

Jernbane

NR. 2 - 2008

magasinet



Fra trailer til tog

Nicolai Todal (34) var trailersjåfør. Nå kjører han godstog for CargoNet, som i disse dager tar opp kampen mot den økende biltransporten inn og ut av landet.

SIDE 4-25



«Alle» vil ha mer gods på jernbanen



Målsettingen om overføring av gods fra veg til bane er gammel. Den har vært formulert både i jernbaneplaner og nasjonale transportplaner så lenge vi har beskjeftiget oss med den typen planlegging. Resultatene har imidlertid latt vente på seg lenge. Først i de siste årene kan godstrafikken vise til vekstrater som virkelig er imponerende.

De kombinerte transportene til CargoNet AS har hatt en gjennomsnittlig årlig vekst på 14 prosent de siste fem årene, og transportnæringen har sett hvilke fortrinn denne typen transport har. Aldri har kravet om mer gods på jernbanen stått sterkere enn nå. I denne utgaven av Jernbanemagasinet står de fram på rekke og rad: Politikere, transportbransjens representanter, lastebilsjåfører - alle understreker behovet for at jernbanen tar større deler av godstransportarbeidet.

Kapasiteten på jernbanen er den utfordringen alle peker på. Og det er riktig at vi på mange måter kan kalle dagens situasjon for en kapasitetskrise. Togselskapene har gitt sitt bidrag til denne både når det gjelder mangel på lokomotiver, vogner og lokomotivførere. Men vi i Jernbaneverket har vel så store utfordringer. Godsterminalene er sprengt i de største byene våre, og kryssings-sporkapasiteten er for dårlig til at flere godstog kan få optimale ruteleier.

Det er grunnen til at gods har fått stor plass i forslaget til Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019. Jernbaneverkets forslag bygger på den godsstrategien som vi la fram i fjor høst. I strategien presenterte vi forslag som gjør det mulig å doble godstransportkapasiteten på jernbanen innen 2020 og tredoble den innen 2040. Målet er ikke så ambisiøst som det kan se ut til. For hvis dagens veksttakt fortsetter, vil vi nå en tredobling lenge før 2040.

Derfor er det viktig at vi kommer raskt i gang med kapasitetsforbedringsplanene. Alnabru godsterminal er den første og største utfordringen. I løpet av året vil vi også ha detaljplanlagt flere nye kryssingsspor og kryssingssporforlengelser. Samtidig er det viktig at vi hele tiden lytter til kundenes behov og også er i stand til å gjennomføre mindre tiltak som kan ha stor betydning for togselskapenes evne til å lykkes i markedet.

Miljø, klimautfordringer og trafiksikkerhet - på alle disse områdene er jernbanen svaret. Da er det bare opp til våre bevilgende myndigheter og oss selv å leve opp til de forventningene «alle» har.

Steinar Killi
STEINAR KILLI
Jernbanedirektør

Innhold



10
- Tenk nytt
Ola A. Hagen i Tollpost Globe mener stortingspolitikere må si farvel til regionale løsninger og gå sammen om en nasjonal transportpolitikk.



Lastekapasiteten i malmvognene er økt fra 80 til 100 tonn.
14
Malmtungt

Gods over grensen - med tog **4**
Nå tar Cargonet grep **6**
Transport i endring **8**
- Mer gods på tog nå! **10**
Bama klar til å bli plukket **10**
Et av Norges viktigste knutepunkter **12**
Smånytt innenriks **14**
- EU tar grep for mer gods på bane **16**
EU-domstolen svinger klubben **19**
Den glemte godstraséen **20**

Månedens gjest:
Jernbanen kan bli mye mer effektiv **24**
Full renovering av Oslotunnelen **26**



38

I en tunnel

Fotojournalist Hilde Lillejord tar deg med inn i en av de nye jernbanetunnelene som nå bygges vest for Oslo.



30
Mer kraft

Jernbaneverkets gamle kraftstasjon på Kjosfoss ved Flåmsbana blir som ny. Årsproduksjonen - og inntektene - vil skyte i været.



36
- Ål har alt

Arvid Tveit søkte på jobb som signalmonter uten å vite hva det var for noe. Nå har han flyttet tilbake til «stedet som har alt».

Med fingerfølelse for jobben **27**
Min arbeidsdag:
- Aldri en kjedelig dag **28**
Sagt om jernbanen **29**
Forny kraftverk - dobler produksjonen **30**
Smånytt innenriks **34**
Møte med:
Midt mellom øst og vest **36**
Fjellangrep fra fire hold **38**

Mitt jernbanebilde **44**
Smånytt utenriks **46**

Jernbane magasinet

NR. 2 - 2008

ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland

REDAKTØR

Tore Holtet

FOTOJOURNALIST:

Øystein Grue

JOURNALIST:

Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

Egil Nyhus

Svein Erik Bakken

Sindre Anonsen

Hilde Lillejord

FORSIDE: Øystein Grue

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbn.no

Redaksjonen avsluttet 27. januar 2008.

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.100

Layout: Cox, Oslo

Trykk: Stens trykkeri

Distribusjon: Grafisk Mailing

Gods over grensen - med tog

CargoNet starter i disse dager ukentlige konteinertransporter mellom Alnabru og Taulov sør i Danmark. Etter hvert tar selskapet sikte på å opprette en daglig pendel inn og ut av landet. ▶

På de påfølgende sidene kan du lese om:

- En samlaster som kan flytte over 20 prosent av sin partifrakt - i morgen.
- En storimportør som vil transportere mest mulig med tog - hvis det fungerer.
- En EU-diplomat som varsler om en storstilt overgang - fra bil til bane.
- Et «glemt» transportnett som kan øke godskapasiteten - hvis det finnes vilje.
- En professor som vet hvordan toget kan vinne - over lastebilen.



Nå tar CargoNet grep



Nicolai Todal (34) var trailersjåfør. Nå kjører han godstog for CargoNet. Det er på sporet han mener framtida er. - Jeg blir aldri trailersjåfør igjen, sier Todal bestemt.

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

Nicolai Todal har kjørt trailer til Porto, Madrid, Toulouse og andre eksotiske reisemål. Når han hadde levert lasten, måtte han gjerne vente et døgn eller tre på å få retur-last. Det frister ikke lenger ham, men på hovedveiene og fergene ut av Norge går det daglig stadig større strømmer av trailere – kjørt av hver sin sjåfør.

På toget er Todal alene. Hengende bak seg har han 20-30 trailerlass. Det føles langt mer fornuftig. Men når det gjelder import og eksport av varer til og fra Norge, er det ikke fornuften som rå. Der går mer og mer på landeveien.

Daglig pendel?

Nå gjør CargoNet noe med dette. I disse dager starter de med en ukentlig konteinerpendel mellom Alnabru og Taulov, som ligger i Fredericia på Jylland. Fra Taulov er det knappe ti mil ned til grensa mot Tyskland. Fredericia er dessu-

ten «jernbanekrysset» der sporene fra nordre deler av Jylland, som Ålborg og Århus, møter sporet som går over Fyn og under Storebelt til København og videre over Øresundbrua til Malmø. Derfra er det strake vegen til Norge.

– Dette er strategisk viktig for CargoNet, og vi starter opp med én ukentlig avgang. Fra høsten er målet å kjøre to ganger i uka. Deretter skal vi se på om det er behov for en daglig pendel, sier administrerende direktør Are Kjensli i CargoNet.

Tar risiko

Tidligere har CargoNet tatt liten økonomisk risiko på pendler utenfor Sverige og Norge. Nå starter selskapet opp for egen regning og risiko. Det er noe nytt.

– Vi vet at kundeinteressen er der, men vet ikke hvor stor etterspørselen vil være fordi kundene ikke har forpliktet seg på noe som

helst når vi nå starter. Vi må være villige til å ta risiko, men vi må hele tiden vurdere størrelsen på risikoen. Derfor starter vi forsiktig med én ukentlig pendel, sier Kjensli.

Godset det er aktuelt å få hånd om, kommer fra de store havnene i Hamburg og Rotterdam, fra Danmark, men også fra andre deler av Europa via samarbeidspartnerne Deutsche Bahn-eide Kombiverkehr og det sveitsiske Hupac.

– Så langt har trykket mot de internasjonale transportene vært lite i forhold til hvor viktig det har vært å få på plass et system i Skandinavia. Derfor har vi prioritert det. Men interessen er blitt større og større, og det var naturlig for oss å se på hva vi kunne bidra med, sier Kjensli.

Gods til og fra

Importen til Norge øker år for år, mens eksporten av tradisjonelle varer går ned. Det betyr at det er mer som skal inn enn det som skal ut over riksgrensa. På godsspråket heter det dårlig retningsbalanse. Kjensli ser likevel et spesielt marked i kjølekonteinere med fisk sørover, og frukt og grønt tilbake, blant annet.

– Det er i det hele tatt så enkelt som at vi må få opp et tilbud som kundene ser som interessant både

økonomisk og kvalitetsmessig. Vi har klart det i Norge, og vi skal klare det over grensene også. Det er derfor også at vi er så utrolig avhengig av et godt samarbeid med Jernbaneverket for hele tiden å kunne forbedre punktligheten og kvaliteten på framføringen, sier Are Kjensli.

På storhandel

NSB Gods tapte store beløp hvert år på driften utover 1990-tallet. Redningen ble CargoNet – et gods-selskap som gjorde svært lite av det NSB Gods drev med – og tapte penger på, men som likevel fikk kritikk så det holdt da de omstilte. CargoNet hadde imidlertid is i magen og red stormen av. De 5-6 første årene i CargoNet har vært en suksess tuftet på rendyrking av faste togpendler med varelastere som semihengere, konteinere og vekselflak.

CargoNet AS ble startet med vogner og lokomotiver fra NSB Gods. Lokene går fortsatt, men ikke lenge. CargoNet må ut på shopping.

– Vi er nødt til å fornye materiellparken. Vi har kjøpt 475 nye trailervogner til 450 millioner kroner og må se oss om etter nye lokomotiv. Det vil koste oss om lag 1,5 milliarder kroner, forteller Are

Kjensli – etterfulgt av et ørlite sukk.

Må forbedre oss

Selskapet disponerer i dag 30 EI14-lok, produsert av NEBB og Thune fra 1968 til 1973. De synger nå på siste verset. For å ta høyde for forventet vekst de nærmeste årene, må CargoNet kjøpe 40-50 nye lokomotiv. Over en tiårsperiode vil investeringene i materiell dermed beløpe seg til et par milliarder kroner. Det er mye for et selskap som vil få en årsomsetning på 1,6 milliarder for 2007.

– Vi må hele tiden vurdere lønnsomhet og risiko. På den andre siden krever det investeringer hvis vi skal være med på dansen videre. Men ett er sikkert, konkurransen vil bli hardere. Den ønsker vi velkommen. Det betyr bare at vi må forbedre oss og bli stadig mer effektive og kundeorienterte, avslutter Are Kjensli.



«Dette er strategisk viktig for oss»

ARE KJENSLI, Adm. direktør CargoNet



Transport i endring

Transportbransjen i verden har en årlig omsetning på ufattelige 6000 milliarder kroner. Bare i Skandinavia brukes 200 milliarder kroner på transport.

Bakgrunn: ARVID BÅRDSTU, **Foto:** SCANPIX CREATIVE

Mer effektive transporter har ført til at kostnadene som transport påfører en vare, likevel er blitt stadig mindre. For eksempel koster det bare en femkrone å frakte et par joggesko fra fabrikken i Kina til hyllene i skobutikken.

Transportkostnader – vel å merke uten at miljøkostnadene er lagt til – er så små at det ikke er noen

konkurransfordel lenger å produsere varene i nærheten av markedet.

Paret med økende velstand har dette de siste årene gitt et voksende misforhold mellom import og eksport til Norge. Av de gedigne varestømmene som går over landegrensa, går mer og mer på lastebil – inn i landet. Ifølge Transportøkonomisk institutt utgjør vegtransport om lag dobbelt så mye som sjøverts frakt av containere og jernbanetransport til sammen! Biltransport med varer fra Tyskland, Belgia og Nederland har økt med mer enn 50 prosent bare i dette århundret.

Et annet iøynefallende utviklingstrekk er økningen i kon-

teinerttransport på kjøll mellom verdensdelene, ikke minst fra Asia til Europa. Disse blir losset i de store sentraleuropeiske havnene. På fem år har de store havnene i Europa opplevd mer enn en dobling av antall containere.

På Oslo havn har utviklingen vært negativ. Mens de store havnene, som Rotterdam, Antwerpen og Hamburg stadig blir større, blir de mindre havnene mindre. Göteborg, som er fire ganger så stor som Oslo havn målt i antall containere, blir av mange spådd en vanskelig framtid. For de gigantiske containerskipene som går på de sju hav, blir selv middels store havner for små.

Fra Hamburg havn går 31 pro-

sent videre på skinner. Fra Rotterdam er andelen sju prosent, fra Antwerpen seks. De store havnene og godsterminalene styrer nå varestrømmen i langt større grad enn tidligere. Gjennom Europa avtegner det seg noen hovedferdselsårer som spiser mer og mer av kaka. Det er der det gjelder å være posisjonert for å bli med på framtidens transportvekst.

Det er derfor Hector Rail har etablert seg i Sverige. Det er derfor Green Cargo har kjøpt seg opp i Railion Danmark. Og det er derfor CargoNet nå starter en pendel til Danmark.

De vil alle være der vareflommen er størst, og der den kommer til å vokse mest.

De store posisjonerer seg



Nor-Cargo - Omsetning: NOK 3,9 milliarder. 100% eid av Posten Norge AS. Stiftet av Bergenske, Nordenfjeldske og Vesteraalske dampskipselskaper i 1967.

Nor-Cargo Thermo - Omsetning: NOK 1,4 milliarder. 100% eid av Posten Norge AS. Opprinnelse som Sties Termo-Transport i 1957.



Tollpost Globe - Omsetning: NOK 2,1 mrd. 100% eid av Posten AB i Sverige. Stiftet av postekspeditørene Anders Unneberg Hansen og Sigurd Grevskott i 1926 med driftskreditt fra Arbeidernes Landsbank.



