

Jernbane

NR 2-2010

magasinet



Endelig ...

Anne Kathrine Kalager skal lede utbyggingen av det lenge etterspurte dobbeltsporet mellom Oslo og Ski - ett av flere prosjekter som viser minus i samfunnsregnskapet. Kritikere mener det regnes feil og at dette gir en massiv underinvestering i infrastruktur.

Side 4-9



Jernbaneverket

To tanker i hodet

Fredag 19. februar innkalte statsråd Magnhild Meltveit Kleppa til pressekonferanse. Bakgrunnen var at mandatet for utredning av høyhastighetstog i Norge endelig var klart, og at Jernbaneverket får ansvaret for å gjennomføre utredningen.

Dette blir en stor og viktig oppgave med et krevende planarbeid av stort omfang og med knappe tidsfrister. Det understrekes at vi skal knytte til oss nasjonal og internasjonal spisskompetanse, og det skal etableres en egen organisasjon innenfor Jernbaneverket for høyhastighetsutredningen. Stillingen som prosjektleder er utlyst, og vi må komme raskt i gang med organiseringen av arbeidet for øvrig. Vi skal gjennomføre en åpen prosess med seminarer og muligheter for innspill underveis fra ulike aktører. Det skal også legges stor vekt på kommunikasjon utad, og det vil bli en høringsrunde eksternt før vi legger vår tilråding fram for Samferdselsdepartementet 1. februar 2012.

Mandatet for høyhastighetsutredningen inneholder en rekke deltemaer. Flere strekninger skal analyseres, og det skal blant annet vurderes om dagens modeller for å beregne effekter av nye infrastrukturprosjekter i tilstrekkelig grad fanger opp de langsiktige effektene av tiltakene. Dette er et tema som engasjerer fagmiljøene, og i denne utgaven av Jernbanemagasinet uttaler flere fagpersoner seg om de samfunnsøkonomiske beregningene som ligger til grunn for utbyggingen av det nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski.

Samtidig med høyhastighetsmandatet foreligger de første retningslinjene for arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023. Jernbanesystemet i Oslo-området nevnes spesielt i retningslinjene, og det skal vurderes hvilken rolle jernbanen ut fra sine fortrinn kan og bør spille for å håndtere det økte transportbehovet som vil komme for nærtrafikk i Oslo-området og for Intercity-trafikk på Østlandet for øvrig.

Det er med andre ord store og viktige utredningsoppgaver Jernbaneverket nå tar fatt på. Ikke rart at jeg da fikk spørsmålet på pressekonferansen om høyhastighet om hvordan vi skal håndtere dette, når vi samtidig har store driftsproblemer og utfordringer knyttet til fornyelsen av eksisterende jernbaneanlegg.

Svaret på dette er ganske enkelt: Det går an å ha to tanker i hodet på en gang. Oppgave nummer 1 er uansett bedret punktlighet og mer fornøyde kunder NÅ. For i Jernbaneverket er vi smertelig klar over at en satsing på jernbane er avhengig av at tilliten til jernbanen som transportform styrkes de nærmeste årene.

Jeg er overbevist om at vi sammen skal lykkes i å gjenopprette tilliten hos de reisende og i næringslivet. For å lykkes er vi nødt til å modernisere både Jernbaneverket og norsk jernbane. Den omfattende utredningsoppgaven vi nå har fått, vil bidra til at framtidrettede togtilbud settes på dagsordenen. Vi vil mer systematisk enn før få tilgang på utenlands ekspertise, og jeg har registrert at høyhastighetsbaner fascinerer mange unge - ikke minst nyutdannede ingeniører som vi ønsker å knytte til oss.

Vi går spennende tider i møte!

Elisabeth Enger
ELISABETH ENGER
Jernbanedirektør



Innhold



14
Klargjør

Bli med på byggingen av dobbeltsporet på Norges mest trafikkerte toglinje. Her klargjøres det for støpearbeider på Lysaker vest.



20
Tenk langt

Samferdselsministeren strålte da hun oppfordret jernbanedirektøren om å tenke langt om framtidens jernbane.

Samfunnsøkonomisk ulønnsomt?	4
Smånytt innenriks	10
Nye og bedre monitorer	10
Kjent stemme på høytaleren ...	11
Skal utrede framtidens jernbane	12
Min arbeidsdag	14
Binder sammen Lysaker og Sandvika	16
Eventyrlig vekst på skinner	23
På skinner hele veien	26
JBV justerer godsstrategien	29



22
Eventyr

Et firma med base i Drammen har skapt et lite godseventyr. Frakt på tradisjonelle jernbanevogner har gitt vekst hvert år siden starten i 2004.



32
Advarer

- Det gir gale signaler kun å fokusere på toppfart, sier Jernbaneverkets senioringeniør med bakgrunn fra Deutsche Bahn.

Smånytt innenriks	30
Jernbanefag på timeplanen	30
Møte med	32
Selv tyskere feiler iblant	35
Månedens gjest	38
Mitt jernbanebilde	40
- Det kan hende jeg får sove igjen	42
Det bygges i Vestfold	44
Utenriks	46
Skrått bakfra	48



42
Nektet

Hun er 74 år og nektet å flytte fra huset sitt. Men det var før Jernbaneverkets nabokontakter kom på besøk.

Jernbane NR 2 • 2010 magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland
REDAKTØR: Tore Holtet
FOTJOURNALIST: Øystein Grue
JOURNALIST: Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Njål Svingheim
Cathrine Riis
Arne Danielsen
Hilde Lillejord
Freddy Samson Fagerheim
Sven Marius Utklev Gjeruldsen

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 torsdag 25. februar

UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no
Opplag: 6.300
Layout: Cox
Trykk: Stens trykkeri
Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no



- ✓ Halvert reisetid
- ✓ 11 000 flere kollektivreisende
- ✓ Redusert CO₂-utslipp

Samfunnsøkonomisk ulønnsomt?

Ifølge den norske nytte-/kostnadsanalysen er annenhver krone investert i Follobanen bortkastet. Hvis derimot den britiske regnemodellen legges til grunn, vil nytten av Follobanen være dobbelt så stor som kostnaden.

Tekst: ARVID BÅRDSTU OG TORE HOLTET

Follobanen kommer særdeles dårlig ut når det regnes på samfunnsøkonomisk nytte i forhold til kostnader. Faktisk er det i Nasjonal transportplan 2010-19 ingen utbyggingsprosjekt som gir så lite igjen som dette dobbeltsporet alle vil ha fortere enn svidt mellom Oslo og Ski.

– Denne type nytte-/kostnadsberegninger fører til en massiv underinvestering i infrastruktur, sier konsernøkonom Nils Terje Furunes i DnB NOR. Han mener den viktigste årsaken til at norsk infrastruktur har havnet i en bakejevne, er kravet Finansdeparte-

mentet har satt til avkastning:
– Etter min oppfatning er det feil å kreve en så høy realavkastning som 4,5 prosent på jernbane. Alternativet er å plassere pengene i Statens pensjonsfond Utland (Oljefondet), som siden 1998 har greid å øke verdien med 2,5 prosent per år.

Ved utgangen av 2008 var den årlig gjennomsnittsavkastningen på én prosent. Dette tilsier at vi må stille langt lavere lønnsomhetskrav til infrastruktur, og høyest 2,5 prosent, mener Furunes, og gjør oppmerksom på at realrenten ute i verden også har gått ned over tid.

TO ALTERNATIVER: Illustrasjonen viser to mulige alternativer for innføringen av Follobanen mot Oslo S.
ILLUSTRASJON: JBV UTBYGGING/VIANOVA



«Denne type nytte-/kostnadsberegninger fører til en massiv underinvestering i infrastruktur»

NILS TERJE FURUNES, konsernøkonom DnB NOR

Avler motstand

– Hvis du ser på nytte-/kostnadsberegningene av de store jernbane-prosjektene i Nasjonal transportplan, så ender de opp med en minus på hele 22,5 milliarder kroner. Mange økonomer vil derfor bekjempe disse utbyggingene, sier Furunes.

– I NTP for 2010-19 er det kun utbygging av godsterminalen på Alnabru, bygging av kryssingsspor for godstog og dobbeltsporet Lysaker-Sandvika som går i pluss. Mest ulønnsomt er dobbeltsporet mellom Oslo og Ski. Det er hovedgrunnen til at det er så vanskelig å få bygd ut og modernisert jernbanen, sier Furunes, som er en frittalende nestor blant norske økonomer med bakgrunn blant annet som sjeføkonom i Gjensidige NOR/Sparebanken NOR, adm. dir. i Finansieringsselskapenes forening, utredningsleder i Sparebankforeningen og byråsjef i forskningsavdelingen i Statistisk sentralbyrå.

Furunes minner om at sentrale faktorer som frigjøring av verdifull tomtgrunn og betydningen av god driftsstabilitet ikke er med i regnestykkene.

– Å få redusert det jernbana-kaoset vi har hatt i Oslo-området i vinter påvirker således ikke kalkylene.

Trenger ikke lån

Et annet moment Furunes mener taler for en sterkere modernisering av norske veier og jernbane, er at vi har penger:

– Vi har bedre statsfinanser enn noe annet land så det er ikke pengemangel, men vilje det står på. Vi er nødt til å gå gjennom hele opplegget for den offentlige pengebruken. Særlig viktig er det å få skilt ut investeringsutgiftene

for å kunne skille mellom det å bruke opp oljepengene og det å omdisponere dem. For når man bygger en ny jernbanestasjon på Lysaker, bruker man ikke opp pengene. Det som skjer er at formuen omplasseres, sier Furunes, og minner om at alle aktører ellers i samfunnet skiller mellom investeringer og drift – unntatt staten.

