det betyr at det ikke er overgang mellom vognene og ikke gjennomgang mellom kupeene. Alle vognene er fra perioden 1878-83. Setene er trebenker, med unntak av de 24 plysjetene i 2. klassevognen. Totalt har karéttog 274 sitteplasser.



FLIRT på første tur i ordinær rute, her på Oslo S. Foto: Ronald Holmstrøm/ Jernbaneverket.

Jernbaneverket Biblioteket



12TU01082

Fremtiden er på skinner

Den 9. desember kommer fremtiden til Kongsvingerbanen. Da starter NSB timesruter til Kongsvinger som en del av ny grunnrute på Østlandet, og i løpet av 2013 setter NSB inn helt nye togsett på banen.

I dag er det timesavganger til Årnes, og forlengelsen av timesavganger til Kongsvinger gir en stor forbedring i reisetilbudet for Glåmdalsregionen.

Jernbaneverket har prioritert Kongsvingerbanen som én av tre baner i arbeidet med strekningsvise utviklingsplaner. Målet med planen er å se banen i et helhetlig perspektiv for å få best mulig effekt av prosjekter og tiltak. Også andre, viktige planer er underveis:

Sørumsand stasjon. Jernbaneverket har kommet godt i gang med planleggingen av stasjonsutvikling på Sørumsand i tett samarbeid med Sørum kommune.

Prosjektet inneholder blant annet nye plattformer, samt en undergang under sporene. Jernbaneverket mener dette vil gi positiv utvikling på en av banens største stasjoner, men videre planlegging må til før prosjektet kan bygges.

Skarnes stasjon. Skarnes sentrum er under utvikling, og Jernbaneverket vil være med på utviklingen av Skarnes stasjon.

Utredning Rånåsfoss og Auli. I 2013 skal Jernbaneverket utrede situasjonen på Rånåsfoss og Auli for å finne den beste løsningen for disse stasjonene. Det har tidligere vært foreslått å slå de to stasjo-

nene sammen, men om dette er en god løsning vil utredningen gi svar på. I mellomtiden skal plattformen på Rånåsfoss utbedres.

Undergang på Årnes gir bedre parkering. Statens vegvesen og fylket skal bygge undergang under jernbanen ved Årnes stasjon i 2013. Dette vil gi kortere vei til parkeringsplassen for mange pendlere.

Tiltak på Svingen. Svingen holdeplass ved Fetsund er for kort for de nye FLIRT-togene. Det blir gjort tiltak for at de nye togene skal kunne stoppe på Svingen.

i Gå inn på www.digitaltmuseum.no for å finne ut mer om de store stasjonene på Kongsvingerbanen.

c **Kommunikasjons-
sjef øst**

Trude Isaksen
Tlf: 916 56 273
Epost: ist@jbv.no

c **Markedsansvarlig
Norsk Jernbanemuseum**

Mette Larsen
Tlf: 916 54 740
Epost: ml@jbv.no