Schenker - Omsetning: ca. NOK 3,5 milliarder. En videreføring av Linjegods, nå 100% eid av Deutsche Bahn Logistics. Opprinnelig stiftet av NSB og Norges Rutebileierforening i 1972.



Cargo Partner Group AS - omsetning: NOK 1,2 milliarder. Investeringsselskapet CapMan kjøpte i begynnelsen av februar Cargo Partner av Ivar Alsaker og STS (Skandinavisk Transport System) av bl.a. adm.dir. Stein Nappen. De to selskapene er slått sammen med svenske Globex.



DFDS Transport - Omsetning: ca. NOK 1,2 milliarder. 100% eid av DSV AS siden 2000. Har endret navn til DSV Road. DSV var tidligere deleier i Tollpost Globe. DSV samarbeider fortsatt tett med dette selskapet.



DHL - omsetning i Norge ukjent. 100% eid av Deutsche Post. Opprinnelig stiftet i 1969 av tre gründere fra USA. Ca. 900 ansatte i Norge. Deutsche Post har 500 000 ansatte i 220 land, og er et av verdens største selskap.

Foretrekker tog

«Intervjuene med transportører indikerer at det allerede i dag er en latent, udekket etterspørsel som vil kunne bidra til å øke dagens produksjon på hovedstrekningene fra om lag 380 000 TEU til 495 000-530 000 TEU. Dette er containere som i dag fraktes med bil, men hvor vi på grunnlag av utsagn fra transportører anslår at jernbanen ville ha vært foretrukket transportbærer dersom det hadde vært nok kapasitet. Allerede på kort sikt (2-3 år) vil dermed en betydelig produksjonsøkning på jernbanen kunne realiseres dersom kapasiteten økes og kvaliteten holdes på tilstrekkelig nivå»

ECON PÖYRY - RAPPORT 2008-007

Stadig mer transport - på bil

Stadig mer gods strømmer over grensen. Det aller meste går på gummihjul.

Norsk eksport/import på land - i 1000 tonn

	2003	2004	2005	2006	2007
Bil	8822	9637	9963	10765	11702
Tog	1370	1336	1838	1687	1608

De største havnene

Noen havnestørrelser - målt i containereheter (TEU), 2006

Rotterdam	9 690 052
Hamburg	8 861 804
Antwerpen	7 018 799
Bremen	4 449 624
Gøteborg	820 000
Helsinki	416 667
Oslo	172 065
Bergen	109 013
Stavanger	63 733
Kristiansand	38 286

- Mer gods på tog nå!

- Når vi sier at vi kan flytte over 20 prosent av vår partifrakt på toget, så kan vi gjøre det i morgen! forsikrer Tollpost Globe-direktør Ole A. Hagen. - Vi står klar med konteineren. Det gjør andre speditører også. Situasjonen er akutt.

Tekst: ARVID BÅRDSTU, **Foto:** ARVID BÅRDSTU/TORE HOLTET

Ole A. Hagen, tidligere direktør for Transportbrukernes Fellesorganisasjon og nå markeds- og kommunikasjonsdirektør i Tollpost Globe, har fundert på hvorfor det er så vanskelig å få gods over fra bil til bane. Alle er enige om at det er dette de vil. Likevel er det vanskelig å få til.

Nasjonal mot lokal

- Det bør utvikles en nasjonal transportpolitikk. Den vi har nå er for suboptimal. Fylkene og stortingsbankene bruker masse tid på å påvirke sine prosjekter. Etter

krigen har vi stort sett fått regionale løsninger. Men det blir ingen ordentlig løsning, sier Hagen, og ramser opp:

- Stavanger har omsider fått en grei løsning på Ganddal. Det er fordi kommunene på Nord-Jæren har et skjebnefelleskap for å få ut den andelen fra Staten som for eksempel Trondheim aldri får til. Trondheim vil bli et stort problem for godslogistikk på litt sikt. Bergen er det allerede. Når det gjelder Bergen, kan jeg ikke se noen gode løsningsforslag. Vi opplever kriselignende tilstander

der allerede nå, sier Hagen. Han oppsummerer situasjonen i Bergen slik:

- I Bergen er det som i Italia. De mener mye, snakker masse og det er liten gjennomføringskraft eller evne til samarbeid.

Skryt av Bodø

- Bodø er nesten helt grei. Nesten, fordi det ligger en vei mellom jernbaneterminalen og kaia. Men Bodø er motivert til å få det til, så der er det håp. For Oslo er det verre. Oslo havn skal være et nasjonalt godsknutepunkt, men blir forvaltet som landskapsarkitektur i et fjordbyperspektiv. Sterke interesser ser på Alnabru som et friluftsprosjekt der det viktigste er å få åpnet opp en bekk gjennom landets viktigste jernbaneterminal. Det er en stor utfordring å få godstransporten som en integrert og akseptert del av byutviklingen, sier Hagen.

Trenger friske tanker

For at samferdselspolitikken skal få en ny giv, mener Hagen at den må bli sett på som en del av næringspolitikken og ikke minst klimapolitikken.

- Politikerne må få premie for å gjøre de riktige tingene. De må få så god informasjon som mulig, vite hva det koster, når det kan gjennomføres og hva konsekvensene blir. Da blir det også mange færre trailere på veiene, sier Hagen, som har fått mye positiv tilbakemelding på disse tankene i de foraene han har vært og snakket om dette.

- Den eneste løsningen jeg ser for å få det løftet som trengs innen samferdsel, er at politikerne i Transport- og kommunikasjonskomiteen jobber mer sammen med kollegene sine i Energi og miljø- og i Finanskomiteen. Uten en nasjonal transportpolitikk til erstatning for den som er nå, er det vanskelig å få det løftet som kreves, sier Ole A. Hagen.

TENK NYTT: Tollpost Globe-direktør Ole A. Hagen oppfordrer stortingspolitikkerne om å forlate de regionale løsningene og gå sammen om en nasjonal transportpolitikk.



«I Bergen er det som i Italia. De mener mye, snakker masse og det er liten gjennomføringskraft eller evne til samarbeid»

OLE A. HAGEN, Markeds- og kommunikasjonsdirektør Tollpost Globe AS



Bama klar til å bli plukket

Hele 400.000 tonn med frukt og grønt blir årlig håndtert av Bama-Gruppen AS. Mye av det sendes med tog innenlands, men Bama kan også tenke seg at transporten til Norge går med tog - når noen kan garantere at de får det til.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Bama-Gruppen AS tar hver dag imot mot et stort berg av frukt og grønt. Det blir håndtert i en faderlig fart og distribuert til ufattelige 15 000-16 000 butikker, kiosker, arbeidsplasser, eldresentra og andre som har bestilt sin faste dose med vitaminer og fiber.

Frukt og grønt fraktes med tog fra Alnabru til Stavanger, Bergen og Narvik. Da er det dårligere stilt med det som må importeres.

Men det skal BAMA ha: De har prøvd. Dessverre kom for mye fram som kompost.

- Vi hadde et samarbeid med Saugbrugs i Halden for noen år siden. De sendte et tog ned til Parma i Nord-Italia med dyrt magasinpapir og var veldige fornøyde med Euro Shuttle. Da passet det bra at de kunne ta med kjølevare for oss tilbake, forteller konserndirektør Svein-Egil Hoberg. Men forsøket gikk ikke så bra.

- De var ikke gira på oss i det

hele tatt, skyter logistikksjef Pål Sandberg inn. - Det kom varer til Norge, og så ble de ikke lossa. Én gang var det noe galt med toget. Da ble det kjørt inn på et verksted på en fredag. Der sto det med lukene avstengt til mandag, forteller Sandberg hoderystende.

Hektet på tog

Bama har nå kjøpt ei stor tomt på Nyland Sør, som ligger like ved jernbaneverkstedet på Grorud. En forutsetning for at Bama fikk kjø-

pe denne tomta, var at de forpliktet seg på at 30 prosent av varene skulle gå på skinner!

- Det er ikke noe annet vi ønsker enn å sende mer av varene med tog. Vi har nettopp startet et samarbeid med Bellona, som skal hjelpe oss med å kartlegge hvordan vi påvirker miljøet. Så får vi se på hva vi kan gjøre med det. Bruk av tog kan være et viktig bidrag. Men da må vi kunne stole på at det fungerer, sier konserndirektør Hoberg.



Svein-Egil Hoberg, Konserndirektør i Bama Gruppen AS

Et av Norges viktigste knutepunkter

STØRST: Havnedirektør Einar Olsen skuer utover havna som i fjor tok imot over 100.000 biler.



FOTO: RUNE FOLKEDAL, DRAMMENS TIDENDE

Drammen blir trolig et av de viktigste knutepunktene for godstransport i Norge i framtiden. Det går fram av Jernbaneverket, Statens vegvesen, Kystverket og Avinor sine forslag til Nasjonal transportplan for 2010-2019.

Tekst: SVEIN ERIK BAKKEN

– I dag er Drammens havn den desidert største bilhavnen i Norge og en av de største i Skandinavia, og i fjor hadde vi over 70 prosent av den samlede bilimporten til Norge, sier en stolt havnesjef, Einar Olsen, til Jernbanemagasinet.

De to store aktørene, Autolink AS og Autotransport AS, har satset tungt i Drammen, og den effektive koblingen jernbane, havn og vei står her helt sentralt.

Kontainere og vognlast

Fra september i fjor høst kom den første containerlinjen i gang med ukentlige anløp mellom Drammen

og havner i Nederland og Storbritannia, og allerede etter få måneders drift melder behovet seg for å utvide denne kapasiteten.

Rail Terminal Drammen (RTD) har også etablert seg i Drammen med sin vognlastvirksomhet. RTD er den eneste private jernbaneterminalen i Norge, og har i samarbeid med svenske Green Cargo operert daglige tog til Drammen siden oppstarten i 2003.

– For få år siden ble den tradisjonelle vognlasttrafikken sett på som en håpløst dyr og foreldet transportform, fortsetter Olsen. – Nå peker pilene oppover igjen også for denne godstogtypen, og RTD har opplevd en formidabel vekst.

I 2007 håndterte RTD et godsvolum på 500 000 tonn. Det sparte samfunnet for 25 000 trailere på veiene, 60 000 tonn CO₂-utslipp og 76 millioner kroner i miljøkostnader. Og veksten fortsetter. I 2008 venter RTD en betydelig økning – kanskje opp mot en dobling av volumet, opplyser havnedirektøren.

Tjener alle

I Drammen står havnedirektør Einar Olsen i spissen for et systematisk arbeid for å legge forholdene til rette for utviklingen av et

moderne intermodalt godsknutepunkt i byen.

Det kan best skje ved å bygge ny forbindelse både fra motorveien og fra jernbanen til Holmen midt i fjord- og elvemunningen og flytte dagens godsterminal, som ligger midt inne i byen, til samme sted.

Fra sitt havnekontor har Olsen både utsikt til en fire-felts motorvei med forgreininger mot hovedstaden vestover og sydover og til jernbanen med de samme forgreiningene.

– Vi har sett to ting. Det ene er Drammens havns unike beliggenhet i forhold til jernbane- og veinettet. Det andre er at den globale miljøutfordringen vil bety et skrikende behov for effektive omlastninger mellom sjø, jernbane og vei, sier Drammens driftige havnesjef.

Olsen tror miljøet blir langt viktigere enn før, og at slike knutepunkter vil bli viktige om samfunnet skal klare sine miljøforpliktelser og transportutfordringer.

– Det avgjørende blir å ta vare på og utvikle de mulighetene som faktisk finnes. I Drammen ligger det bedre til rette enn de fleste andre steder, sier havnesjef Einar Olsen.

«Den globale miljøutfordringen vil bety et skrikende behov for effektive omlastninger»

EINAR OLSEN, havnedirektør i Drammen

Sjåførere vil ha mer jernbane

Transportnæringa mangler tusenvis av trailersjåførere. «Truckernes» tillitsmann ber jernbanen bidra til å få fortgang i prosessen med å få mer gods på bane via Oslo havn og Alnabru.

Tekst og foto: ØYSTEIN HAGEN

– Vi er slett ikke redde for konkurransen, sier Geir Kvam, forbundssekretær i Norsk Transportarbeiderforbund (NTF), og «truckernes mann».

Båt - bane - bil

Godsmengden via båt og bane har økt kraftig. Langs landevei og bygater øker godstransporten mer

og raskere enn samfunnet kan makte og bransjen har sjåførere til. Trailersjåførenes talsmann understreker at hele bransjen ønsker en intermodal næringskjede, en best mulig kombinasjon mellom gods på båt, bane og bil.

Godstrafikkens hovedpulsåre fra Oslo havn via Alnabru er på randen av blodpropp. Følgelig

øker trailertrafikk ut over grensene for hva arbeidsmiljø, klima, trafikksikkerhet og innbyggetrivsel tåler.

Strakstiltak

Modernisering av jernbanen vil ta år. Kvam etterlyser strakstiltak for å opprette servicesentre i nærheten av omlast-terminalene, der sjåførene kan parkere sikkert, gjøre sitt fornødne og ta en dusj.

– Ny Nasjonal transportplan for 2010-2019 gir muligheter for

politikere som vil markere seg med økt smidighet i trafikken, færre ulykker, redusert utslipp av klimagasser, bedre arbeidsmiljø for sjåførene og bedre lønnsomhet i næringen i én smekk. Modernisering av Oslo havn og Alnabru må gjøres raskt, slik at vi får godsnaering på skinner, sier Geir Kvam i Norsk Transportarbeiderforbund.



HASTER: Geir Kvam i Norsk Transportarbeiderforbund vil ha ny Alnabru-terminal raskest mulig.

Skifter jobb



Atle William Heskestad har sluttet i Jernbaneverket og begynt som administrerende direktør for Norges Branntekniske Laboratorium ved SINTEF. Heskestad

har vært ansatt i Jernbaneverket siden 2001, de siste to årene som avdelingsdirektør for kvalitets- og sikkerhetsarbeidet i JBV Infrastruktur. Heskestad disputerte i 1994 for doktorgraden på en avhandling om brannforskning. Siden arbeidet han i sju år som rådgiver på brannsikkerhet i konsultantselskapet InterConsult før han kom til Jernbaneverket.