– Derfor blir lønnsomme samferdselsinvesteringer en salderingspost, sier Furunes.

Tvangstrøye

Ifølge Nils Terje Furunes er også den berømmelige handlingsregelen til hinder for lønnsomme investeringer. Men det finnes noen unntak:

– Visse typer infrastruktur, som telekommunikasjon, luftfart og elektrisitetsforsyning, er tatt ut av handlingsregelen. Det samme gjelder bompengedelen av vei-prosjektene. Men investeringer i jernbane er fullstendig underlagt handlingsregelen. Dette blir feil, sier Furunes og mener vi har laget oss ei tvangstrøye som hindrer utbygging av infrastruktur:

– Gitt at vi ønsker å bevare arvesølv et vårt, må vi finne en bedre balanse mellom realinvesteringer i Norge og pengeplasseringer i utlandet. Spissformulert må vi stille spørsmålet: Er vi best tjent med et godt utbygd land og noe mindre på bok i utlandet, eller et svakere utbygd land og mye på bok? Det enkle svaret på det er at vi må satse på det som gir størst avkastning totalt sett.

Store verdier

Mange hevder vi allerede har brukt mye av arvesølv et vårt siden handlingsregelen ble innført. Det er ikke Furunes enig i:

– Jeg vil si tvert imot. Vi har akkumulert penger i høyt tempo. Finansdepartementet har anslått statens andel av petroleumsformuen per 1. januar 2001 til over 2 700 milliarder kroner, fordelt på 386 milliarder i fondet og 2 300 milliarder i nettoverdi av ikke utvunne olje- og gassforekomster. 1. januar i år er tilsvarende anslag nesten 6 700 milliarder, fordelt på 2 600 milliarder i fondet og nesten 4 100 milliarder kroner i gjenværende forekomster av olje og gass.

Ettersom oljens betydning for norsk økonomi avtar vesentlig i årene som kommer, sier Furunes det er viktig å planlegge denne overgangen:

– Det er da det er spesielt viktig å investere i infrastruktur for å sikre fremtidig vekstkraft i økonomien. Ny infrastruktur vil gjøre Norge til et mer produktivt samfunn og gi en mer effektiv bruk av arbeidskraft – som det blir stor knapphet på i fremtiden. Vi vet at bedre kommunikasjoner bidrar til å øke brutto nasjonalprodukt per innbygger. Men da må det legges opp til lønnsomme og helhetlige utbygginger. Tenk om hovedflyplassen skulle vært bygd på samme måte som en bygger jernbane? Da hadde den ikke vært ferdig ennå!

Nytte-/kostnadsanalysen

Nytte-/kostnadsanalyse (NKA) skal benyttes der staten skal bruke skattebetalernes penger til felles formål, oftest når det gjelder utbygging av veier og jernbane. Metoden blir brukt i de fleste europeiske og mange oversjøiske land for å prioritere mellom aktuelle utbyggingsprosjekt. Hvilke elementer som blir vektlagt og hvordan de blir vektlagt, varierer ganske betydelig.



Men uansett hvordan det regnes, kommer det ut et tall som viser om prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke.

– Bare de prosjektene som er samfunnsøkonomisk lønnsomme, bør realiseres, sier Steinar Strøm (67). Han var professor i samfunnsøkonomi ved Universitetet i Oslo fra 1976 til 2008 og rådgiver for Finansdepartementet i perioden 1976-1998. Strøm regnes for å være den norske økonomen som har hatt størst innflytelse på forvaltningen av statens penger i vår tid.

Men Strøm kan tenke seg å se nærmere på to forhold knyttet til NKA. Det ene er å foreta grundigere undersøkelser for å komme fram til en mer eksakt verdi på tidsbesparelse, eller pris på betalingsvillighet – det som framstår som nytten for dem som reiser – enn den som benyttes i dag.

Det andre er om det kan finnes en mernytte som det i dag ikke regnes på.

– Når det gjelder mernytte av tunge infrastrukturinvesteringer i form av en produktivtetsgevinst, skulle vi gjerne ha forsket mer på

det også. Det pilotprosjektet Vista Analyse gjorde på dette med Lillestrøm og Nydalen som case, kan tyde på at det finnes slike effekter som bør med i en nytte-/kostnadsanalyse. Men det må det forskes mer på, sier Steinar Strøm. Når det gjelder nytte-/kostnadsanalysen for dobbeltsporet Oslo-Ski, er Strøm kritisk til transportmodellen som er benyttet, men synes analysen forøvrig ser greit ut.

Full sprik

En nytte-/kostnadsanalyse ender opp med et tall som det i den

«Bare de prosjektene som er samfunnsøkonomisk lønnsomme, bør realiseres»

STEINAR STRØM, professor i samfunnsøkonomi



FOLKEKRAV: Daværende samferdselsminister Liv Signe Navarsete tar imot det håndfaste beviset på at nytt dobbeltspor Oslo-Ski er et folkekrav i Follo og Østfold.

FOTO: ØYSTEIN GRUE



BEDRE TIDER: Dobbeltsporet mellom Oslo og Ski vil bedre kapasiteten på dagens bane. For pendlere på Kolbotn betyr det kortere tid mellom hvert tog - og mindre kamp om sitteplassene. FOTO: ØYSTEN GRUE

offentlige debatt gjerne settes to streker under. Så absolutt er det ikke, mener Andreas Økland. Til masteroppgave ved NTNU tok han fatt i nettopp nytte-/kostnadsanalysen for Follobanen og endevendte den for å sammenlikne resultatet hvis metodikken fra et annet land hadde blitt brukt. Sist høst ble den grundige oppgaven prisbelønnet av Transportbrukernes fellesorganisasjon. Økland ender opp i oppgaven med å stille spørsmål ved selve begrepet samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

– Når et tiltak har positiv nåverdi, er tiltaket per definisjon samfunnsøkonomisk lønnsomt. Follobanen er samfunnsøkonomisk svært ulønnsom etter norsk metodikk, men med samme plassering og samme data ellers ville den vært svært lønnsom etter britisk

metode, konkluderer Økland.

Økland er enig med Steinar Strøm i at det burde vært forsket mer på betalingsvillighet i Norge.

– Verdsetting av spart reisetid er et kjent usikkerhetsmoment i analysen. I Storbritannia har de et veldig stort antall undersøkelser å bygge på som gjør at de kan beregne betalingsvillighet for mindre geografiske områder. Danmark har de nyeste tidsverdiundersøkelsene. De har endt opp med mye høyere tidsverdi enn Norge og Sverige, sier Økland.

Kort nedskrivningstid

Et annet moment er nedskrivningstida. I Norge benyttes en nedskrivningstid på 25 år. Det blir kommentert som merkelig i andre land:

– De jeg snakket med både i Sverige og Storbritannia, syntes det

var veldig rart at noe skulle kunne lønne seg i et 25-årsperspektiv. EU har utarbeidet en mal for nytte-/kostnadsanalyse for de medlemslandene som ikke har hatt noen egen metode, kalt HEATCO. Der opererer de med 40 års nedskrivningstid, det samme som Sverige benytter nå. Storbritannia benytter 60 år, Danmark 50 år, forteller Økland.

Gjennom den omfattende studien av NKA-metodikken for de fire landene har Økland inntrykk av at mange fortsatt famler.

– Det er noen prinsipielle valg som landene har gjort på hver sin måte. Jeg vil si noen virker mer logiske enn andre, mens noen virker direkte selvmotsigende. Det er disse som er kilden til de største forskjellene i total nytte og kostnader. Både Danmark og Storbritannia

lar for eksempel verdien av spart reisetid vokse gjennom beregningsperioden i takt med en antatt utvikling i brutto nasjonalprodukt. Det gjør verken Norge eller Sverige, sier Økland.

Den viktigste faktoren for om et prosjekt slår ut som lønnsomt eller ikke, mener Økland er hva en setter som samfunnets krav til avkastning, det vil si diskonteringsfaktoren eller diskonteringsrenta – det samme som Nils Terje Furunes påpeker.

– I EUs mal, HEATCO, blir det anbefalt å ikke legge på en slik risikofaktor som Norge gjør, sier Andreas Økland.

Bygger'n

Utbyggingssjef Anne Kathrine Kalager i JBV Utbygging er den som er ansvarlig for å utrede og

«De jeg snakket med både i Sverige og Storbritannia syntes det var veldig rart at noe skulle kunne lønne seg i et 25-årsperspektiv»

ANDREAS ØKLAND, prisbelønnet student



Samfunnsøkonomisk analyse av Follobanen

Mill. NOK (2008-verdi) i 2018	Norge	Storbritannia
Trafikantnytte	4 374	24 468
Operatører av persontog	2 014	2 182
Operatører gods	108	193
Finansielle konsekvenser for offentlig sektor	-11 410	-13 989
Eksterne effekter	144	511
Netto nåverdi	-4 770	13 366
Nytte-/kostnadsbrøk	0,57	2
Internrente	1,9%	5,8%

Kilde: «Samfunnsøkonomi i jernbane - en teoretisk og praktisk sammenligning mellom flere land» av Andreas Økland

planlegge Follobanen. Før det blir tatt et eneste spadetak, har hun sørget for at det foreligger kilovis med dokumentasjon på både dette og hint.

– Follobanen skal ivareta behovet for transport både i dag og i årene som kommer. Vi regner med 30 prosent vekst i folketallet til 2025, noe som vil gi økt behov for transport. Vi ser også at mye av veksten vil komme der det allerede er sentrumsområder beliggende langs jernbanen. Flaskehalsen er Oslo-Ski der det i dag allerede kjøres flere tog enn det som er forsvarlig for en punktlig trafikkavvikling. I tillegg kommer godstrafikken, som vil øke kraftig framover, forklarer Kalager som begrunnelse for hvorfor denne banen må bygges.

80 prosent av alt gods som kommer inn i Norge landverts i dag, kommer på denne aksen gjennom Østfold og Follo – og i all hovedsak på gummihjul. Dette er det et politisk mål å endre på.

Gjennom nytte-/kostnadsanalysen skal gevinstene av å bygge Follobanen komme fram. Der framgår det at gevinsten for godstrafikken blir minimal.

– Trafikantnyttens av denne

banen er veldig stor. Men det er problemer med regnemethoden som gjør at nytten for godstrafikken i så liten grad blir tatt hensyn til, sier Anne Kathrine Kalager.

I nytte-/kostnadsanalysen er nytten av Follobanen for godstogene 10 minutter kortere kjøretid. Det vil gi en årlig nytte på 1,35 millioner kroner per år, hovedsakelig som følge av reduserte personal-kostnader og litt for mer effektiv materiellbruk. Dessuten blir det beregnet en samfunnsmessig besparelse på 5,4 millioner for mindre slitasje på veiene.

I en samfunnsøkonomisk vurdering spiller det altså så liten rolle om enorme mengder gods årlig går på skinner eller blir fraktet på 80 000 trailere.

ØSTFOLDBANEN

- Åpnet 1879
- 50 000 pendlere daglig på banen i dag
- Betydelig overbelastet i rushtid
- Flere godstog i dag ville måttet gå på bekostning av persontog
- Sterkere vekst i folketallet langs banen enn forutsatt i tidligere prognoser



Tog i Telemark
Etter framlegg frå fylkesordførar Gunn Marit Helgesen frå Høgre (biletet) har fylkesutvalet i Telemark fylkeskommune samrøystes bede administrasjonen om å lage ein analyse for framtidig jernbanelutvikling i fylket. Dei vil ha vurdert kva Eidangerparsellen kan ha å bety for ein ny sørvestbane og kva gevinstar ei samankopling mellom Vestfold- og Sørlandsbanen kan gje. Dei vil òg sjå på kva som er mogleg å få til av det samla jernbanelutvalet i fylket, inklusive Bratsbergbanen. Analysen skal bli laga i samarbeid med Jernbaneverket.

Meir TV-tog

Ettersom «Bergensbanen minutt for minutt» vart ein så stor suksess, kjem NRK til å syne fram ei ny banestrekning, nemleg Flåmsbana. Opptaka skal etter planen bli gjorde i slutten av april. Sjølve filmen vil bli laga på same måte som sist, med filming framover, til sidene, frå stasjonar og haldeplasar og med glimt frå gamle dagar når toget køyrer i tunnel. Denne gongen trengst heller ikkje særskilt god kondisjon i sofasetting for å sjå programmet. Ein tur med Flåmsbana tek 40-50 minutt.

Ishavsbanen

NHO i Troms meiner det er på tide at folk i Oslogryta får auga opp for at det skjer verdiskaping også i nord. NHO-direktør Arne Eidsmo seier til NRK Troms at når EU vil vere med på eit spleiselag for å få bygd ein jernbane frå Finland og Sverige over til Skibotn, gjer dei det fordi dei ser det er pengar å tene på næringsutvikling i nord. Ishavsbanen er eit førebels namn på ein jernbane som kan bli 30 mil og gå frå Pajala i Sverige. Der og på finsk side av grensa skal Northland Resources ta ut enorme mengder med jernmalm. Dei nærast liggjande hamnene i Bottenviken er for grunne for store båtar og er heller ikkje isfrie om vinteren.

Nye og bedre monitorer

Jernbaneverket har lovt å bli mye bedre på trafikkinformasjon. I år skal det blant annet brukes 80 millioner kroner på nye, avanserte informasjonsanlegg fordelt på en rekke stasjoner på Østlandet, i Trøndelag og i Bergen. Først ute er Drammen.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM OG CATHRINE RIIS
Foto: THOR ERIK SKARPEN

Anlegget som allerede er på plass i Drammen, sørger for oppdatert trafikkinformasjon på alle plattformer, i undergangen under sporene og inne i stasjonsbygningen. Dette anlegget er først ute i en rekke av nye tiltak for å bedre trafikkinformasjonen til passasjerene.

Anlegget til 2,3 millioner kroner består av 12 monitorer på 32 tommer som viser kommende togavganger fra Drammen stasjon og én monitor som viser de neste ankomstene til stasjonen. Den største monitoren på 65 tommer viser kommende togavganger. Ute på plattformene er det i tillegg satt opp seks toganvisere på 46 tommer.

Selve monitorene bygger på en ny type teknologi som gjør dem like godt synlig i både sollys og skygge, og de kan også vise alle typer tekst. Monitorene leveres av italienske Global Display Solutions (GDS).

Ny teknologi

Teknologien italienerne bruker i monitorene, kalles for Thin-Film Transistor. Displayet består av to lag med glass. Mellom det indre og ytre glasset ligger det flytende silikongelé som hindrer refleks i displayet. Denne teknologien bidrar også til at teksten ikke brenner seg fast. I tillegg kan displayet vise flere farger.

- De nye anviserne er mer funksjonelle i og med at de er IP-basert. Da blir det enklere å lokalisere feil. Vi har mulighet til å vise levende bilder og ikke minst gi togselskapene en logo ved siden av togdestinasjonen. Dette er noe de har etterlyst i flere år, sier prosjektleder Lars Inge Graver i JBV DVT Tele/EL.



NYTT OG FLOTT: De nye monitorene som for første gang blir tatt i bruk på Drammen stasjon, er laget slik at de kan leses like godt i skarpt solskinn som i motlys.



Norsk Jernbanepersonales Turistorganisasjon (NJT)

innkaller til årsmøte
tirsdag 23. mars kl. 16.00.
Dagsorden ifølge vedtektene:

- 1 Beretning
- 2 Regnskap
- 3 Revisjonsberetning
- 4 Kontingentspørsmål
- 5 Innkomne forslag
- 6 Vedtektsendringer
- 7 Valg

Møtet holdes i «Sjøsiden Konferansesenter» Oslo S

Styret



ARTIG ARBEID: Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa har annonsert tog til Hokksund stasjon under kyndig veiledning av toginformatør Hanne Kristin Myhrvold Michaelsen og togdriftsleder Øyvind Gurholt. I bakgrunnen skimtes Torry Kristiansen. NRK Østafjell sørger for at flere får høre annonseringen.

Kjent stemme på høyttaleren ...

Det var nok mange som kvakk til der de sto og ventet på tog på Hokksund stasjon da samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa annonserte toget over høyttaleren.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** THOR ERIK SKARPEN

Under et besøk på trafikkkstyringssentralen fikk Meltveit Kleppa både prøve seg som toginformatør og som togleder, da hun sørget for sikker kryssing av to tog på Daler.

I vinterferieuka satte statsråden av god tid til å bli kjent med det daglige livet i Jernbaneverket i Drammen. Før togdriftsleder Øyvind Gurholt ga henne en solid innføring i virksomheten på trafikkkstyringssentralen, fikk hun demonstrert de nye monitorene på stasjonen.

Hun fikk også høre om planene Jernbaneverket har for å bli bedre på kundebehandling når det nye kundeservicesenteret blir etablert i Drammen i løpet av sommeren.

Kundeservicesenter

Fungerende leder av Kunde- og trafikkinformasjon i Trafikk, Torry Kristiansen, tror denne etableringen vil bli et positivt bidrag til å bedre omdømmet:

- Når kundeservicesenteret er aktivert, får vi én adresse inn til Jernbaneverket hvor kunder og andre aktører kan ta kontakt. Dette senteret skal sørge for at de som tar kontakt, får et raskt svar. Opprettelsen av dette senteret er også en innrømmelse av at vi har vært for dårlige på dette før. Dessuten vet vi at det har vært for tilfeldig hvem for eksempel en innringer har fått kontakt med.

Torry Kristiansen har i alle fall ingen grunn til å være misfornøyd med interessen for å jobbe i Jernbaneverket. Til to utlyste stillinger ved det nye kundeservicesenteret i Drammen kom det ikke mindre enn 276 søknader.

- Jeg er imponert over hvor mange godt kvalifiserte søkere det er, sier Torry etter å ha slitt seg gjennom hele bunken. Nå regner han med å kunne tilby ansettelse til de utvalgte i løpet av første halvdel av mars.

Frostforskning

Inntrenging av vatn og frostsprenging er eit alminneleg problem i tunnelar. Tunnelprosjektet i Gevingåsen i Trøndelag har engasjert SINTEF Byggeforsk til å teste ut ulike produkt for vass- og frostsikring i tunnelar. Det gjer dei i eit eige laboratorium med 70 målepunkt i bergveggen. Forskningsleiar, professor Eivind Grøv, seier bransjen treng konkret dokumentasjon på samvirke mellom bergmasse, vatn og element som vert nytta til frostsikring. Testane skal gå føre seg ut over i 2010 og vil forhåpentleg kunne ut i eit solid fundament for å vurdere dei ulike produkta som finst på marknaden.

Testing

Søndag 14. februar vart bybanetrikken i Bergen prøvekøyrd på skjenene for første gong. Etter utsegn å døme gjekk trikken frå Stadler som ei sveitsisk klokke. Bybanen skal no drive med testkøyring ei stund før banen blir opna opp for bergensarar og trikke- og togentusiastar flest 22. juni. Når det skjer, er det med Fjord1 Partnar som driftar. Fjord1 Partnar er eigd av franske Keolis og Fjord1-konsernet.