Ny fusjon

Den jernbanetekniske delen av Betonmast AS, det vil si Betonmast Bane og Trafikk-Elektro (TEAS), blir en del av Strukton Rail AS, det norske datterselskapet til Strukton Railinfra. Dermed får Strukton Rail styrket sin kompetanse betydelig for å kunne være en totalleverandør for arbeid innen jernbanens infrastruktur. Gjennom fusjonen blir Betonmast AS deleier av Strukton Rail, som nå teller 150 medarbeidere i Norge. Strukton Rail kjøpte i 2006 Jernbaneservice. Mørselskapet Strukton Railinfra har hovedsete i Nederland.

Blått ljøs

Stortingsrepresentant André N. Skjelstad (V) har skrive brev til samferdsleministeren for å spørre om det vil bli satsa midlar på istandsetting av Namsosbanen no når det er aktuelt å skipe ut mineralet aplitt frå Namskogog. Svaret frå Navarsete er negativt. Dei to daglege toga med aplitt kan like gjerne og for ein langt rimelegare penge bli køyrde til Mosjøen for utskipping derifrå. Men statsråden er ikkje negativ til om nokon vil ta over Namsosbanen, setje han i stand og drive han for eigne midlar. Istandsetjing vil kome på frå 155 til 260 millionar kroner.

Ett tog på 8.500 tonn

NARVIK: Ofofbanen er forsterket, og Malmtrafikk AS setter inn tyngre vogner og lengre tog med malm fra gruvene i Kiruna til havna i Narvik. Snart vil ett malmtog komme til å veie 8.500 tonn.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM

- Trafikken på Ofofbanen er i stadig vekst, og vi må nå planlegge å gjennomføre flere nye tiltak for å øke kapasiteten ytterligere, opplyser banesjef Thor Brækkan til Banenettet.

100-tonns vogner

I februar begynte det første togsettet med 100-tonns malmvogner å rulle den 160 kilometer lange strekningen mellom Kiruna og Narvik. Lastekapasiteten per vogn økte da fra 80 til 100 tonn.

Foreløpig består dette togsettet av 42 vogner, men togselskapet MTAS planlegger å øke lengden til 68 vogner og 750 meter i løpet av våren. Den samlede togvekten blir da på 8.500 tonn.

Gruveselskapet LKAB investerer store beløp i nye anlegg for utskipping av malm over Narvik havn. Det nye losseanlegget i Narvik skal stå klart neste år.

Følger nøye med

Hver annen time døgnet rundt kommer et

nytt lastet malmtog til Narvik. Gruveselskapet LKAB, som eier togselskapet MTAS (Malmtrafikk AS), er i ferd med å skifte ut alle de gamle malmvognene med 25 tonns aksellast til nye vogner med 30 tonns aksellast. Det settes også inn nye lokomotiver av typen IORE, som er Europas kraftigste loktype.

-Vi er spent på hvilke erfaringer vi kommer til gjøre med de nye togsettene, sier banesjef Thor Brækkan. - Vi følger derfor ekstra nøye med nå den første tiden. Normalt må vi skifte ut skinnene i banens krappeste kurver hvert tredje til femte år, men vi vet ikke om denne utskiftingstakten vil holde også med tyngre tog.

Flere utbedringer

Gjennom flere år har Ofofbanen og Malm-banan på svensk side blitt forsterket for å tåle enda tyngre og større malmtog. På Ofofbanen er fyllingene som banen ligger på, forsterket og forankret bedre. Bruer er



NYTT: Malmtrafikk AS har satt inn nye vogner med 30 tonns aksellast, og de trekkes av IORE – Europas kraftigste loktype. FOTO:LKAB

også forsterket, og ballastlaget som sporet ligger i, er gjort tykkere. Banens strømforsyning er bygd ut, og kryssingssporet på Katterat er erstattet av et nytt og lengre spor.

Flere av banens øvrige kryssingsspor vil også måtte forlenges, og det neste som står for tur, blir trolig kryssingssporet på

Straumsnes stasjon.

Også den øvrige trafikken på Ofofbanen er i vekst. I tillegg til den store malmtrafikken har Ofofbanen også økende godstrafikk til og fra Sør-Norge og Sverige. Persontrafikken på banen skal fra sommeren av kjøres av SJ.

Rjukanbanen – en verdensarv?

Rjukan og Rjukanbanen med Tinnsjøfergene og Tinnosbanen kan om få år bli å finne på Unescos verdensarvliste. Arbeidet med å få Rjukan og transportåren dit inn på listen ledes av Riksantikvaren.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

- Det satses nå betydelige ressurser i dette arbeidet, og jeg har stor tro på at Rjukan blir å finne på verdensarvlisten, sier JBVs mann i arbeidsgruppa, Magne Fugelsøy.

Samtidig med Rjukan arbeides det også med å få Lofoten inn på Verdensarvlisten. En liste der for eksempel Røros var blant de aller første. De tre departementene, Kultur-Miljø- og Samferdselsdepartementet, har gitt Riksantikvaren i oppdrag å utarbeide grunnlaget for å søke om Unesco-status..

Tre baner

- For Rjukan vil en slik verdensarvstatus omfatte tre hovedelementer, forteller Fugelsøy. Det vil omhandle industrihistorien på stedet, hvordan bysamfunnet ble bygd opp og fungerte, og transportåren som den nye industribyen i Øvre Telemark var avhengig av fra åpningen i 1909. Jernbaneverket er med i arbeidsgruppen som rådgiver i jernbanefaglige saker og også som eier av deler av anlegget.

- Riksantikvaren ser for seg at hele strek-

ningen fra Rjukan til Hjuksebø må omfattes av planene. Hydros transportlinje besto av både Bratsbergbanen, Tinnosbanen og Rjukanbanen med jernbanefergene på Tinnsjøen.

Positive signaler

Innen sommeren skal arbeidsgruppa med folk fra Riksantikvaren, Norsk Industriarbeidermuseum, berørte kommuner, Telemark fylkeskommune og JBV ha ferdig sin avgrensning av hva en søknad om verdensarvstatus skal inneholde. Det er et omfattende arbeid å skrive og formulere en slik søknad, og Fugelsøy regner med at den kan bli sendt Unesco i løpet av tre til fem år.

- Vi har allerede hatt representanter fra Unesco på befaringer til Rjukan, og



UTE AV DRIFT: Rjukanbanen og Tinnsjøfergene ble tatt ut av drift i 1991, da det meste av industriproduksjonen på Rjukan ble lagt ned.

signalene de har gitt er at de ikke er i tvil om at Rjukan og Rjukanbanen bør inn på Unesco-listen, sier Fugelsøy.

Første delmål er at banen og fergene blir en del av Norsk Industriarbeidermuseum i løpet av året, slik at et nødvendig vedlikehold kan komme i gang.

TØI mot tog?

Webredaktør Haakon Berg Jensen i Høyhastighetsringen AS har gått gjennom alle artiklene om jernbane publisert på nettstedet til bladet Samferdsel. Samferdsel gis ut av Transportøkonomisk institutt (TØI), som er nasjonalt senter for samferdselsforskning. Berg Jensens konklusjon er «at deres dekning av jernbane og høyhastighetsstog de siste seks årene tilsynelatende har resultert i få og ensidige oppslag».

Interessant historie

Dovrebanen jernbanehistoriske forening arbeider ufortrødent med å ta vare på historien til banen. Nå foreligger heftet Dovrebanen 2008 med mye interessant stoff, ikke minst om livet i brakker og vokterboliger langs banen fortalt av folk som bodde og vokste opp langs banen. Bladet kan bestilles hos redaktør og ildsjel Mogens Juul Rasmussen. Foreningen arbeider langsiktig og har allerede begynt å tenke fram mot et 100-årsjubileum for banen - i 2021. Første milepel er likevel 9. juli i år. Da er det 100 år siden Stortinget vedtok å bygge banen.



Follobanen

Planleggingen av et nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski fortsetter selv om utbyggingen ikke kom med i forslaget til Nasjonal transportplan fram til 2019. Det som skjer, er at det blir foretatt geologiske undersøkelser langs de aktuelle traséalternativene. Kunnskapene om løsmasser og berggrunn vil være av avgjørende betydning både for valg av endelig trasé og når kostnadene ved utbyggingen skal beregnes.

EU vil tvinge mer gods på bane

BRUSSEL: Frem til 2020 vil godstransporten i EU-landene øke med 50 prosent. Det innebærer 1,5 millioner flere lastebiler på det europeiske veinettet - om ikke utviklingen snus. Skal EU nå sine ambisiøse miljømål, må gods tvinges fra vei til jernbane.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

– Her ligger utfordringen, konstaterer Norges samferdselsråd i EU, Carsten Horn-Hanssen, som mener at EU tar miljøutfordringene på alvor.

Bare siden årtusenskiftet har EUs handel vokst med 55 prosent. Resultatet er endeløse køer av lastebiler på veiene.

Det er denne utviklingen som er bakgrunnen for EUs tre jernbepakker, som også defineres som «EØS-relevante» og dermed også er bindende for Norge.

Store endringer

– Norske og internasjonale transportaktører må forberede seg på store endringer i det europeiske transportmarkedet når EUs nye, miljøvennlige godstransportregime trer i kraft, påpeker Norges samferdselsråd og henviser til at EU-landene har konkretisert ambisjonene og løsningen på utfordringene i sin reviderte hvitbok for transport fra 2006 og de

såkalte «jernbanepakkene.»

– Med 27 medlemsland er EU blitt en mindre homogen gruppe med flere land som står overfor de samme utfordringene som Norge – med lang avstand til sine markeder. I en slik kontekst må EUs regelverk og politikk fokusere på de regionale forskjellene mellom sentrum og ytterkant av Europa, mellom by og distrikt. Det er ikke alltid gitt at én løsning passer for alle. Det er også noe EU innrømmer, påpeker Horn-Hanssen.

Grønn transport

– Mange snakker om overføring av godstrafikk fra vei til bane. Hva skal til for å få til en overføring som virkelig monner?

Carsten Horn-Hanssen nøler ikke før han ramser opp: – Økt fokus på logistikk gjennom kontinuerlige flaskehalsanalyser, etterlevelse av vedtatt jernbaneregelverk, økt finansiering og utbygging av de planlagte godskorri-

dorene med oppgradering av jernbanen over hele Europa, og ikke minst forenklede godkjenningsprosedyrer for rullende materiell. Alt dette er blant de tiltak som Kommisjonen fokuserer på.

– Kommisjonen vil i juni 2008 også presentere en «Grønn transport»-pakke. Denne vil inneholde en strategi med nye miljøtiltak på transportområdet. Et av tiltakene vil være forslag til en kostnadsmetodikk for beregning av de eksterne ulempene som hver transportform påfører sine omgivelser. Jeg vil anta at jernbanen vil komme godt ut her, innskyter Horn-Hanssen.

Lastebilkøene

– Allerede i 2001 pekte Kommisjonen på det europeiske jernbanenett som en løsning på transportutfordringene. Det var i EUs transportstrategi frem til 2010, og denne er nå sist fulgt opp med forslaget fra



FORPLIKTET: – Når EU-landene skjerper kravene i retning av en mer miljøvennlig transport, kan Norge bli forpliktet gjennom EØS-avtalen, sier Norges samferdselsbyrå i Brussel, Carsten Horn-Hanssen.

høsten 2007 om at hver medlemsstat skal etablere minst én fraktkorridor innen 2012.

Ser man de foreslåtte korridorene i sammenheng, ser man konturen av et internasjonalt fraktnettverk som dekker alle de 27 medlemsstatene i hele EU.

– Forslaget skal nå diskuteres videre i Europaparlamentet og Rådet. Spenning knytter seg nå til hvilke reaksjoner som forslaget vekker der. Sett i forhold til lastebilkøene på det europeiske motorveinettet allerede i dag der ett felt nærmest fullstendig domineres av lastebilene, er det lett å forstå fokuseringen på et modalt skifte fra vei til sjø og bane.

Flaskehalsene

– I dag kjøres 60 prosent av gods i Europa med bil mens jernbanen

bare tar hånd om ti prosent. Hva må til for å få åpnet det europeiske jernbanenettet for gods?

–Jeg konstaterer at dette er en diskusjon som pågår i flere europeiske land. Formelt ble det europeiske jernbanenettet for gods åpnet 1. januar 2007, men begrensninger i infrastruktur, herunder manglende vedlikehold av jernbanen, mangel på kryssingsspor og tilknytning til havnene, er noen stikkord for de praktiske utfordringene som jernbaneoperatørene står overfor. I EUs Transport, tele- og energiråd 30. november i fjor ble det også gitt støtte til Kommisjonens logistikkhandlingsplan. Denne bygger på en stor flaskehalsanalyse som også Samferdselsdepartementet ga innspill til. I handlingsplanen konkluderes det

med at det er behov for å videreutvikle såkalte «grønne transportkorridorer», gjennom prosjektene «TEN-T», «Marco Polo II» og «Motorways of the Seas».

– Hvordan opplever du Norges rolle i forhold til EU på samferdselsområdet?

– Stortingsmeldingen om Norsk klimapolitikk og klimaforliket på Stortinget i januar legger grunnlaget for at Norge skal utvikle enda mer miljøvennlig transportpolitikk. I tillegg antar jeg at vi vil se et stort fokus på miljø også i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) dette året, sier Norges samferdselsbyrå i Brussel, Carsten Horn-Hanssen.

«Norske og internasjonale transportaktører må forberede seg på store endringer»



GODSKORRIDORER: Dette kartet viser de skinnegående «grønne transportkorridorene» som er prioritert i EUs logistikkhandlingsplan (den striplete traséen går gjennom ikke-EU-land). Formelt ble det europeiske jernbanenettet for gods åpnet 1. januar 2007.