Medhald

Jernbaneverket har fått medhald frå Miljøverndepartementet i ei innseiing mot reguleringsplanen for eit område ved Sandnes gamle stasjon (Brualand) og eit areal ved Ganddal. Kommunestyret i Sandnes ville bruke ein del av tomta ved Brualand til sentrumsutvikling med forretningar og bustader. Kommunestyret fekk støtte frå Fylkesmannen i Rogaland i at Jernbaneverket ikkje kunne leggje beslag på så store areal og rådde departementet til ikkje å ta innseiingane frå Jernbaneverket til følgje. Det gjorde dei likevel, sikkert fordi utviklingsplanen for Jærbanen, som Jernbaneverket no arbeider med, ikkje vil liggje føre før i 2011.

Skal utrede framtidens jernbane

Jernbanedirektør Elisabeth Enger er glad for å ha fått oppdraget med å utrede høyhastighetsbaner i Norge: - Dette utredningsarbeidet vil ha stor betydning for utviklingen av den framtidige jernbanen her i landet, sier hun.

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

Det var fredag 19. februar at samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa overleverte mandatet for høyhastighetsutredningen til Jernbaneverket ved Elisabeth Enger.

- Her får du mulighet til å lede et utredningsarbeid der en tenker langt, sa samferdselsministeren. Elisabeth Enger kvitterte med å takke for et meget spennende oppdrag.

- Vi er utålmodige etter å komme i gang, forsikret hun.

Målene

Prosjektorganisasjonen som etableres snarest mulig, skal i sitt arbeid ta utgangspunkt i de overordnede målene for transportpolitikken:

- ▶ Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet.
- ▶ Bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- ▶ Bygge på visjonen om null drepte eller hardt skadde i trafikken.



I GANG:

Jernbanedirektør Elisabeth Enger utlyste stillingen som prosjektleder for høyhastighet samme dag som hun fikk overlevert mandatet av samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa.

1. En videreføring av dagens jernbanepolitikk.
2. En mer offensiv videreutvikling av eksisterende jernbanenett (også utenfor IC-området).
3. Høyhastighetskonsepter som delvis bygger på eksisterende nett og IC-strategi.
4. Hovedsakelig separate høyhastighetslinjer.

Ikke bare høyhastighet

Utredningsarbeidet skal omfatte langt mer enn mulige høyhastighetsjernbaner i Norge. Følgende handlingsalternativer nevnes i mandatet:

1. En videreføring av dagens jernbanepolitikk.

I tilknytning til høyhastighetskonseptene skal utrederne vurdere enkeltspor kontra dobbeltspor, ren langdistansetraffikk opp mot ulike typer blandet trafikk og om ny infrastruktur skal erstatte eller komme i tillegg til eksisterende nett.

Det 14 sider lange mandatet ramser opp en rekke analyser som skal gjøres, blant annet i forhold til marked, økonomi, miljø og sikkerhet.

Spisskompetanse

- Det mandatet vi nå har fått, betyr at vi skal utrede alle mulige konsekvenser av å bygge høyhastighetsbaner, sier jernbanedirektøren.

Stillingen som prosjektleder for utredningsarbeidet ble utlyst samme dag som mandatet ble presentert.

- Jobben er stor og tiden er knapp, utredningen skal være klar til 1. februar 2012, så det er bare for oss å brette opp ermene, sier Elisabeth Enger. Hun gjør det klart at både nasjonal og internasjonal spisskompetanse skal trekkes med.

Utredningsarbeidet vil bli utlyst som en internasjonal anbudskonkurranse, og budsjettet er på 50 millioner kroner. Det legges opp til en åpen prosess med jevnlig rapportering til departementet.

Sagt om høyhastighet

«Jeg har vært fascinert av lyntog lenge og er glad for det brede engasjementet i Stortinget.»

MAGNHILD MELTVEIT KLEPPA, samferdselsminister (Sp)



«Jeg tror dette er starten på noe stort»

Kjell Stundal, styreleder i Norsk Bane



«Elisabeth Enger har kommet inn utenfra og ser på ting med nye øyne. Jeg tror hennes arbeid løfter Jernbaneverket i en positiv retning»

Holger Schlaupitz, fagleder i Naturvernforbundet



«Det ville være positivt hvis man kombinerte den planlagte utbyggingen av Intercity-triangelet med en høyhastighetsbane for eksempel fra Oslo til

København, og gjorde det mulig å kjøre tog i 250 km/t på strekningen Oslo-Halden. Men egne traseer for høyhastighetstog er fullstendig urealistisk.»

OSMUND UELAND, tidligere NSB-sjef



«I planperioden 2010-2020 har regjeringen gjort det de kaller en historisk satsing på jernbane med totalt 27 milliarder kroner. Lyntog alene vil koste over 200 milliarder ekstra, med baner til Trondheim, Bergen og Sørlandet. Jeg skulle ønske det var vilje til det, men det står ikke til troende at samferdselspolitikkerne vil satse så mye.»

TORE SANDVIK, fylkesordfører i Sør-Trøndelag (Ap)

KORRIDORENE

Disse korridorene skal utredes i rapporten som skal være ferdig til 1. februar 2012:

- ▶ Oslo-Bergen
- ▶ Oslo-Kristiansand-Stavanger
- ▶ Oslo-Trondheim
- ▶ Oslo-Gøteborg
- ▶ Oslo-Stockholm
- ▶ Bergen-Haugesund/Stavanger i kombinasjon med Oslo-Bergen og Oslo-Kristiansand-Stavanger.

Spreking i flere spor

Like før jul ble Arne Moholdt beste ikke-russer under jernbane-VM i langrenn – til tross for at han har passert 50 år. På arbeid er han derimot yngstemann ...

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

– Gjennomsnittsalderen på oss som arbeider med drift og vedlikehold på Rørosbanen mellom Røros og Støren, er på 54-55 år. Det sier litt. Savner at det kan komme inn noen lærlinger. Når mange nærmer seg 60 år, er det en fare for at mye lokalkunnskap vil gå tapt uten snarlig rekruttering, sier fagarbeider Arne Moholdt. Selv begynte han som sesongarbeider for 30 år siden før han fikk ansettelse som aspirant i 1981.

Jobben består av vedlikeholdsoppgaver. Om vinteren pleier det naturlig nok å være mye snøarbeid, men i vinter har det vært annerledes:

– Vi har ikke hatt så mye snø, men desto mer is. Det er blitt mye hakking av is, i stikkrenner som går tette og skjæringer som er fulle av is som kjøver fram i sporet. Ellers går mye tid med til arbeid som sikkerhetsvakt, forteller Moholdt.

Annen type jobb

Da han begynte på jernbanen, var det mye sporarbeid. Det er det blitt mindre og mindre av. Nå er det entreprenører som tar disse jobbene. Derfor blir det mye jobbing som sikkerhetsvakt, særlig

i sommerhalvåret. Det er ikke bare interessant:

– Til tider kan det være kjedelig. Det er ikke alt arbeidet som en kan ta del i, og da blir det mye venting. Derimot blir det en del farting. I fjor sommer var jeg på pukktømmingslag på Nordlandsbanen, Trønderbanen og Meråkerbanen. Jeg var helt opp til Bodø, fikk se nye steder og treffe nye kolleger. Det er jo interessant når man ikke har vært der før. Slik blir det nok til sommeren også, forteller Moholdt.

I så fall er det sikkert at han har med i det minste rulle ski i bagasjen. Kjører han egen bil, er også sykkel en del.

Alltid idrett

Arne Moholdt gikk sitt første skirenn som 6-åring og har siden bare fortsatt med idrett. Han har vært med på sju USIC-mesterskap på ski og fem USIC-mesterskap i terrengløp. USIC er det internasjonale jernbaneidrettsforbundet. Deltagelse i disse mesterskapene har gitt Moholdt mange fine turer over hele Europa. Nå like før jul gikk turen til Rybinsk i Russland.

– Vi hadde en voldsom kuldeperiode under USIC i Russland, var nede i 30 minus. Da vi gikk klassisk-rennet, var det -24. Det ble gått halv distanse, men det var ikke snakk om å avlyse, forteller Moholdt, som altså ble beste ikke-russer i det løpet. Russerne har nemlig sin egen måte å rekruttere til jernbaneidretten på:

– I Russland er det slik at hvis de er lovende juniorer, blir de

ansatt i staten – om det er i jernbanen, hæren eller et annet sted, og så får de tre år på å vise at de kan bli gode. Han som vant klassiskrennet, vant for eksempel World-Cup 30 km duathlon på nyåret. Tror ikke disse er ute på vanlig arbeid i det hele tatt. Men hvis de ikke klarer å bli virkelig gode, så må de begynne å jobbe. Det er slik jeg har fått forklart systemet. Det var nok heltidsløpere vi møtte.

Fikk kreft

For et drøyt år siden ble Moholdt operert for kreft. To uker etter den siste cellegiftkuren stilte han på startstreken igjen.

– Når jeg kunne komme så fort tilbake, skyldes det nok at jeg var i så god fysisk form. Målet i vinter var USIC-mesterskapet. Derfor ble treningen intensivert i sommer, forteller hardingen, som også er sentral i organiseringen av skimiljøet hjemme i Ålen.

For sitt store engasjement lokalt fikk han for noen år siden Adresseavisens hedersrose. Enda større pris setter han på hedersprisen som veteranlauget i Norsk jernbaneidrettsforbund deler ut. Den fikk han for sitt nordiske mesterskap i langrenn.

– Så lenge jeg har lyst, er motivert og er frisk, kommer jeg til å drive med idrett. Jernbaneidretten har vært en fin del av arbeidet på jernbanen. Jeg synes bedriften kunne satt mer pris på den, ikke minst nå når stadig flere er opp-tatt av hvor viktig det er med fysisk aktivitet, sier Moholdt.



HAKKER IS: Denne vinteren har ishakka vært uunnværlig arbeidsredskap for Arne Moholdt.