EU-PARLAMENTET: Her møtes 732 parlamentarikere fra EUs 27 medlemsstater for å beslutte hvordan dagens hindringer for jernbanetransport skal fjernes. FOTO: ØYSTEIN GRUE

EU-domstolen svinger klubben

Jernbanepakke 3 ble formelt vedtatt av Europaparlamentet i oktober og består av tre rettsakter med stor betydning for europeiske togpassasjerer. EU-land som ikke etterlever fristene i de to foregående jernbanepakkene, må møte i EU-domstolen.

- Et sentralt element i Jernbanepakke 3 er at EU åpner markedsgang for internasjonale jernbanetransporter i medlemslandene fra 2010, herunder rett til også underveiskabotasje: Det vil si å ta opp og slippe av jernbanepassasjerer innenfor ett og samme land.
- Videre er ett europeisk sertifikat for lokførere svært viktig for å sikre et minstemål av kvalifikasjoner i et marked som blir mer og mer liberalisert.
- Det vil bli stilt krav til service – såkalte kvalitetsstandarder – for samtlige tog i EU.

– Hva er den største utfordringen knyttet til gjennomføringen av

Jernbanepakke 3, Carsten Horn-Hanssen?
 – Det er vanskelig å peke på én særskilt utfordring. Men ser man litt tilbake til Jernbanepakke 1 og 2, kan det være verdt å merke seg at Kommisjonen selv har fokusert mye på medlemslandenes etterlevelse av regelverket innenfor jernbanemarkedet. EU-domstolen svinger også klubben når medlemslandene ikke følger opp sine forpliktelser, påpeker Norges samferdselsråd i Brussel. Horn-Hanssen viser til at hans faste månedsrapporter legges ut på EU-delegasjonens (www.en-norge.org) og Samferdselsdepartementets hjemmeside (www.sd.dep.no).

Dette er EUs jernbanepakker:

De tre «jernbanepakkene» har som mål å gjøre jernbanetransport mer konkurransedyktig gjennom liberalisering og harmonisering av lovverk og tekniske standarder.

- **Jernbanepakke 1 (vedtatt i 2001)**
 - liberalisering av internasjonal godstransport på de viktigste strekningene
 - sikkerhetsmessige og økonomiske krav for tildeling av lisens
 - regler for kapasitetstildeling
 - krav til felles tekniske standarder på konvensjonelle baner
- **Jernbanepakke 2 (vedtatt i 2004)**
 - liberalisering av all godstransport, både nasjonalt og internasjonalt
 - felles mål og metoder for sikkerhet
 - presisering av krav til felles tekniske standarder, både for høyhastighets- og konvensjonelle baner
 - opprettelse av ERA (European Rail Agency), med ansvar for sikkerhet og felles tekniske standarder
- **Jernbanepakke 3 (vedtatt i 2007)**
 - liberalisering av internasjonal persontrafikk
 - felles sertifisering av lokførere
 - regler for togpassasjerers rettigheter og forpliktelser

Den glemte godstra seen

«Med en beskjeden investering kan vi øke kapasiteten for godstrafikk til Europa og redusere belastningen på veinettet vesentlig og samtidig kutte betydelig i våre CO₂-utslipp,» skriver Kongsvingers ordfører Arve Bones i denne kronikken.

Kongsvinger ligger svært strategisk til i skjæringspunktet for tre sentrale transportakser i indre Skandinavia. En vest-øst-akse mellom Oslo og Stockholm til Finland og de baltiske landene, en nord-sør-akse mellom Midt-/Nord-Norge og Midt-/Nord-Sverige og Østlandet og ikke minst mellom Midt-Norge, Østlandet og Sør-Sverige med gode forbindelser videre til kontinentet.

Hvor utrolig det enn høres ut, er fakta at det finnes i dag en ferdig, klimasikret infrastruktur nesten klar til bruk som vil avlaste kapasiteten på Dovrebanen betydelig. En strekning som gir kortere transporttider til Göteborg/Stockholm og kontinentet, og som har en betydelig flatere høydeprofil enn Dovrebanen. Jeg tenker på strekningen Bodø – Trondheim – Kongsvinger – Arvika – Göteborg/Stockholm over Røros-/Solørbanen. Av dagens godstransport mellom Trondheim og Oslo går omtrent halvparten på jernbane, men nesten utelukkende på Dovrebanen. Det fører til at denne ▶

KOMMENTAR

NAVN: Arve Bones
TITTEL: Ordfører, Kongsvinger kommune



MÅ MODERNISERES:
Røros- og Solørbanen, som benyttes en god del til tommertransport, er i dag dieseldrevet. Banene er heller ikke fullt ut fjernstyrt.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

► strekningen er maksimalt utnyttet store deler av døgnet.

Sentralt i dette transportnettverket ligger en 550 km lang jernbanelinje, Røros-/Solørbanen, nesten ubenyttet!

Godstog lønner seg

Kapasiteten for godstransport på bane er for lenge sprent fastslår analyseselskapet ECON Pöyry i sin ferske rapport, «Gods fra vei til bane». Aktørene i transportbransjen er naturlig nok ikke fornøyd med tingenes tilstand. Årsaken til kapasitetsproblemene er vårt økte forbruk og økt eksport/import. Bare de siste fem årene har CargoNet, tidligere NSB Gods, registrert en økning i godstransporten på hele 70 prosent.

Satsing på godstog lønner seg. ECON Pöyry viser i rapporten til at 300 000 vogntog kan fjernes fra veiene, samtidig som godstransporten kan økes med 160 prosent fra 2008 til 2019 og med dette gi betydelig færre trafikkulykker. En viktig miljøeffekt er også en kraftig reduksjon i CO₂-utslipp. Samlet vil en investering på fire milliarder kroner gi store samfunnsøkonomiske effekter.

Denne rapporten nevner ikke mulighetene ved å ta i bruk Rørosbanen – Solørbanen!

Norges farligste fylke

Tungtrafikken på norske veier har økt kraftig, det samme gjelder antallet alvorlige ulykker. I løpet av de tre første kvartalene av 2007 var det registrert 224 ulykker der vogntog var innblandet, 28 døde og 313 skadde. En kraftig økning i forhold til totaltallet for 2006 som var 187 registrerte ulykker.

I mitt distrikt har vi sett en stor økning i antallet utenlandske vogntog som kjører inn i Norge ved Magnor for så å sette kursen nordover fra Kongsvinger gjennom Østerdalen til Trøndelagsfylkene, ofte dårlig skodd for norske forhold. Økningen i ulykker der både norske og utenlandske vogntog er innblandet, har bidratt sterkt til at Hedmark er Norges farligste fylke å kjøre bil i. Mange stygge ulyk-

ker på riksvei 2, riksvei 3 og E 6 minner oss stadig på dette. Statens vegvesens seneste måte å takle dette på var å sette ned fartsgrensa i store deler av Østerdalen fra 90 til 80 km/t. Den store trafikkøkningen, de mange ulykene og økt veislitasje var hovedargumentet. Lengre transporttid er neppe det næringslivet i regionen ønsker seg.

Titusener av vogntog

I begynnelsen av september overleverte fylkesråd Siv Tørudbakken og jeg på vegne av flere norske og svenske aktører Interreg IIIA-prosjekt rapporten: «Miljøfremmende godstransport fra bil til tog» til Samferdselsdepartementet, en undersøkelse av mulighetene for å utnytte Rørosbanen – Solørbanen – Kongsvingerbanen – Värmlandsbanan og Vänerbanan.

Verken ECON Pöyry eller Jernbaneverkets strategiplan fokuserer på de store miljømessige og kapasitetsmessige mulighetene som nærmest ligger og venter på å bli tatt i bruk.

Sentralt i dette transportnettverket ligger Røros-/Solørbanen nesten ubenyttet.

At Göteborgs havn kan avlaste kapasitetsproblematikken på Oslo havn bør også nevnes. Allikevel nevnes ikke Røros-/Solørbanen som en del av det nasjonale transportnettverket i Jernbaneverkets strategi.

Tas Røros-/Solørbanen fullt ut i bruk, vil vi kunne plusse på ECONs anslag i antall vogntog som kan fjernes fra veiene med ytterligere titusener. Mange menneskeliv vil kunne spares i trafikken. Vi vil redusere klimautslippene vesentlig i vår region samtidig som et klimasikkert, moderne transportnett med rask tilgang til Göteborgs havn vil kunne gi betydelige bidrag til økt regional vekst og til en positiv, grenseløs utvikling både i Värmland og Hedmark. Dette vil ha betydning også for mange bedrifter i Midt-/Nord Norge.

Dette mangler

Å erstatte fossilt brensel med bio-

brensel er en naturlig oppfølging i dagens klimadebatt.

Interreg-rapporten peker også på mulighetene for å skape regional utvikling og vekst gjennom å bygge større biobrenselanlegg. Dersom man produserer biobrensel eller elektrisitet fra skogsråvare, er jernbanetransport avgjørende. Et slik anlegg ville kunne plasseres strategisk et sted langs jernbanen mellom Kongsvinger og Kil i Sverige.

Hva må til? Jernbanestrekningene på Røros- og Solørbanen er ikke elektrifiserte. Dette betyr at togene på strekningene Hamar – Elverum og Kongsvinger – Elverum til Trondheim fortsatt er dieseldrevne. Å trekke tog med diesellokomotiv er ikke noe godt alternativ. Dieseldrift er dyrere, togene går saktere og gir en langt større miljømessig belastning. Nevnte jernbanestrekninger er heller ikke fullt ut fjernstyrt, dette gjelder strekningene Støren – Røros og Elverum – Kongsvinger.

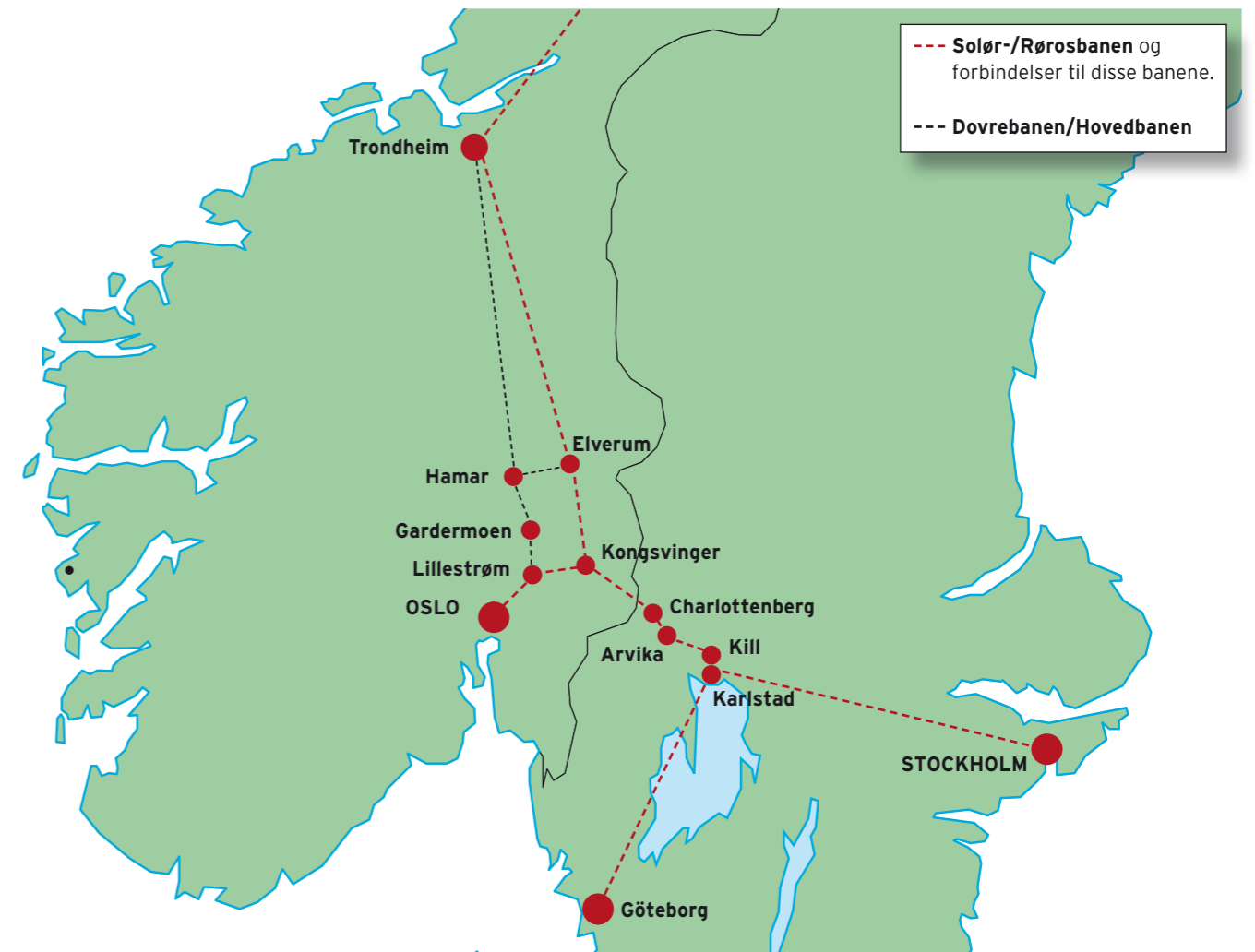
To milliarder

Interreg-rapporten skisserer hva som skal til, og slår fast at de nødvendige investeringene er samfunnsøkonomisk lønnsomme, selv uten at verdien av reduserte klimautslipp er beregnet. En investering på to milliarder kroner vil kunne gi elektrifisering og fjernstyring av Røros- og Solørbanen, samt bygging av direkte-/pendelspor på Hamar og Kongsvinger. Elektrifisering og fjernstyring på Røros-/Solørbanen vil gi betydelig større kapasitetsøkning enn nye kryssningsspor på Dovrebanen.

Her har vi altså en bortimot ferdig klimasikker infrastruktur som kan tas i bruk med samfunnsøkonomisk gevinst.

Norges dilemma

Ingen andre transportformer blir så varmt hyllet i festtaler og klimainnlegg på Stortinget som jernbanen. Hvis person- og godstransporten skal opp på et klimamessig bærekraftig nivå i Norge, må vi reise minst tre ganger så mye med tog som i dag, hevder en



«...landets mest effektive transportlinje mellom Midt-/Nord-Norge og kontinentet»

av landets ledende eksperter på miljøvennlig transport, professor Karl Georg Høyre ved Høgskolen i Oslo. Kanskje er det nettopp klimafokuset som vil kunne føre til at vi i Norge begynner å bruke det som kan bli landets mest effektive transportlinje mellom Midt-/Nord-Norge og kontinentet?

Her ligger det meste til rette, det vi mangler, er tilstrekkelig politisk vilje til å satse raskt på mer miljøvennlig transport. Jeg

håper at verdens gryende oppvåkning i forhold til hva som må til for å løse de enorme klimautfordringene, kan føre til at vi i Norge legger opp til et bredt og mye tettere samarbeid med Sverige om et effektivt, klimasikret skandinavisk transportsystem. Al Gores avsluttende kommentarer i hans fredspristale uttrykker presist Norges dilemma:

«Kraften til å handle eksisterer, det eneste spørsmålet som gjen-

står er dette: Har vi vilje nok til å handle beslutsomt og i tide?... Vi har alt vi trenger for å starte opp, med unntak av politisk vilje...»

Røros-/Solørbanen er et godt alternativ.

Vi har kraften til å handle, har vi råd til å la være?

Interreg-rapporten kan leses på www.kongsvinger.kommune.no

Jernbanen kan bli mye mer effektiv

Jernbanemarkedet begynner å fungere, konstaterer professor Bo-Lennart Nelldal ved KTH. I dette innlegget etterlyser han bedre kvalitet og mer kapasitet og utdyper hva som må til for å gjøre jernbanen enda mer konkurranedyktig på lengre sikt.

I de fleste land har jernbanen tapt markedsandeler til lastebilene helt fra 1950-årene av og fram til de siste årene trass i at det totale godstransportmarkedet har vokst raskt. Årsakene til dette er flere: Vegene har blitt bygd ut og lastebilene har blitt større og tyngre. Transportselskapene har kunnet tilby god kvalitet og konkurranse-dyktige priser. Godstrafikken på veg er blitt deregulert, tilbudet og konkurransen har økt.

Jernbanen har derimot vært inne i en rasjonaliseringsprosess hvor man stadig har fjernet trafikktilbud for å forbedre lønnsomheten. Vognlasttrafikken har blitt tynnet ut eller helt forsvunnet. Industrispør er blitt lagt ned, og trafikken er som oftest ikke erstattet av økt kombitransport.

«Mer gods i vognene, flere vogner i togene og flere tog på sporene med høy punktlighet»

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Bo-Lennart Nelldal
TITTEL: Professor i togtrafikk-planlegging, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) i Stockholm



Tydelig forandring

Det er likevel en tydelig forandring å spore de seneste årene: Transportkundene etterspør i stadig større utstrekning jernbanetransport. Det har lenge vært et kundepress etter miljøvennlig transport av forbruksvarer, men nå begynner det også å bli et press fra produsentene som selv har begynt å regne på utslipp og bærekraftig utvikling. Lastebilavgiftene på kontinentet skaper også økt etterspørsel etter jernbanetransport.

Hva er det som styrer kundenes valg transportmiddel for gods? Det er et spørsmål som vi har forsket ved på KTH. Noe forenklet kan man si at man må oppfylle visse grunnleggende kvalitetskrav, og har man gjort det, så blir det prisen som avgjør. Iblant spiller miljøet en viss rolle, men det hensynet må ikke koste for mye. Kvalitetskravene er ofte helt avgjørende: Transport over natten, levering til rett tid og gods uten skader.

Bærekraftig

For nye kunder faller ofte jernbanalternativet bort fordi det er ikke-eksisterende. Det fins ikke industrispør og heller ikke noen operatør som vil kjøre. Omlasting til kombitrafikk er dyrt, og etter som det er langt til terminalen, kan man like gjerne kjøre lastebil hele vegen.

Hvorfor skal vi da likevel kjempe for å få mer transport på jernbane? Jo, fordi vi vet at jernbanen kan bli mye mer effektiv og mer attraktiv for kundene og kan redusere det transporthandikappet

som vi har i Norden. Dessuten er det ikke bærekraftig å transportere stadig mer med lastebil hensyn tatt til klimaet, miljøet, sikkerheten og vegslitasjen.

Byråkrati

Markedsandelen for jernbane er som regel mye større for innenlands transport enn for transporter til og fra utlandet til tross for at utenlandstransportene både omfatter store volum og lange avstander, noe som passer for jernbane. Det kommer av det omfattende byråkratiet som utenlandstransportene er forbundet med. Om en kunde vil transportere et parti fisk fra Trondheim til Barcelona, kan han ringe en transportør og få svar direkte på hva det koster og når det varen kan være framme. Ringer han till et jernbaneselskap, skal han være glad om han overhodet får noe svar. I beste fall har operatøren fått av sted en søknad om ruteleie når fisken er framme med lastebilen.

Økte markedsandeler

Dereguleringen begynner nå å gi resultater også i utenlandstrafikken. Som første jernbaneselskap i Sverige har Hector Rail – finansiert av norsk privatkapital – kjøpt et antall nye tostrømslok og skal begynne å kjøre direkte tog til Tyskland. Green Cargo (tidligere SJ) kom ikke langt etter og kjøpte seg inn i Railion Danmark, og nå har også dette selskapet bestilt et antall flerstrømslok. Som kjent eier NSB og GreenCargo kombiselskapet CargoNet, som utvikler seg positivt og skal kjøpe nye lok. Og det er et sunnhetstegn.

Faktum er at jernbanen for første gang siden andre verdenskrig har økt sine markedsandeler i Tyskland og England. Dereguleringen har lenge befunnet seg på papiret i EU-direktivene, men ikke i virkeligheten. Nå begynner de

private operatørene å få stor betydning i Tyskland, og det ansporer Railion (tidligere DB) som også øker sin godstrafikk. I Sverige skjer det samme. Her var det stormen Gudrun som blåste liv både i de private operatørene og Green Cargo som nå også går med overskudd. I Norge ser vi i tillegg til CargoNets ekspansjon at nye operatører som OBAS kommer inn på banen.

Frigjøre kapasitet

Jernbanemarkedet begynner å

fungere, etterspørselen øker og da trengs det kapasitet. Men hva kreves det for at jernbanen skal bli enda mer konkurransedyktig i et lengre perspektiv? Det trengs bedre kvalitet og mer kapasitet: Mer gods i vognene, flere vogner i togene og flere tog på sporene med høy punktlighet. Om høy hastighet er nødvendig for at persontrafikken skal bli konkurransedyktig, så er høy aksellast og tunge tog nødvendig for godstrafikken.

Da trengs prioriterte godstrekkinger som tillater høy aksellast,

tunge og lange tog med høy leveringssikkerhet. Om man bygger et høyhastighetsnett for persontrafikk, kan man frigjøre kapasitet på det konvensjonelle nettet til økt godstrafikk og regionale tog. Godstogene trenger ikke gå så fort, det viktige er at det fins kapasitet og at man kan overholde leveringstiden. Så når diskusjonene nå er så intense både i Norge og Sverige om høyhastighetstog, så må vi samtidig sørge for at vi får etablere kapasitetssterke godskorridorer.

FULL FART:

Månedens gjestekribent påpeker at utviklingen går raskt på godssiden. Flere selskaper, blant andre Green Cargo (tidligere SJ), kjøper seg opp for å starte mer trafikk på tvers av landegrensene.

FOTO: GREEN CARGO



Full renovering av Oslotunnelen

Både Oslotunnelen og Oslo S skal fullstendig renoveres - snarest mulig. Etter initiativ fra Samferdselsdepartementet skal en egen prosjektgruppe sørge for at Jernbaneverkets planer forseres. I gruppen er også togselskapene representert.

Tekst: TORE HOLTET, **Foto:** ARVID BÅRDSTU

«Store togforsinkelser i Oslo-området». «Tusener forsinket på jobb.» Jernbanen har flere ganger måttet tåle mange slike overskrifter denne vinteren. Selv om det ikke finnes noen påviselig teknisk sammenheng mellom de ulike hendelsene, bunner de hovedsakelig i manglende fornyelse av infrastrukturen.

På denne bakgrunn bestemte Jernbaneverkets ledelse den 8. februar å utarbeide en handlingsplan for full oppgradering av Oslotunnelen innen utgangen av 2011.

Framskynder

Det var etter et møte med samferdselsministeren onsdag 27. februar, der både jernbanedirektør Steinar Killi og NSB-sjef Einar Enger deltok, at ble det besluttet å sette ned en prosjektgruppe med representanter for Jernbaneverket, NSB, Flytoget og andre togselskaper. Dette for å sikre at moderniseringen i den kritiske delen av jernbanenettet samordnes mellom alle berørte aktører.

– Prosjektgruppen skal vurdere hvordan den varslede renoveringen av Oslotunnelen og Oslo S kan

framskyndes, understreker samferdselsminister Liv Signe Navarsete, som vil ha månedlige rapporter fra gruppen om framdriften.

Prosjektgruppen vil bli ledet av Jernbaneverket og vil være i fullt arbeid før påske.

Som ny

– Hver eneste natt er vi inne i Oslotunnelen og skifter ut komponenter. Men så lenge det går 600 tog gjennom tunnelen i døgnet, slipper vi bare inn med mannskap i den togfrie perioden på 3,5 time, forklarer Jernbaneverkets regiondirektør Johnny Brevik.

Han minner om at Jernbaneverket i 2006 vedtok å overføre 140 millioner kroner fra andre deler av jernbanenettet for å ruste opp Osloområdet, fortrinnsvis tunnelen.

– Etter hvert har vi bestemt oss for å gå enda grundigere til verks og gå gjennom hele Oslotunnelen fra A til Å. Målet er å oppgradere den slik at den etter planlagte tiltak skal framstå som ny. Det vil si at den i de neste 25–30 årene kun skal ha behov for ordinært vedlikehold.



Tunnelen må stenges

Fram til møtet med statsråden var Jernbaneverket innstilt på å forholde seg til det ruteopplegget som Jernbaneverket har forpliktet seg til i avtale med togselskapene.

– På møtet i departementet ga NSB klare signaler om at selskapet er villig til å redusere togtrafikken i deler av døgnet for å få utført de viktigste arbeidene så fort som mulig. Når det største togselskapet er innstilt på dette, forutsetter vi at også de mindre selskapene vil bidra. Dermed vil vi få mer tid til å jobbe i tunnelen, og vi kan raskere oppnå resultater, sier infrastrukturdirektør Jon Frøisland.

Fra før er det kjent at Jernbaneverket i sitt forslag til Nasjonal transportplan for 2010–2019 har avsatt 17,9 milliarder kroner til vedlikehold og fornyelser. Hoveddelen av innsatsen er ment å skje på det sentrale Østlandet med spissing i Oslo-området.

Nå bebuder samferdselsministeren at det kan være aktuelt å gi ekstrabevilgninger for å bli raskere ferdig med en helt nødvendig opprustning.

– Med økte ressurser vil vi også komme tidligere i gang med nødvendige utbedringer både på Oslo S og Skøyen/Bestum, opplyser Frøisland.

Ut på dato

Oslotunnelen er snart 30 år gammel. Den ble åpnet i 1980, og de tekniske anleggene begynner å gå ut på dato.

En full renovering av Oslotunnelen betyr bytte av ballast, skinner, sviller og sporveksler.

Hele eller deler av kontaktledningsanlegget vil også bli vurdert skiftet ut. Det samme gjelder brann- og ventilasjonsanlegget.

Innen signal vil Jernbaneverket se på ny, men velprøvd teknologi for å «følge» togene gjennom tunnelen.

ARBEIDSLAGET: Disse karene var med på å få Skøyen stasjon opp å stå igjen etter brannen i kabelgrøfta: Foran f.v. Roger Hoel og Sverre Kjensmo. Bak f.v. Eirik Wangberg, Lars-Petter Johansen, Bjørn Meringen, Olav A. Pettersen, Håvard Bjerkes, Finn Amundsen og Knut Solemslie.

Med fingerfølelse for jobben

Da det brant i ei kabelgrøft på Skøyen stasjon, tok det knekken på ti kabler. Inni hver av kablene gikk det fra 19 til 37 tråder. Å skjøte kablene sammen igjen krever god fingerfølelse – og mye fagkunnskap.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Det var ved 11-tida på en helt vanlig mandag i februar alarmen gikk: Signalene forsvant, og opp av ei kabelgrøft inne på stasjonstomta på Skøyen kom det opp røyk. Det luktet en stor jobb lang vei.

– Vi gikk umiddelbart sammen, signalvaktene på Lillestrøm, Alnabru og Oslo, for å sette sammen mannskaper til å starte med reparasjonene, forteller produksjonsleder Olav Pettersen.

Det ble et langt skift for mange. Det første laget som gikk på jobben, telte 12–15 mann. Da det led mot natt, gikk et nytt skift med åtte mann løs på arbeidet.

– Når vi starter på en slik stor oppgave, får alle utdelt hver sin jobb. Mannskapet blir delt i to: et lag som skal skjøte og et lag som skal teste. Etter forskriftene skal ikke den som skjøter, også være med på å teste i etterkant, forklarer gruppeleder Sverre Kjensmo.



«Vi vil nå få mer tid til å jobbe i tunnelen og kan oppnå raskere resultater»

JON FRØISLAND, INFRASTRUKTURDIREKTØR, JBV

- Aldri en kjedelig dag

Bjørn Steinar Rekstad (27) er signallærling i Region Øst og jernbaneentusiast på sin hals. Uansett hva som skjer i framtida, vil han jobbe med jernbane ...

Tekst og foto: SINDRE ÅNONSEN

Jernbanemagasinet er med Rekstad til Sørumsand stasjon der han sammen med to kolleger er i ferd med å bygge et nytt relé. Det gamle reléet befinner seg i en noe mer fuktig og utrivelig kjeller, men skal i november bli avløst av et flunkende nytt anlegg i etasjen over.