SAGT OM JERNBANEN



«Statsminister Jens Stoltenberg har vært fullstendig fraværende i debatten om hva som kreves for å få NSB på skinner. Han fronter gjerne et norsk engasjement for å bevare regnskogen, men mister noe av sin troverdighet når han ikke viser det samme engasjement for klimavennlig kollektivtransport i eget land. De fleste europeiske land – fattigere enn Norge – har en togtrafikk som fungerer»

TORMOD HAUGSTAD, ansv. red. Teknisk Ukeblad

«Jeg vil ha meg frabedt at politikere, uansett politisk farge og plassering, skal gjøre det minste forsøk på å slå politisk mynt på situasjonen i Jernbane-Norge. Min bønn er ganske enkel, og dessverre er det slik at jeg har større tru på den bønningen jeg av og til ber i kjerka: Gjør noe. Legg de politiske prinsippene og det kortsiktige ønsket om politisk gevinst til side!»

PER OLE RANBERG, pendler på Vestfoldbanen

«Det har vært brist på penger til vedlikehold over lang tid fordi man ikke har prioritert å gi Banverket de ressursene det har vært behov for. Jeg synes at man som reisende skal kunne forvente at togene holder ruta selv når det er lang vinter»

ÅSA TORSTENSSON, infrastrukturminister (C) i Sverige, som har vært ille plaget av snø og kulde...

«Avinor lever godt på spritsalg og andre tollfrie varer som tidligere ble solgt i flyene og på flyplasser i utlandet. For å få «likestilling», slå derfor sammen Jernbaneverket og Vinmonopolet. Overskuddet kan komme Jernbaneverket til gode»

JAMES PARKINSON, chattesignatur på tu.no

«Under Bondevik 2-regjeringen forbedret regulariteten seg fra 77 til 90 prosent. Dette var fordi Høyre i regjering arbeidet målrettet med å få togene i rute»

ELIZABETH SKOGRAND, leder av Røyken Høyre og vara til Stortinget

NYTT DOBBELTSPOR

Binder sammen Lysaker og Sandvika

Tusener av tonn med jern og titusentalls kubikkmeter med betong må til når det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika bygges. Neste år vil Norges mest trafikkerte toglinje også være den mest moderne.

Tekst og foto: HILDE LILLEJORD





FULL KONTROLL: Skanskas menn har mye trening med å manøvrere seg i ulendt terreng og har full kontroll når de arbeider på forskalingstaket til tunnelportalen.

Det er en isende kald februar-morgen på Jernbaneverkets største utbyggingsprosjekt. På en massiv forskaling i tre klatrer noen spreke Skanska-arbeidere. Tilsynelatende uten frykt balanserer de trygt på toppen av taket til det som snart skal bli betongtunnelens portal, mens de snekrer, sager og støper.

Lang grop

Den 125 meter lange betongtunnelen skal føre det ene av de to nye

sporene fra fjellet ut i dagslys langs Engervannet.

Omtrent 20 meter ned fra tunnelportalen som nå støpes, strekker det seg en lang grop med støpte vegger – 720 meter mot Sandvika stasjon. Gropen kan minne om et avlangt basseng tappet for vann. Snart skal det fylles igjen med stein og ballastpukk før arbeidet med å legge skinner og sviller begynner 1. april 2010.

Regning på 7,5 millioner

Mens snøføyken blåser friskt på utenfor, sitter Rolf Harr Larsen bak en stor kontorpult inne på sitt varme kontor. Han er byggeleder for arbeidene i dagsonen øst for Sandvika og har det daglige ansvaret for å kvalitetssikre de arbeidene som utføres av entreprenøren Skanska.

Foruten å holde oppsyn med at arbeidene utenfor kontorriggen holder god nok kvalitet, har han ansvaret for å etterse at framdrift-

planene holdes. Og ikke minst: Fakturaer og utgiftsposter skal nøye gjennomgås.

– Akkurat nå sitter jeg med en regning på nesten 7,5 millioner kroner! Så det er mye tall som regnes på og kontrolleres, sier Larsen.

Pionerprosjekt

Entreprisen på Sandvika øst er omfattende både i kostnader og omfang. Her er det også valgt mange utradisjonelle arbeids-



LANGS VANNET: Vestgående trafikk på det nye dobbeltsporet kommer ut av tunnelen ytterst mot Engervannet og skal føres mot Sandvika stasjon. Betongkanalen på bildet skal først fylles igjen med stein og pukk før skinnene legges.



metoder. En av dem var å benytte wiresag, en diamantwire som snittet fjellveggen, sammen med pigging for å fjerne omlag 70 000 kubikkmeter fjell langs eksisterende spor. Hadde sprenging vært valgt framfor denne kombinasjonen av saging og pigging, ville det krevd stans i togtrafikken mange ganger i døgnet over en lang periode.

Det er det største og mest omfattende wiresagprosjektet i Norge så langt.

Også ved valg av betongtype har dette vært et pionerprosjekt.

– Hittil har det gått med 10 000 kubikkmeter med lavvarmebetong langs Engervannet. Dette er en ny type betong som ikke skiller ut så mye varme som vanlig betong, forklarer Larsen og legger til at det er det største prosjektet med lavvarmebetong i Jernbaneverket. Fordelelen med denne betongtypen er at den herder saktere slik at faren for sprekker i muren blir mindre. Det

BETONGTUNNEL: Vestover vil toget ledes ut av fjell-tunnelen gjennom en 125 meter lang betongtunnel før det kommer ut i dagslys ved Engervannet.



MED FRA STARTEN: Kjell-Bjarne Lillekvam har vært med på dobbeltsporets utvikling helt fra planfasen og arbeidet som assisterende byggeleder på parsellen mellom Asker og Sandvika før han begynte som byggeleder på Lysaker vest.

blir dermed mindre etterarbeid med å tette riss og sprekker. Det kan bli mange lange dager for Larsen bak kontorpulten, noe byggelederen ikke har noe imot. – Jeg trives godt som kontorarbeider og passer på å se an varmeldingen før jeg planlegger befarings, humrer han og titter ut av vinduet hvor Skanskas menn graver, klatrer, hamrer og støper videre i kulden.

911 tonn med armering
Seks kilometer øst fra anlegget i Sandvika munner tunnellopet ut noen hundre meter vest for Lysaker stasjon. Her har entreprenøren, Veidekke, i lang tid slitt med å stabilisere den leirholdige grunnen – før utgravingen av byggegropen og støpingen av den 175 meter lange betongtunnelen inn i fjellet kunne starte. På kryss og tvers blir jernstengene bundet og sveiset sammen av for-

skalingsarbeiderne fra underentreprenøren Armeringsservice. De arbeider med å klargjøre støpet av de to siste seksjonene av tunnelen. Til nå har de bundet sammen 911 tonn med armering for betongkonstruksjonene på Lysaker vest.

Krevende
Som en høvding skuer over markene sine står Kjell-Bjarne Lillekvam og observerer byggeplassen fra anleggsriggens veranda

mens han tar seg en røyk. Trønderen er byggeleder for arbeidene som Veidekke utfører. – Vi ble en stund litt forsinket under utgravingen av massene i arbeidsgropen, forklarer Lillekvam. Han ser litt bekymret ut et øyeblikk, men understreker at de nå ligger i rute etter at støpearbeidene har gått veldig bra. – Hva var det som gikk galt? – Det har i grunnen ikke vært så mye som har gått galt, men



BYGGELEDER: Som byggeleder er det mye ansvar og ikke minst papirarbeid, men Rolf Harr Larsen blir ikke lei av den grunn. Han trives godt med å være kontorarbeider.

utgravingen har vært mer krevende enn forutsatt på grunn av risikoen for utglidning av leirmasser. Flere helger med enkeltsporsdrift på eksisterende bane måtte til for å holde tidsskjemaet i fjor, og det skapte litt ekstra hodebry. Han legger heller ikke skjul på at det har vært utfordrende å arbeide med spor i drift på hver side av byggegropen, særlig med hensyn til sikkerheten for arbeiderne og trafikken på eksisterende spor. – Konsekvensene for eventuelle utglidninger ville vært enorme og derfor veldig viktig å unngå. Heldigvis er samarbeidet med entreprenøren veldig bra, konstaterer trønderen. Mens byggeleiderne overvåker støpearbeidene på hver sin side av tunnelens utløp, har jernbanetekniske arbeider overtatt i selve fjelltunnelen. Dobbeltsporet skal så stå klart for togtrafikk i 2011.

DET NYE DOBBELTSPOR

- Det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika er en del av jernbanens nye vestkorridor.
- I 2005 ble strekningen Sandvika-Asker åpnet for trafikk.
- Lysaker stasjon er utvidet fra to til fire spor og sto ferdig i 2009.
- I 2007 var Lysaker-Sandvika i gang og skal stå ferdig i 2011.
- Denne nye parsellen er 6,7 kilometer lang. 5,5 kilometer av strekningen skal gå i tunnel.
- Hittil er det produsert for om lag 2,35 milliarder kroner, og totalt skal dette prosjektet koste rundt 3,1 milliarder kroner.
- Fra august 2011 går togene på nye spor mellom Lysaker og Sandvika.
- Etter hvert vil det kunne gå 26 tog i timen i hver retning mellom Asker og Oslo, mens dagens grense går på 12 tog pr time.
- I tillegg til økt kapasitet og bedre punktlighet vil nytt dobbeltspor til Lysaker gi en reisetid med de raskeste togene fra Asker til Oslo på 18 minutter mot i dag 23 minutter.

Eventyrlig vekst på skinner

Rail Terminal Drammen har sammen med Green Cargo skapt et lite eventyr og bevist at det går an å vokse og tjene penger på sporet. Bedriften satset da andre avviklet og kan i dag konstatere at gods på tradisjonelle jernbanevogner er liv laga.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM



«Dette er vognlasttog i en nyere drakt med kunden i fokus»

ARILD EKELUND HANSEN, terminalansvarlig på Rail Terminal Drammen

AVISAPAPIR: Inne i terminalbygningen foregår omlasting fra vognlastvogner til containere eller biler. Her losses papir til Dagbladets trykkeri.



50 METER MED BIL: Denne semihengere går i fast rute med CargoNets tog. I Drammen lastes godset om fra vognlastvogner. Kjørestrækningen med bil i Drammen er på ca. 50 meter fra terminalsporet til CargoNets lastegate.



TRAFIKKSTRØMMER I 2009

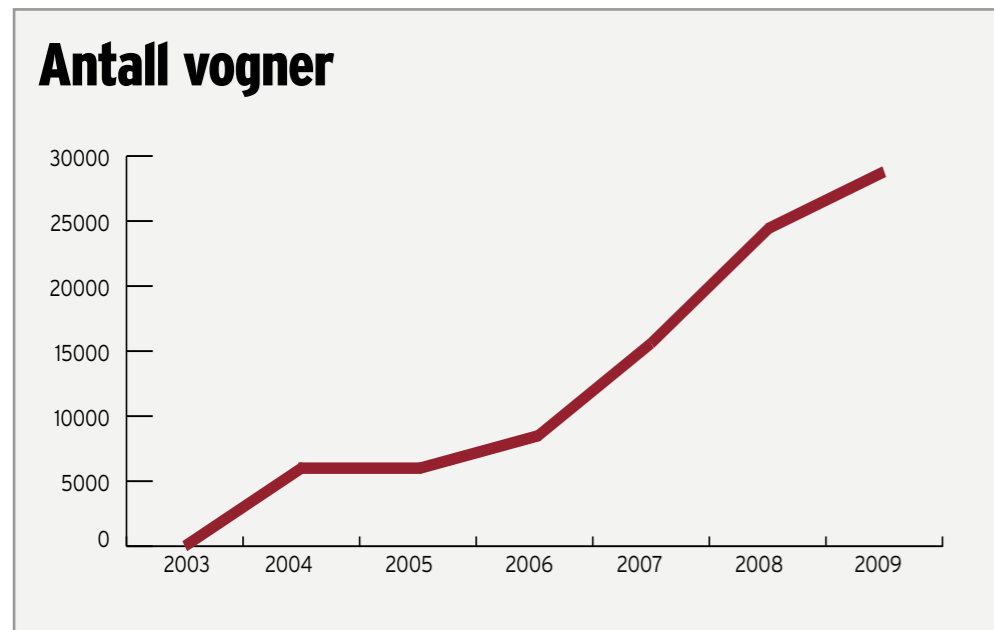
- Mosjøen-Drammen-Finspång: 200 vogner
- Drammen-Narvik-Drammen: 350 vogner
- Vogner med infrastrukturmaterieill til hele landet: 270 vogner
- Feedertog til Hønefoss 3-4 dager i uka: 600 vogner
- Biltog fra Malmø hver dag: 3 100 vogner
- Containervogner fra Gøteborg havn til Drammen 3250 vogner
- Containervogner fra Green Cargo, videre med CargoNet 1300 vogner
- Containervogner fra Green Cargo, videre med CargoLink 200 vogner
- Green Cargos to heltog per dag fra hele Europa 7500 vogner

Til sammen ga dette altså i 2009 28 800 vogner.

NYE TRAFIKKSTRØMMER

- Fra Alnabru har RTD ansvar for feedertog med ca. 600 vogner per år til Møller Logistikk på Lillestrøm. Dette kjøres to dager i uken med bildeler fra Volkswagen og Audi i Tyskland.
- RTD har ansvar for transport av nye jernbanskinner fra Østerrike via Alnabru til Hauer seter.
- Fra 1. januar 2010 har RTD overtatt driftsansvaret for terminalen på Rolvsøy. RTD ønsker å utvikle trafikken til Rolvsøy etter mønster fra terminalen i Drammen.

GODSVOGNER: På Hønefoss er det stadig et betydelig antall godsvogner av ulike typer i omløp.



– Det har slett ikke vært enkelt. Noen ganger føler vi at vi driver med dette mer på tross av enn på grunn av de rammebetingelsene vi har, sier daglig leder i Rail Terminal Drammen, Lars H. Strøm. Sammen med faren og grunnleggeren av spedisjonsfirmaet H. Strøm AS, Halvor Strøm, har han startet Rail Terminal Drammen (RTD) AS.

Sparer 96 millioner

Det har blitt store dimensjoner over virksomheten: – Vi har hatt vekst hvert eneste år siden starten i 2004, sier Lars H. Strøm. I 2009 ble det ekspedert 28.800 vogner inn og ut av terminalen i Drammen. Hver eneste dag tas tre godstog med alle slags vogner imot i Drammen. En miljøkalkulator viser at virksomheten

sparer samfunnet for 96 millioner kroner i året i miljøkostnader i forhold til om transportene gikk på veien.

Fra hele Europa

– Dette er vognlasttog i en nyere drakt med kunden i fokus, sier Arild Ekelund Hansen. Han er markeds- og terminalansvarlig på RTD. Det gamle begrepet vognlasttog er byttet ut med flexi-tog. – Det betyr at vi tar imot alle typer vogner her, inkludert containere, forklarer Ekelund Hansen. – I flexitogene har vi mye vogner som går i faste omløp. Fra Sverige via Green Cargos knutepunkt på Hallsberg kommer det vogner til Drammen fra hele Europa.

Vognene inneholder alt fra toalettpapir og tørkeruller til stål og baderomsfliser. Det går faste

vogner fra Italia med baderomsfliser, fra Tyskland med papir, fra Finland med stål og papir og fra Nord-Sverige med papir.

– Vi tar imot vognene på våre terminaler i Drammen og på Rolvsøy. På terminalene blir vognene losset enten rett over på bil for transport til kunde eller til lager. En rekke containere går daglig videre med CargoNet til Stavanger og Bergen og med CargoLink til Trondheim, sier Ekelund Hansen.

Stor lastekapasitet

Norge er et importland. – Men vi sender da mye last i retur også, sier Ekelund Hansen. Han forteller om aluminium fra Mosjøen som kommer til Drammen med Cargo Links tog, om returpapir fra et sidespor ved

Hønefoss, om tømmer som sendes til sagbruk i Sverige.

– Alt dette hadde jo gått på bil hele veien om det ikke var for oss, smiler Ekelund Hansen.

Gjennom de siste årene har begrepet godsterminal ofte vært ensbetydende med lange lastegater og opplasting av hele containere og semihengere. CargoNet har lykket i å skape mye trafikk mellom landsdelene med å satse på dette.

På RTD i Drammen satses det på å fylle hele vogner for flere ulike avsendere og mottakere.

– På den måten utnytter vi vognenes store lastekapasitet. Disse store vognene med papir til dagligvarehandelen laster for eksempel like mye som to og et halvt vogn-tog, sier Ekelund Hansen og peker på en av vognene som losses inne i terminalbygget.



« ... vi driver med dette mer på tross av enn på grunn av de rammebetingelsene ... »

Lars H. Strøm, daglig leder i Rail Terminal Drammen,

Stadig mer på tog

Mye av godset som kommer inn til RTD, sendes videre på biler. Men mye og stadig mer går også videre med tog. RTD er en betydelig kunde hos CargoNet og Cargo-link.

– Vi laster om her på terminalen til semihengere og sender dem med CargoNet til Stavanger og Bergen, vi sender Green Cargos containere videre til hele landet med CargoNet, og vi sender hele vogner og containere med Cargo-link. Også vogner med papir sendes fra Drammen gjennom Sverige til Narvik med Green-Cargo. Det er i det hele tatt ikke gjort på noen formiddagstimer å skaffe seg full oversikt over virksomheten ...

- Kjempejobb

På terminalen disponerer RTD 13 000 kvadratmeter lager og har

2300 meter spor på terminalområdet. Sporene er fullt belagt.

– Her i Drammen leier GreenCargo skiftetjenestene av CargoNet, og Jernbaneverkets folk i stillverket på Sundland gjør en kjempejobb med å fordele all trafikken, sier Ekelund Hansen.

Kundekontakt

Lars H. Strøm er opptatt av at RTD er aktiv for å skaffe transport som er egnet for sin virksomhet. – Vi er speditører og ikke ekspeditører, understreker han. På RTD sitter man ikke og venter på transportoppdragene.

Godstransport på jernbane er miljøvennlig. Det er opplest, vedtatt og bevist. Likevel er det så uendelig mye lettere å drive godstrafikk på vei. Lars Strøm vet hva han snakker om, for bedriften hans driver med begge deler.



HOLDER UTKIKK: Ole Ivar Breili holder utkikk når vogner skyves inn til en av fabrikkene.

På skinner hele veien

Virksomheten ved Rail Terminal Drammen skaper grunnlag for flere nye lokale godstog, såkalte feeder-to, som mater vogner inn til en større terminal for innsetting i langdistansegodstog.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

På oppdrag for RTD kjøres det nå feeder-tog fra både Drammen, Alnabru og Rolvsøy.

Fra Drammen til Hønefoss-området kjøres feedertog tre ganger i uka, og trafikken er økende.

I ny drakt

Egentlig er det et gammelt godstog-oppbygg som nå gjenoppstår i ny drakt. For noen tiår siden var det vanlig med lokale godstog som skiftet vogner inn og ut fra

bedrifter med egne sidespor. Nå kjøres togene fra små godsknutepunkter og mater inn til større terminaler. Modellen er svensk, og i Sverige har flere mindre togselskap bygget opp slik virksomhet. Også i det første norske selskapet som driver slik virksomhet, er det svenske interesser med. Togselskapet Railcare Tåg AB har sikkerhetssertifikat i Norge og står for trafikken.