Kom fra NSB

Det var på ingen måte tilfeldigheter som gjorde at Rekstad søkte seg til Jernbaneverket og en framtid som signalmontør. Tidligere jobbet han flere år ved NSBs verksted på Nyland, men da det etter hvert ble snakk om omorganiseringer og nedbemanning der, fant han ut at det kunne være greit å se seg om etter noe annet. Men det måtte ha noe med jernbane å gjøre.

VARIERT:

Som signallærling må Bjørn Steinar Rekstad fuske i faget som byggmester.



MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Bjørn Steinar Rekstad
ALDER: 27
ARBEIDSTED: Region Øst
JOBBER SOM: Signallærling

– Ja, jeg er nok noe mer enn middels interessert i jernbane, flirer Rekstad, som er medlem av Norsk Jernbaneklubb og i tillegg modelltogentusiast på sin hals.

– I utgangspunktet søkte jeg om å bli lokfører, men da det ikke gikk, fattet jeg interesse for signalfaget og mulighetene for å bli signalmontør, forteller han videre.

Bygge noe som varer

Så med toårig elektro fag i baklomma begynte Rekstad som signallærling i august 2006.

På spørsmål om hva det er som gjør signalfaget spennende, svarer Rekstad:
 – Det er mange ting, men jeg må nok si at det aller morsomste er å få jobbe med slike oppgaver som her på Sørumsand hvor vi bygger et helt nytt anlegg. Du vet at du er med på å bygge noe som skal stå i mange år framover. Det er ålreit å tenke på.

Ellers trekker han fram vedlikehold og feilsøking/-retting som en annen utfordrende og spennende oppgave.

Trenger nye kabler

– Ja, apropos feil i anlegg. Det skrives mye om dette om dagen, og til mediene forteller Jernbaneverket at gamle anlegg er hovedårsakene til forsinkelsene vi opplever. Hva er ditt inntrykk av dette?

– Jo, det er nok riktig det. Særlig gjelder dette kablene våre der det er et stort behov for fornyelse. Samtidig er jeg imponert over hvor bra 40 år gamle anlegg fungerer og arbeidet som ble gjort under byggingene av dem. Og uansett forebredringer vil vi aldri oppleve



en situasjon uten feil, mener Rekstad.

Han er likevel rask til å understreke at sikkerheten er ivaretatt, og at dette settes høyest av alt under opplæringen i faget. Ja, absolutt, svarer Rekstad.

At lærlingene i Jernbaneverket får utfordrende oppgaver, er det ingen tvil om. Hele reléet på Sørumsand bygges av lærlinger for det gjennomkontrolleres av erfarne signalfolk.

Vil bli

Med de siste års omstillinger i

Jernbaneverket er det naturlig å spørre Rekstad om hvordan han ser på framtiden i Jernbaneverket.

– For min egen del er det ingen tvil: Jeg ønsker å bli i Jernbaneverket uansett så lenge jeg har muligheter til det. Skulle mitt fagområde noensinne bli konkurranseutsatt, vil jeg søke meg til et firma som jobber med jernbane. Men jeg håper for all del at jeg får bli, sier han, og legger til at arbeidsmiljøet i Jernbaneverket er en viktig årsak til at det er et godt sted å være.

JORDING: Bjørn Steinar Rekstad forsikrer seg om at jordingsledningen sitter som den skal.

Men Rekstad og de andre lærlingene er enige om én ting: Det kunne godt vært flere jenter. – Nå som samfunnet har endret seg på så mange områder, så hadde det ikke vært unaturlig om noen flere jenter søkte seg til signalfaget, sier Rekstad.

Ja, for ikke å snakke om hvor mye triveligere julebordet blir ...



«Vi vil yte best mulig service på togene, og vi vil at alle skal ha gjort opp for seg. Dette oppnår vi best ved at man har løst billett på forhånd. Vi vil ikke fjerne tilbudet om å kjøpe billett på toget, men premiere dem som betjener seg selv»

PREBEN COLSTRUP
 Informasjonssjef NSB AS

«Av en eller annen grunn tror visst Trondheim at behovet for å minske reisetiden på Trønderbanen bare er nyttig for Steinkjer og Innherred. At kortere pendlingstid vil føre til at Trøndelag blir en sterkere region for arbeidskraft og arbeidsmarkedet i både nordlig og sørlig retning, ønsker visst ikke næringslivet i Trondheim å ta inn over seg»

TORBJØRN WEKRE
 Daglig leder Steinkjer Næringsseksjon

«Mitt tips til statsråden, hvis hun da fortsatt avviser prosjektfinansiering, er å forsøke å kjøre dette frem som miljøprosjekt. Det virker jo som pengene sitter atskillig løsere for denne regjeringen når det gjelder miljøspesial. Dette med jernbanebasert kollektivtrafikk i de store byene vil være en god miljøspesial som kanskje kan løse noen penger»

ARNE SORTEVIK
 Stortingsrepresentant (FrP)

«I Sverige har vi høyhastighetstog som kjører i 320 kilometer i timen. Her i Norge snakker man om 200 kilometer i timen. Men vi kan ikke ha en felles linje med ulike hastigheter. Det er for lavt ambisjonsnivå og for lite kobling til Europa»

GÖRAN JOHANSSON,
 Ordfører Gøteborg

«Jeg skal snart gå av, så jeg kan si det som det er. Lyntog kommer aldri til å bli realisert»

ROLF TERJE KLUNGLAND
 Stortingsrepresentant (Ap)

Fornyser kraftverk - d obler produksjonen

FLÅMSBANA: Etter ett års ombygging vil Kjosfoss kraftstasjon levere dobbelt så mye strøm til togene på Flåmsbana og Bergensbanen. I mer enn 64 år har fossen levert ren energi til togene på verdens bratteste konvensjonelle jernbane.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Normalt er Kjosfossen tørrlagt om vinteren. Mens turister fra hele verden lader opp til en nye reiseopplevelser på Bergensbanen og Flåmsbana, ligger Flåmsvassdraget i dvale under et teppe av snø og is og venter på en ny vår med stappfulle turisttog. Tilreisende fra hele verden vil oppleve den mektige Kjosfossen og vill vestlandsnatur. Nærmere 583 000 passasjerer reiste med Flåmsbana i fjor, og det er 40 prosent flere enn i 2002.

Gjennom vinteren er isslottet like ved Kjosfoss holdeplass på Flåmsbanen et populært klatrefelt.

Denne vinteren har isklatterne måttet oppsøke andre steder på grunn av ombyggingen mens fossen til en forandring har operert i fri dressur.

Også bygdestrøm

Når de to Kværner-produserte turbinene igjen startes med topp moderne aggregater i løpet av



OPPGRADERER: Prosjektleder Asbjørn Rasdal i Bane Energi har ansvaret for oppgradering av kraftverket som sto ferdig til åpningen av Flåmsbana i 1944.



TURISTMAGNET:

Kraftstasjonen ligger nedenfor turistmagneten Kjosfossen, hvor huldra i fossen er blitt et varemerke. Huldrehuset (i forgrunnen) ligger godt skjermet inne i ruinene av det første kraftverket.

► mars måned, blir – som tidligere – en brøkdell av vannføringen i Kjosfossen til «jernbanestrøm» for togtrafikken på Flåmsbana og Bergensbanen. Kjosfoss leverer nemlig også tradisjonell bygdestrøm til kunder på Hardangervidda via Finsenet, et distribusjonsnett som eies av Bane Energi/Jernbanelverket.

Fordi en del av nedslagsfeltet til Kjosfoss ligger innenfor Hardangervidda nasjonalpark, har det vært uaktuelt å utvide magasinene for å øke kraftproduksjonen. Innen turistsesongen er i gang igjen, er derfor vannføringen i Kjosfossen mange ganger større enn det som tas ut til kraftproduksjon.

Bygd i all hast

I mai er huldra tilbake i Kjosfossen. Huldrehuset ligger godt skjult inne i ruinene av det første kraftverket fra 1898, som ble satt i drift under anleggsarbeidet i Gravhalstunnelen under siste innspurt på Bergensbanen. Gravhalstunnelen var den første tunnelen på Bergensbanen som ble drevet med boremaskiner etter at slike tidligere var benyttet av mellomeuropeiske tunnellbyggere i St. Gotthard og Vor-Arlberg. Disse kompressormaskinene måtte ha elektrisk kraft, og i all hast ble det bygget to kraftverk, ett i Kjosfossen og et annet ved Upsete. Flåmsbana var ferdig elektrifisert i 1944 som en av de første elektriske jernbanestrekninger i Norge. Kjøre-tiden var opprinnelig én time og 15 minutter, i dag bruker toget ca. 60 minutter på den 20 kilometer lange banen med høydeforskjell på 863 meter mellom Flåm og Myrdal.

Stor inntektskilde

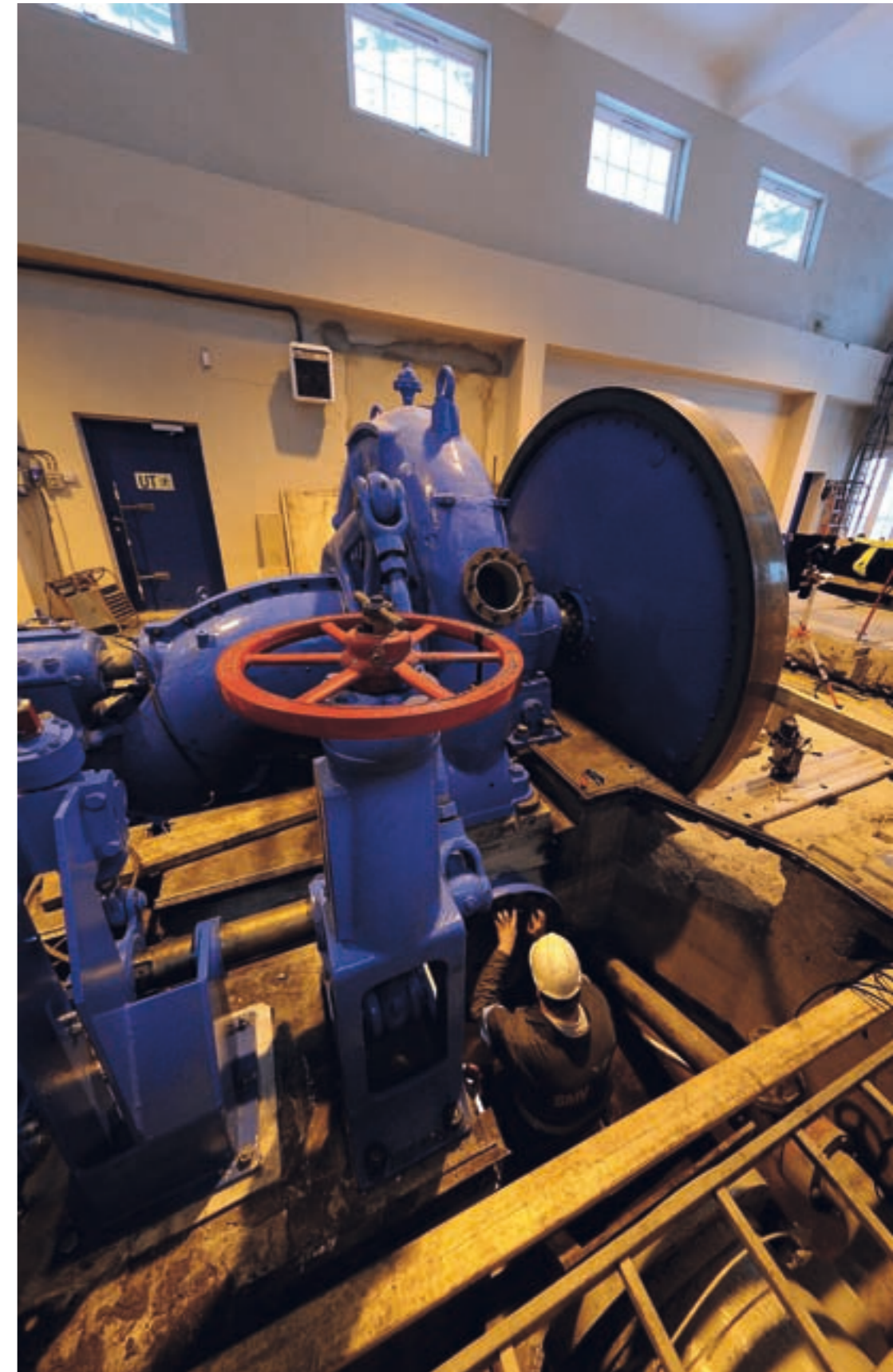
I løpet av vinteren er fire gamle generatorer erstattet med to nye. – Kraftstasjonen på Kjosfoss har de siste åra vært gammeldags, tungvinn og lite effektiv. Produksjonsanlegget er likevel en så stor inntektskilde for Jernbanelverket at vi har valgt å rehabilitere kraftverket totalt, forteller direktør Terje Stømer i Bane Energi. Det er ikke bare årsproduksjonen fra Kjosfoss som dobles: – Våre inntekter fra dette kraftverket vil øke i takt med at kraftprisene øker fremover.



SELVLUKKENDE: Ny, selvlukkende inntaksluke for Kjosfoss kraftverk monteres. Den 3,7 tonn tunge luka vil stenge ved et eventuelt rørbrudd mellom inntaksdammen og kraftstasjonen.



TURISTBANE: Inntaksdammen til Kjosfoss kraftverk, Reinunga, regulerer vannføringen i den spektakulære Kjosfossen.



SOM NYTT: Med Francis-turbiner fra 1944 og de to nye generatorene vil årsproduksjonen ved Kjosfoss kraftstasjon kunne økes opp mot det tredobbelte.



Førebur jubileum

Thamshavnbanen i Orkdal rundar 100 år i år, noko som ikkje skal gå uakta føre seg. Så vel lina som lokomotiv og vognar skal stå fram i om lag same prakt som då Kong Haakon opna banen i 1908. Stein-Erik Hagen, som no er største eigar i Orkla, har gjeve ein million kroner for å pusse opp vognene. Mellom anna skal 1. klassesalongen gjenskapast med plysjstolar, tapet frå USA og lamper frå Danmark. Jernbaneverket og Orkla Industrimuseum gjev kvar fleire millionar over ein fireårsperiode for å setje banen i ordentleg stand. Thamshavnbanen er den eldste banen i verda som går på vekselsstraum.

Vil ha pengar frå Møre

Norsk Bane AS ber no òg kommunane i Møre og Romsdal om pengar slik at dei kan arbeide for å få høgfarbane til fylket. Kommunikasjonssjef Thor W. Bjørlo i Norsk Bane forsikrar møringane om at høgfarstoga vil vere så lønsame at inntekter frå billettsal og godstransport vil betale heile eller delar av investeringane til ein slik bane. Men det skal kanskje meir til for å overtide møringar så dei gjev frå seg pengar frivillig?

Stor trafikk til Torp

Den første måneden med togstopp på Råstad stasjon har 5 000 passasjerer benyttet tilbudet med tog og buss til Sandefjord lufthavn Torp. Tellingene er foretatt av busselskapet som kjører skyttelbuss mellom Råstad stasjon og terminalbygget på Torp. Ifølge NSB er målet å nå 100 000 reisende innen utgangen av året.



STOLT HANDVERK: Simen Haugrud frå JBV Drift (t.v.) og Stein Roger Rudi frå Jan Haugen AS i arbeid på kvelvingsbrua ved Rosten på Dovrebanen.

Tek vare på historia

I eit audt område mellom Sel og Brennhaug nord i Gudbrandsdalen ligg det ei steinkvelvbru på Dovrebanen. Ho var i dårleg forfatning og kunne vorte fylt att. No står ho der framleis som eit døme på stolt handverk med stein.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** HANS MAGNE KILLI

Steinkvelvbrua ved Rosten vart bygd i 1910. Det var slik bruer vart bygde på den tida. Men brua ved Rosten fekk tidleg skadar, ikkje minst som følge av problem med tele. Alle reie frå 1942 er det dokumentert at det er gjort arbeid på murverket.

Med åra har det ikkje vorte betre. Sporet var til dømes skove 35 centimeter til sides for midtaksen i undergangen og gav ei sidebelastning som røynde på murane.

Hausten 2004 vart det vurdert om ein skulle rive brua og fylle att holet. Brua hadde korkje praktisk tyding eller sto på noka verneiste.

Kulturminnevern

- Eg ser ikkje bort frå at det var eg som kom med den tanken den gongen, humrar Hans Magne Killi på Otta. No er han overingeniør

og tilsett i Infrastruktur Teknisk Støtte Bane-teknikk, og det vart han som fekk ansvaret for restaureringa.

- Framlegget om riving vart dårleg motteke. Grunneigararen, Sel kommune, og Jernbanens vener på Otta ville at brua skulle stå. Bane Eigedom ville òg ta vare på brua som eit kulturminne innan jernbanen, fortel Killi.

Og slik vart det. I løpet av hausten er det nedlagt eit stort arbeid for å sikre brua mot tele og setningar. Sporet er no baksa på plass, og farten er skilta opp att.

- Me fekk midlar som er avsette til kulturminneføremål til arbeidet. Etter som brua ligg berre nokre meter overfor E6, har me rydda bort skog i nærleiken slik at alle som køyrer på vegen, kan sjå den fine kvelvingsbrua, seier Hans Magne Killi.

Solid snøvinter i Hallingdal

Meteorologisk institutt kan melde om halvannen gong så mykje snø som normalt for januar i Hallingdalen. Det har nok dei tilsette i Drift på Bergensbanen allereie fått med seg.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM OG ARVID BÅRDSTU **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Framleis er vinter vinter på Bergensbanen. Nokre gonger blir det rett for mykje slik at det ikkje kan køyrast tog. Stort sett går det bra, men det krev folk som veit kva dei skal gjere, og ikkje minst maskiner som duger.

Jernbaneverket sine folk som arbeider med å halde lina fri for snø, ser ikkje mørkt på det.

- Snørydding er ein del av vinteren og ein real jobb, seier Ingvar Gjeitsund i JBV Drift Vest.

Dessutan er snø betre enn is. Hakking av is i tunnelar og skjeringar var det mykje av i fjor. Rein snø er betre.

For at køyrevegen skal vere farbar, må nokon somme tider gjere godt, gammaldags manuelt arbeid. Særleg viktig er det ved sporvekslane. Sporvekselloddet må skuffast reint, det må reinskast mellom skjenestrenene og langs vekseltunga. Først då kan ein vere trygg på at vekselen glir lett over i riktig stilling.

Mykje tyder på at vinteren 2007/2008 er den verste snøvinteren i Hallingdalen på 20 år. Då er det fint at det finst folk som trivst med å arbeide med snø.



KONG VINTER: På fjellet går det hardt føre seg vinterstid når Kong Vinter yppar seg.

OBAS til Moss

Ofotbanen AS har skrive avtale med Peterson Rail AB om køyring av tømmer og flis til Moss. I hovudsak skal tømmeret køyrast frå Elverum, Braskereidfoss og Kongsvinger. Avtalen er av langsiktig karakter. OBAS skal køyre minst tre tog i veka. For det narvikbaserte selskapet vil køyringa vere gunstig i høve til samkøyring med mellom anna biltoga frå Drammen for Autolink og Autotransport.



Vil sjå på nattog

Samferdsleminister Liv Signe Navarsete vil ta opp med NSB om dei kan setje inn att sovevogner i Kristiansand, Mosjøen og Mo i Rana og finne ut kva det vil koste i samband med handsaminga av revidert nasjonalbudsjett for 2008. Eit fleirtal i Transportkomiteén ønskjer å nytte tre millionar kroner til å få på plass sovevogna i Kristiansand. Men NSB har ikkje noka vogn å setje inn. Alle dei 20 WLAB-2-vognene går i fast turnus medan dei gamle vognene er skrota. Å leige vogner vil det ta tid å få på plass.

Meir på skjener

CargoNet starta sin femte togpendel mellom Oslo og Ganddal på Jæren den 4. februar. Den nye pendelen ar lasteslutt på Alnabru kl. 20.55 måndag til torsdag og kan lossast på Ganddal frå kl. 06.50. Toget stopper òg i Kristiansand der lossestart er kl. 11.15. Med dette toget er CargoNet oppe i 26 godstog kvar veke i begge retningar mellom Oslo og Stavanger. Den nye godsterminalen på Ganddal vart innvigd av samferdsleministeren 21. januar. To veker etter kan investeringane i terminalen begynne å kaste av seg - i form av meir gods over frå veg til bane.

Midt mellom øst og vest

ÅL: Arvid Tveit står med ett bein på hver side av Langfjella. Han er vossing og bosatt på Ål med hytte i Hardanger. Etter mange år i Jernbaneverket i Oslo stortrives han midt mellom øst og vest på Bergensbanen - både langs jernbanesporet og i skisporet.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

– Etter mange år som ukependler til Oslo var det deilig å komme hjem igjen hit til Ål, sier Arvid Tveit. – Her har jeg det som plommen i egget. Bare se rundt deg på denne flotte bygdebyen og terrenget rundt. Og så har jeg gangavstand til jobben, framhever han og peker opp på huset sitt som ligger i lia ovenfor Ål stasjon.

Vossing ble halling

Det er mange i Jernbaneverket som kjenner Arvid Tveit. Signalmannen har vært innom en rekke jobber i jernbanesystemet siden han begynte i NSB i 1984. Det har alltid handlet om signalfaget helt fra han begynte som aspirant hos stillverksmesteren på Ål.

Allerede den gangen hadde vossingen gjort halling av seg.

– Kona fikk seg jobb på Ål, og da var det bare å bli med over fjellet, humrer Arvid.

Han var da ferdig utdannet elektriker og arbeidet som montør og anleggsleder i et privat firma.

– Vi hadde blant annet jobben med å legge nytt el-opplegg på hotellet 1222 på Finse, forteller han.

Men livet som montør i et lite, privat firma fristet ikke i lengden.

Søkte uten å vite ...

– Da det ble lyst ut ledige jobber på jernbanen i signalfaget, søkte jeg

nærmest uten å vite hva det var noe. Som faglært elektriker ble han utdannet til signalmontør etter ett år på Jernbaneskolen. Arvid var signalmontør på Ål fram til 1996. Da ble han hentet til Gardermobanen som prosjektinjenør for ATC.

I 1998 kom han til Jernbaneverket med ansvar for opplæring og etterutdanning av alt elektropersonale i JBV.

– Dette var en spennende periode da jeg fikk møte mange rundt om i Jernbaneverket, forteller Arvid. Men med bosted på Ål, kontor i Oslo og flere måneder i året på Banskolan i Ängelholm i Sverige ble det lite familieliv og altfor mye på reise, syntes Arvid.

Dette tok han konsekvensen av og søkte seg tilbake til Ål som signalmontør i 2003. Da var på mange måter ringen sluttet.

Brenner for signal

Arvid har ikke angret en dag på at han søkte seg hjem igjen. Nå er han oppsynsmann signal for strekningene Roa – Hønefoss, Hokksund – Hønefoss og Hønefoss – Ål. Jobben går i korthet ut på å bestille, følge opp og godkjenne arbeid på Jernbaneverkets anlegg, forklarer Arvid.

Arvid Tveit brenner for signalfaget: – Vi har et spennende fag, og jernbanen tilbyr ordnede arbeids-



forhold og en anstendig lønn. Jeg mener derfor det burde være relativt enkelt å få ungdom til å begynne som lærlinger dersom vi markedsfører oss på riktig måte, sier han. Selv har han i flere år arbeidet med kursing og etterutdanning. Han var også en av hovedaktørene bak Kontrollhåndboken for signalmontører som ble laget for få år siden.

– Denne arbeidsbeskrivelsen av de forskjellige oppgavene våre var noe nytt for montørene. Ikke alle syntes dette var nødvendig, og noen mente nok at slike prosedyrebeskrivelser var noe tull, sier Arvid. – Vi som jobbet med håndboken,

fikk forresten tilnavnet Tveitagjengen, legger han til og ler.

To fra videregående

– Nå er Kontrollhåndboken godt innarbeidet, og jeg har inntrykk av at den er med på å gi montørene større trygghet for jobbene, noe som også var hensikten. Det er generelt ingen som helst tvil om at vi har vesentlig bedre skikk og kontroll på ting i Jernbaneverket nå enn for bare få år siden. Det er viktig at vi har riktig dokumentasjon på alle deler av anleggene, slik at alle med riktig fagbakgrunn kan gjøre jobbene, uavhengig av enkeltpersoner, mener Arvid.

Nå gleder han seg over at det planlegges inntak av lærlinger i signalfaget på Ål. To elever ved Ål videregående skoles elektrolinje har allerede én dag per uke i Jernbaneverket.

– Disse håper vi å få inn som lærlinger når de ferdige på skolen. Da har de allerede god kjennskap til JBV.

– Her har jeg alt

Arvid har alltid søkt nye utfordringer: – I signalfaget er det nok av faglige utfordringer, og når jeg i tillegg har fått prøve meg som både opplæringsansvarlig og som faglig rådgiver i sentrale prosjekter, kan

jeg ikke være annet enn fornøyd, sier han. Arvid roser også arbeidsmiljøet i Region Vest generelt og på Ål spesielt.

Nå bruker han fritiden sin mer aktivt enn på lenge.


– Det synes på vekta at jeg har skiløypene rett utenfor stuedøra. Jeg går mye ski. Vi har 380 kilometer oppkjørte løyper bare her i kommunen.

For tiden bygger han seg hytte på andre siden av fjellet ved Hardangerfjorden. Da kan det hende at det blir enda mer fisking sommerstid.

– Her på Ål har jeg alt, så her blir jeg, avrunder oppsynsmann Arvid Tveit.

MIDT I SMØRØYET:

Her på Ål, midt mellom Oslo og Bergen, stortrives Arvid Tveit. Han er glad i å gå på ski, glad i å fiske, glad i fjellet – og glad i jernbanen.



SANDVIKA: Ti meter under villahagene i Bærum romler den firearmete boreriggen. Den klarer for en ny fjellsprenning ved Sandvika i retning Lysaker. Jernbanemagasinet tar deg med på en av de fire entreprisene på den siste etappen av nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Asker.

Tekst og foto: HILDE LILLEJORD

Fjellangrep fra fire hold



SKRAPER IS:
To danske arbeidere holder på å skrape vekk is for de skal sikre den glatte fjellveggen med bolter.

Bærum januar 2008: Dagen har så vidt begynt, men guttene i Skanska er allerede godt i gang med anleggsarbeidene. Langs fjellskråningen ved Engervannet myldrer det nærmest av gravemaskiner, store dumpere og andre anleggsmaskiner, lifter og Norges største piggmaskin. Med signalrødt arbeidstøy klatrer arbeidsskarene mellom fjellknausene og maskinene. De løfter, binder og borer mens togene durer forbi dem på nedsiden.

Hugger is

– Litt lengre til venstre nå, så stopp!
Kevin Simpson sitter i korgen øverst på liften og dirigerer sjåfør

Peter Mortensen i riktig retning mot istappene som må fjernes fra den glatte fjellskjæringen. Med en lang jernstang hugger han i stykker de frosne isblokkene som har festet seg på fjellveggen.
– Veggen må renses for snø og is før det skal påvises hvor sikringsboltene skal stå. Det er viktig å sikre fjellveggen som skal bli opp til 15 meter på det høyeste, forklarer liftføreren.

Jevne støt

Like bortenfor slår en diger piggmaskin med jevne støt i stykker fjellblokkene som står igjen etter at wiresagen har skåret ut snittet i fjellet. Når den har gjort seg ferdig

og lastebilene har kjørt bort steinmassene, står en slett, stupbratt fjellskjæring igjen ned mot den nye anleggsveien. Denne skjæringen skal gå hele 800 meter langs vannet til den ender opp i en betongtunnel som skal lede de nye dobbeltsporene inn i fjelltunnelen. I nesten seks kilometer skal tunnelen grave seg gjennom Bærum før den kommer ut like vest for Lysaker.