Grenland Rail eier togmateriell og har ansatt lokførere og annet nødvendig

personale for virksomheten. Den store forskjellen på de nye feedertogene og de gamle lokalgodstogene er at feedertogene inngår i faste transportopplegg over lange distanser og altså ikke er basert på «tilfeldig» trafikk. Mange av de faste vognene til og fra Hønefoss går for eksempel i rute fra Piteå helt nord i Sverige. Med feedertoget kan transporten gå på skinner hele veien.

Nærhet

– Her jobber alle for hverandre for å få trafikken til å gli best mulig, sier lokfører Øystein Ekeli. Sammen med Ole Ivar Breili er han i ferd med å levere råstoff til Norpapp, hente returpapir til Piteå og sviller til Jernbaneverket. Konseptet med små tog og et lite selskap gir en veldig

nærhet til produktet, slår Ekeli fast.

Hver dag kommer tre store Green Cargo-godstog fra Sverige til Rail Terminal Drammen (RTD) med mange ulike vogntyper.

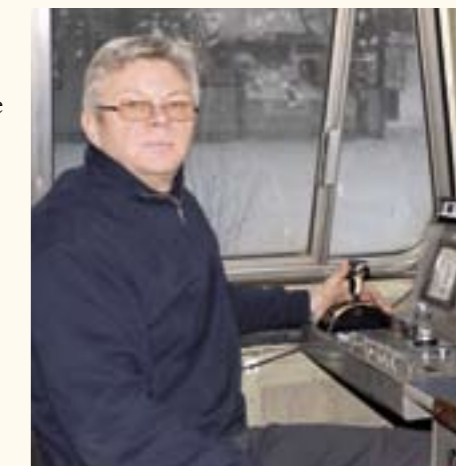
Vognene blir for en stor del losset på terminalen i Drammen. Noe blir omlastet for biltransport ut til butikker eller bedrifter, noe lastes over i containere eller semihengere for videretransport med CargoNet eller Cargolinks godstog, og noe blir altså sendt videre med lokale feedertog. I motsatt retning er det feedertog, godstog fra andre landsdeler og biler som mater transportene inn til terminalen.

Industri

Nord for Hønefoss går den nordligste delen av Randsfjordbanen gjennom et

område med mange industribedrifter. Den mest kjente, Norske Skog Follum, la nylig om til biltransport etter at papirproduksjonen der er redusert. Men andre bedrifter i området har behov for råstoff langveis fra.

Norpapp er en av bedriftene som får råstoff med jernbane, Spenncon en annen. Norpapp får innlegg til bølgepapp-produksjonen og Spenncon får stålnett til produksjon av betongkonstruksjoner. Også tømmer og sviller er vanlige innslag i feedertogene. Det er også konkrete samtaler for å øke trafikken Drammen – Hønefoss med andre vareslag, og dermed blir det trolig flere kjøredager i uka på feedertoget.



FOR HVERANDRE: – Her jobber alle for hverandre for å få trafikken til å gli best mulig, sier lokfører Øystein Ekeli i Grenland Rail.



«I vår verden kan vi ikke sitte stille og vente på neste rullering av Nasjonal transportplan»

HALVOR STRØM, grunnlegger av H. Strøm AS

Filosofen

Filosofien til Lars H. Strøm og RTD er å bruke jernbanetransport så mye som mulig. For å få til det har selskapet leid den gamle terminalen til NSB Gods i Drammen. Her foregår det en hektisk aktivitet med skifting av vogner, omlasting og sortering av gods. Herfra settes det opp nye godstog tilbake til Svevige, men også vogner og egne tog utover i Norge.

Grenseoverskridende

– Er dere en konkurrent til CargoNet?

– Nei, vi oppfatter oss ikke som det. Vi driver med en virksomhet som de ikke bedriver. Vi ønsker å bruke CargoNet og tilfører dem faktisk ganske mye trafikk, sier Lars H. Strøm. – Her i Drammen og på terminalen på Rolvsøy kjøper vi også skiftetjenester av CargoNet og samarbeidet er godt, bedyrer han.

Strøm er likevel tydelig på at RTD og CargoNet har helt forskjellig tilnærming og filosofi i forhold til godstrafikken på jernbane. Der CargoNet rendyrker og konsentrerer seg om containere og faste togstammer, der satser RTD på vognlast og skifting. RTD satser på grenseoverskridende godstransport med sine «flexitog».

Der CargoNet ønsker skreddersydd terminaler for sin virksomhet, ønsker RTD terminaler med flerbrukerløsning og lagerplass og innendørs losse-/lasteanlegg for flere typer godsvogner.

Terminal på Kopstad?

– Vi ser jo at nye godsterminaler planlegges uten slike fasiliteter som vi er avhengige av, sier Lars H. Strøm. Vi har derfor selv tatt initiativ til en ny slik terminal som kan dekke både våre og andres behov. Konkret har vi foreslått og fått kartlagt et område ved Kopstad i Vestfold til dette for-

målet. Saken er drøftet både med Jernbaneverket, departementet, Vestfold fylke og Horten kommune samt berørte grunneiere.

– Vi mener Kopstad er et ideelt sted. Det ligger «jomfruelig» til midt i trafikknutepunktet for Norges mest moderne infrastruktur (ny 4-felts motorveg og dobbeltsporet jernbane), samt ideelt som geografisk punkt med hensyn til befolkningstetthet. – Dette er et ideelt punkt for mottak og distribusjon av varer importert over flere sentrale havner, sier Strøm.

Sporveksel og NTP

– Det vi driver er jo midt i det som samfunnet vil at vi skal gjøre, sier Lars H. Strøm. – Vi overfører mye trafikk fra vei til bane og kan fortsatt overføre mye mer.

På Kopstad har RTD bedt om å få benytte tunnelstein fra det kommende anlegget av nytt dobbeltspor like ved. Selskapet ønsker seg tilsagn om at det legges inn sporveksel til Vestfoldbanen ved terminalen, og at det bygges atkomstveier.

– Vi møter mye velvilje og stor forståelse for dette i Jernbaneverket. Likevel mangler fortsatt avklaringen vi er avhengige av, sier Strøm.

– I vår verden kan vi ikke sitte stille og vente på neste rullering av Nasjonal transportplan for å få bekreftet byggingen av en slik sporveksel, sier styreleder og grunnlegger av spedisjonsfirmaet H. Strøm AS, Halvor Strøm. – Skal en slik virksomhet kunne vokse, må det legges til rette i form av en ny terminal.

– Vi tilbyr oss å bygge terminalen, bare vi får nødvendige tillatelser og tilsagn. Vi har forståelse for at ting må sees i sammenheng og tas i rekkefølge. Men skal vi ha vekst i godstrafikken på jernbanen slik politikerne snakker om, eller skal vi ikke?



JBV justerer godsstrategien

– Vi i Jernbaneverket har stor forståelse for den utålmodigheten som Rail Terminal Drammen (RTD) signaliserer, sier Øyvind Rørslett, fungerende plan- og utviklingsdirektør i region øst.

Rørslett understreker at Jernbaneverket tar inn over seg at erfaringene fra Drammen – at en kundeorientert vognlasttrafikk er liv laga på norsk jernbane: – Godsstrategien vår må også ta høyde for denne typen trafikk, sier Rørslett.

Legge til rette

– Vi synes det er flott at RTD lykkes så bra med virksomheten sin, sier Øyvind Rørslett. – Dette er en virksomhet som helt konkret bidrar til at samfunnet får mer godstrafikk over fra vei til bane, slik målsettingen er. Jernbaneverket forsøker å legge til rette så godt det lar seg gjøre for denne typen aktører, men det er ikke alltid lett å forene krav om raske avklaringer i kompliserte planprosesser, sier Rørslett.

Sporveksel?

– Eksemplet med sporvekselen som RTD ønsker lagt inn på den nye Vestfoldbanens dobbeltspor på Kopstad er egentlig ganske illustrerende, sier Rørslett. – Der vil RTD bygge en terminal som kan få enda mer gods over på jernbane i framtiden. Samtidig har Stortinget og Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket legge til rette for at Vestfoldbanen tilpasses hastigheter på 250 kilometer i timen. På en slik bane er det ikke bare å love at det skal legges inn sporveksler til sidespor uten at dette utredes grundig først.

Lytter til RTD

Rørslett forteller at gjennom den konseptvalgutredningen (KVU) som nå lages for godsterminal og transportsystemet i Drammensområdet blir behovene også for andre typer gods enn containere og semihengere tatt med.

– Dette skjer mye som en følge av at RTD har bevist at dette er en godstrafikk som også egner seg på jernbane, og som kan vokse videre, sier Rørslett. – Vi har en løpende dialog med RTD og vil forsøke å tilrettelegge så godt det lar seg gjøre, understreker han.

På høring

Høringsfristen for kommentarer til et nytt konsept og forslag til første byggetrinn på Alnabru går ut i disse dager. Skal den største stasjonen og det absolutte godsnaget i Norge fungere inn i framtida, må det store investeringer til. Men disse er det regnet på vil være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Målet er en dobling av godstransporten på bane innen 2020 og en tredobling innen 2040. Når Alnabru en gang står ferdig, skal den kunne håndtere 2 mill. TEU (20-fots containere). Det er mer enn dobbelt så mye som går over Skandinavia største havn, Göteborg, i dag!

«Nattog» til Birken

NSB setter opp et eget tog fra Oslo om kvelden fredag 19. mars der Birkebeinerløperen kan sove seg fram sittende til Rena. Etter løpet står toget klart til retur på Lillehammer. Løperne skal benytte samme sete tilbake. Bagasje som ikke trengs over fjellet, kan derfor ligge igjen i toget. Se mer info på www.nsb.no.