Én blir til to

Mens det skjæres og graves ute i dagen, sprenges, lastes og bores det inne i fjellet videre østover fra fjellskjæringen. Hittil er det sprengt ut omtrent 400 meter av

hovedtunnelen her i Sandvika. Lise Backer, assisterende byggeleder på entreprisen, forklarer at tunnelen deles opp i to mindre tunneler det siste stykket før de kommer ut i dagen.

– Disse skal så føre hvert sitt enkeltspor ut gjennom en betongkulvert til fjellskjæringen langs med Engervannet. Her skal de så gå på hver sin side av eksisterende spor fram til Sandvika stasjon.

Mest kritisk

Lukten av sprengt fjell river i nesene når vi trækker oss fram i sølen mot stoffen som er opplyst av en firearmet borerigg. To karer er travelt opptatt med å gjøre klar neste ►



GRØFTELANGS:
Tormod Løkken (til venstre) og Per Petterson holder på å legge ned en pumpeledning under anleggsveien.



RENGJØRING:
På en innvendig vaskestasjon ved utgangen til tunnelen blir alle kjøretøy spytt, slik at leire og annet anleggssøl forblir på innsiden.



LANGE ARMER: Armene på boreriggen kan strekkes ut til å bli 12 meter lange, og det gjør at det blir enklere å sette inn sikringsbolter øverst i hengt eller taket av tunnelen.



TYKTFLYTENDE: Sprengingsstoffet Slurrit er en tyktflytende masse som blir pumpet inn i borehullene med en slange.



► salve med å pumpe sprengstoffet Slurrit inn i borehullene på fjellveggen. Denne ladningen skal sprenges østover mot neste entrepris ved Fosseveien. Her på Blommenholm er fjelloverdekningen på knappe seks meter og er et av de mest kritiske områdene på hele strekningen som er delt inn i fire entrepriser: Blommenholm i Sandvika, Fosseveien på Haslum, Skallum på Bekkestua og til slutt Lysaker. Tunnelen drives altså fra fire punkt, men fullt gjennomslag for den 5,5 kilometer lange tunnelen blir ikke før i slutten av 2009.

Litt bulder og brak

Hullene er omsider fylt med sprengstoff, og det er klart for skyting. Den ellers så mørke og tomme tunnelen våkner plutselig

til live når alle maskiner og kjøretøy skal flyttes i dekning for eventuell steinsprut. Ekkot fra de buldrende diseelmotorene slår i fjellveggene rundt oss som en forsmak på bulderet som snart skal komme. Med vante bevegelser drar basen ut detoneringsnoren mens vi spaserer ut i friluft igjen. Etter få minutter kommer bulderet. Bakken rister litt, og det romler under føttene i noen sekunder før det blir helt stille igjen. Hvit røyk siver ut av tunnelåpningen, og den brente lukten som fyller luften, minner meg om nyttårs-aften. Ut av røyken kommer gutta fra Skanska som kan konstatere at fjellet har gitt tapt for nok et angrep i retning nye spor og en kraftig forbedring av togtilbudet i 2011.



STOR TRAFIKK: Den 400 meter lange tunnelen på Blommenholm er romslig i høyde og bredde og har god plass til å romme alle maskinene som brukes for å betjene tre stuffer.

«GUTTA I RØYKEN»: Røyken fra sprengningen løser seg raskt opp i luften og er ikke giftig. Likevel må sikkerhetsmannen Per Petterson og basen Olav Noggva sjekke tunnelen før togtrafikken kan fortsette og arbeidene starte igjen.

«Styggpent»

Bildet er fra Mariero stasjon klokken 08.45 om morgenen, mens sola er i ferd med å stige opp over ryfylkeheiene ved Gandsfjorden.

Fotografen har gjort seg denne refleksjonen: «Jeg synes bildet har noe fredelig og hverdagslig over seg. Infrastruktur og gjerder er rustent, omgitt av Block Watne-hus fra 1970- og 80-tallet. Men soloppgangen, fjellene og det lave skydekket bidrar til å gi motivet et styggpent preg. Det handler om å se det vakre i det ordinære, sånn på en vanlig pendlerdag.»



MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE

NAVN: Sindre Ånonsen
TITTEL: Informasjonssjef, jernbane-
direktørens staber (sluttet 1. mars)
KAMERA: Panasonic Lumix DMC-FZ50
BOR: Oslo



Felles transporttilsyn

Den 1. januar 2009 får Sverige et felles transporttilsyn for veg, luft, bane og sjø.

Målet med å samle tilsynet for alle de fire transportmåtene er en mer effektiv statlig forvaltning. Dessuten skal det bli enklere for så vel den vanlige borger som for bedrifter å forholde seg til ett organ. Det forventes i tillegg at det vil bli enklere for regjeringen å styre den statlige forvaltningen innen transportsektoren. Det er Staffan Widlert, generaldirektør for Rikstrafiken, som har foretatt utredningen av det nye tilsynet sammen med en ekspertgruppe.

Danmark haler innpå

Begrepet regularitet i forbindelse med persontog angir hvor stor andel av togavgangene oppført i rutetabellen som faktisk gikk. Banedanmark klarte i fjor å nå de regularitetskravene de var pålagt å levere etter til togselskapene. Nå skjerper Transportministeriet likevel kravene, spesielt for langdistanse- og S-banetog. Dette skjer som følge av at Banedanmark i 2006 fikk midler til å innhente ettersteplet på fornyelser og vedlikehold på jernbanen. I 2008 er kravene 96,1 % for S-banen og 94,8 % for fjerntogene. Til sammenlikning oppnådde persontogene i Norge i 2007 en regularitet på 98,2%.

Strykarakter

I Danmark får den regjeringsoppnevnte Infrastrukturkommisjonen kross kritikk fra forskere, naturvernere, syklistere og mange andre for sine anbefalinger om framtidens trafikkinvesteringer som ble offentliggjort 10. januar. Kritikken omfatter både arbeidsbetingelser og konklusjoner fordi verken vegprising eller andre prismekanismer er behandlet i rapporten, kun infrastruktur. Vegprising er en forutsetning for å kunne håndtere transportsektorens klima- og kapasitetsproblemer mener mange.



FORSINKET: Under Barcelona falt jorda sammen et tyvetalls steder ...

Hull forsinket spansk høyfartstog

Det spanske høyhastighetstoget AVE er endelig kommet til Barcelona. Med sedvanlig pomp og prakt og en viss lettelse hos den spanske regjeringen ble den nye ruten fra Madrid innviet 20. februar.

Tekst: JENS ULRICH PEDERSEN **Foto:** MANÉ ESPINOSA, LA VANGUARDIA

Sist høst oppsto det hull i jorda på den siste strekningen som går i en tunnel under Barcelona. Jorda falt sammen et tyvetalls steder på ruten, sannsynligvis fordi det trengte vann gjennom tunnelveggen og ut i jorda. Tre sterkt trafikkerte S-togruter måtte innstilles fordi de går parallelt med høyhastighetslinjen, men på bakkenivå. Og det skapte store problemer for den offentlige transporten i Spanias nest største by.

Den sosialdemokratiske regjeringen satser voldsomt på utbyggingen av det såkalte AVE-nettet. Målet er at alle større provinsbyer skal få forbindelse med hovedstaden Madrid innen 2020. Et par dager før jul ble to nye ruter tatt i bruk fra Madrid til henholdsvis Malaga og Valladolid.

Barcelona skulle for lenge siden ha vært på det spanske høyfartskartet. Sporleggingen startet allerede i 1993. Men både tekniske og politiske problemer - og altså nå

også hull i jorda - har forsinket toget. Nå sist med to måneder.

AVE skal føres videre nordover hvor det skal møte det franske TGV innen 2010 hvis det ikke oppstår nye hull i jord - og i planleggingen.

DB til England

Deutsche Bahn har vore på handletur i England og kjøpt eit togselskap heilt og halde og jamvel kjøpt seg inn i eit par andre. Selskapet dei har kjøpt, heiter Chiltern Railways. Chiltern køyrer mellom anna pendeltog mellom London og den nest største byen i England, Birmingham, på oppdrag frå Samferdsledepartementet.

Samarbeid på svensk

Banverket og Vägverket i Sverige har underteikna ein avtale om å slå saman nokre administrative einingar som IT, økonomi, personellservice, informasjon og telefonsentral. Men meir vil kome.

Tekst: ARVID BÅDSTU **FOTO:** SVEIN ERIK BAKKEN



TJUVSTARTA: Regionsjef Lotta Brändstöm frå Banverket og regionsjef Per-Erik Winberg frå Vägverket klarte å samarbeide om bygging av ein firefelts motorveg, dobbeltspor og fem stasjonar på ein 22 kilometer lang strekning nordvest for Göteborg.

Avtalen er underteikna, men enno vil det gå eit år før dei nemnde einingane er slegne saman. Framlegget om å knyte tettare band mellom dei to samferdslekiempene botnar òg i endringar som til dømes opprettinga av eit sams tilsyn for transportverksemdene i Sverige og ikkje minst at både Banverket og Vägverket har skilt ut delar av verksemdene sine i aksjeselskap.

No skal dei to sikre meir effektivitet gjennom rasjonaliseringar.

- Vi har ikkje råd til å sitje og gjere nett det same på to stader, kommenterer nyleg avgått generaldirektør i Banverket, Pelle Granbom, til internbladet Rallaren.

Kjappe resultat

Både Banverket og Vägverket skal no sjå kva dei kan få gjort raskt for å syne kva for rasjonaliseringsgevinstar ein kan hente. Først ut er sams servicesenter, kanskje allereie no i 2008. Forvaltninga av Vägverket sine eigedomar vil no bli ført over til Banverket si eigeomsavdeling. Innan området forhandlingar vil dei to verka samordne strategiar, analysar, verkty og bransjekontaktar. Intensjonen er å gå inn på mange fleire område.

- Me kjem ikkje unna å nytte pengane vi får på ein meir effektiv måte, seier Pelle Granbom.

Pass for dørene

Fra 1. februar stenger det svenske togselskapet SJ AB togdørene 30 sekunder før avgang. Derfor oppfordrer de sine kunder til å være ute i god tid når de skal ut og reise med tog. På nettsidene informerer selskapet sine kunder om viktigheten av at togenes avgangstider overholdes nøye når mange tog skal dele felles spor. Den nye rutinen er innført for å bedre punktligheten.

Gode resultater

SJ kan vise til et resultat på 714 millioner svenske kroner etter finansielle poster ved utgangen av 2007. Dette er en økning på hele 43 prosent siste år. Omsetningen i 2007 var på 8,3 milliarder svenske kroner (19 prosent økning). Togselskapet solgte 1,3 millioner flere reiser i 2007 enn i 2006. Ny prisstrategi med flytende priser på alle reiser samt bedre kundeservice får mye av æren for de gode resultatene.



Jernbanelinjen

Sentralt

Informasjonsdirektør
Anne Marie Storli
Telf: 22 45 52 50/917 33 650
e-post: stam@jbv.no

Info Utbygging

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

Info Øst

Informasjonssjef
Ellen Svendsvoll
Telf: 22 45 72 42/916 57 242
e-post: esv@jbv.no

Info Vest

Informasjonssjef
Inge Hjertaas
Telf: 59966050/91650176
e-post: ihj@jbv.no

Info Nord

Informasjonssjef
Dag Svinsås
Telf: 72 57 25 25/916 72 725
e-post: dags@jbv.no

Info Sørlandsbanen

Informasjonssjef
Henning Lode
Telf: 51569650/91669650
e-post: holde@jbv.no



A
RETURADRESSE:
Jernbaneverket Felles tjenester
v/ Ivar Marstein, Lønn/Personal
Postboks 4350
2308 Hamar

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Fingeren mot fjellet

Allerede i fjor begynte markeringen av det store jubileum for Bergensbanen som vil feire høytidelig 100-årsjubileum i 2009. Med nasjonalfargede skinnelasker ble da to skinnbiter føyd sammen, slik det skjedde med den sammenhengende skinnestrengen mellom våre to største byer i 1907. Men det begynte selvsagt ikke der.

Historien om Bergensbanen begynte allerede i 1871, og den startet faktisk gjennom et avisinnlegg. Den 24. august dette året sto en anonym artikkel i Bergensposten under overskriften «Jernbane mellem Bergen og Kristiania (Indsendt)». Innsenderen viste seg senere å være forstmester H.A. Gløersen fra Valdres som etter sitt banebrytende innlegg ervervet tilnavnet «Bergensbanens far». Hvem moren var, kan nok diskuteres, men at

graviditeten var usedvanlig lang, kan ikke bestrides. Det gikk 23 år fra innlegget sto i avisen til Stortinget formelt vedtok å bygge en jernbane mellom våre to største byer. Men innen det skjedde, hadde Stortinget pekt med «en finger mot fjellet», slik Østvedt uttrykker det i sin jernbanehistorie og sikter til vedtaket om å bygge jernbane mellom Bergen og Voss.

Fra bergensernes side var det helt fra begynnelsen av klart at Vossebanen måtte være første etappe av en fremtidig jernbane til hovedstaden, men den sterke interesse for prosjektet i Bergen ble ikke besvart av Stortinget og regjeringen. Det var først koplingen mot et annet lokalt jernbaneønske, Jarlsbergbanen i Vestfold, og det første store kompromisset i norsk jernbanehistorie som brakte

Vossebanen ut av dødvanne. Den 9. juni 1875 vedtok Stortinget med 63 mot 42 stemmer å bygge banen. Påfølgende konjunkturomslag og profesjonskamp fra standen av jernbaneingeniører truet med å velte planene, men etter sju lange år kunne Vossebanen åpnes den 11. juli 1883.

Det er med andre ord 125 år siden dette skjedde, og de fest- og markeringssglade bergensere kan finne enda en anledning til å jubilere, mens vi venter på det store jubileet for Bergensbanen i november neste år. Men hva fortjener ikke en bane som Kong Haakon karakteriserte som «Vår slekts storverk», og som ennå i dag med rette bærer ry som en av de spektakulære jernbaner i verden?

Reidar S. H.