Tidlig ute

Det er antatt anleggsstart på utfylling til nytt dobbeltspor nordover fra Eidsvoll stasjon nå i mars. Når det blir etablert et spor på fyllingen, er det derimot vanskelig å anslå ettersom prosjektet ikke er nevnt i Nasjonal transportplan for 2010-2019. Årsaken til at fyllingen blir anlagt, er at Statens vegvesen tilbød massene gratis fra arbeidet på E6. Dessuten vil det komme til nytte nå også i og med at Jernbaneverket i løpet av et par år skal forlenge kryssingssporet og bygge et vendespor nord for Eidsvoll. Selv med 44 lastebillass om dagen vil vegvesenet ha masse nok til å holde på i et helt år.

Partisprik

Innad i Arbeiderpartiet i Østfold er det vanskelig å velge mellom melk og honning. Mens fylkesordfører Ole Haabeth er hard på at fylket må prioritere dobbeltspor gjennom hele fylket på topp, vil Askim-ordfører Trygve Westgård også ha dobbeltspor på Østre linje mellom Askim og Spydeberg. Det begrunner han med at det faktisk er flere som reiser med tog på Østre linje enn det er som reiser mellom Sarpsborg og Halden.

Jernbanefag på time planen

Jernbanevirksomhetene trenger en mengde nye medarbeidere på alle nivå i løpet av noen år. Nå går hele bransjen sammen om å håndtere utfordringen.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

- Vi snakker ikke om å rekruttere til Jernbaneverket, men til jernbanefag. Det er ett fett hvor de jobber, bare de jobber med jernbane, sier hun som nettopp er ansvarlig for å rekruttere til Jernbaneverket, Bente Tangen. Men nå spiller det altså mindre rolle hvor en lærling havner, bare de vil arbeide med jernbanefag!

Organisasjonsdirektør Vigdis Saure ser med bekymring på alderssammensetningen i Jernbaneverket. Tallenes tale er overtydelig: I løpet av noen år når en tredel av samtlige ansatte i Jernbaneverket 62 år og kan pensjonere seg.

- Vi har ansvaret for at det finnes tilstrekkelig mange med all den fagkompetansen jernbanen trenger, og det ansvaret tar vi. Men vi klarer ikke å løse dette uten at hele bransjen er med på å dra lasset, sier Saure. Etter å ha møtt hele bransjen til en diskusjon om rekruttering og utdanning har hun fått et entydig svar på at de er med.

Gjelder alle

I Baneservice AS har de den samme utfordringen, forteller HR-sjef John-Erik Johnsen. - Hos oss ligger snittalderen på 48-49 år. Vi er 300 fast ansatte. Bare for å klare veksten trenger vi 50-80 nye hvert år. Vi



SER LYST PÅ DET: Rekrutteringsansvarlig Bente Tangen og organisasjonsdirektør Vigdis Saure er fornøyd med å få en samlet jernbanebransje til å brette opp ermene sammen for å rekruttere til jernbanen. FOTO: ØYSTEIN GRUE

skal faktisk i løpet av noen år rekruttere flere enn vi er ansatte i dag!

Det er heller ikke bare «i pukken» det må fylles på med flere. Det gjelder også for ingeniører. Men det er kanskje ikke så rart at jernbaneingeniører er blitt en sjelden art når det på NTNU ikke har vært noen i en hovedstilling med snevert fokus på jernbane siden 2. verdenskrig. Det tror professor Asbjørn Hovd kan skyldes at jernbanefag er en kompleks sammensetting med elementer fra flere fag. Men han øyner en løsning:

- Det er mulig å sette sammen et utdanningsløp med jernbanefaglige kurs som allerede finnes. Dette kan NTNU bygge opp til en masterutdanning, men da trenger vi støtte fra næringslivet.

Satt på spissen

Det siste tiåret har det ikke vært så mye behov for folk til vedlikeholds- og fornyelsesjobber ved jernbanen i Norge. 2009 ble året det ble så bratt:

- Med flere penger over statsbudsjettet og en omfangsrik tiltakspakke i tillegg ble situasjonen snudd på hodet. Men knappheten på ressurser er ikke noe vi bare kan ordne over natta, sier Vigdis Saure, som etter møtet med hele bransjen sitter igjen med to bredt sammensatte arbeidsgrupper som sammen skal finne løsninger. Den ene arbeidsgruppa skal se hva som kan gjøres overfor det videregående skoleverket. Den andre skal se mot universitet og høyskoler.

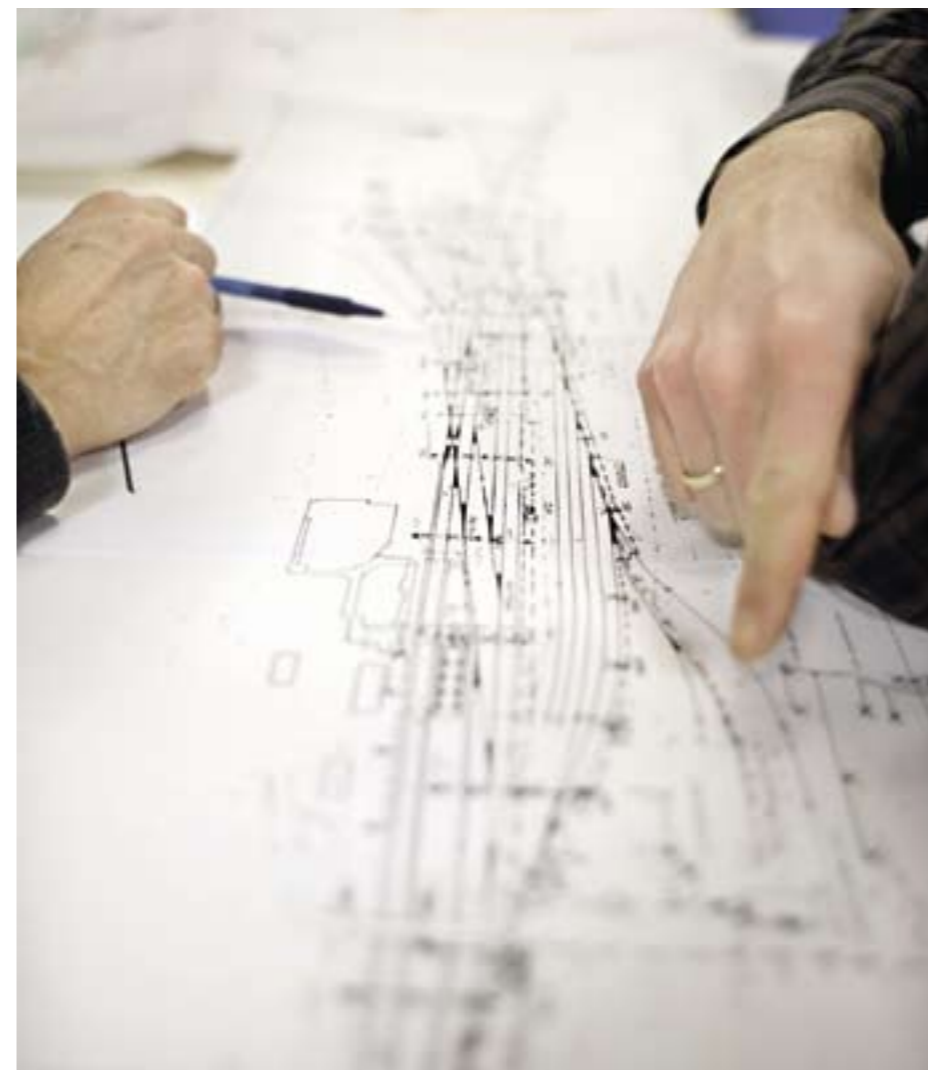
- Vi skal fortsatt kartlegge behovene, og så skal vi sammen gå ut og markedsføre jernbanesektoren, lover Saure.

Aktuelle tiltak

Utfordringene er mange når jernbanesektoren skal fylles opp med kompetente medarbeidere innen en rekke ulike fagområder og på alle nivå.

Vigdis Saure vil ha en mer systematisk bruk av sommerjobber for å få ungdom til å lukte på jernbanen som karrierevei.

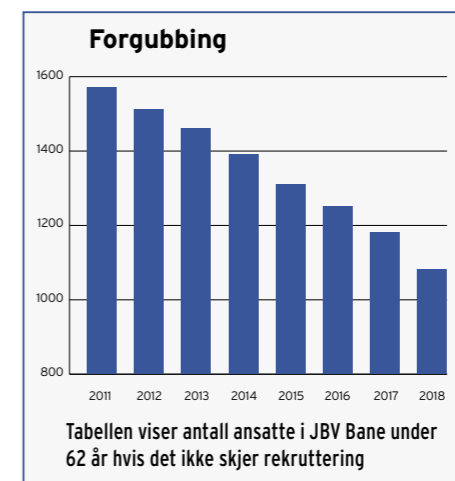
- Vi må se på hvilke muligheter vi har til



MASTERUTDANNING?: NTNU signaliserer at det er mulig å bygge opp en masterutdanning i jernbanefag. FOTO: HILDE LILLEJORD

å vise oss fram. Dessuten må vi få på plass jernbanefag som en naturlig del av studiene ved noen videregående skoler og innen høyere utdanning, sier Saure, som heller ikke glemmer sin egen skole, Norsk jernbaneskole: - Norsk jernbaneskole har vokst kraftig siden oppstarten i 2005. Nå må vi videreutvikle skolen og ikke minst tilpasse oss de ønskene som kommer fra bransjen, sier hun.

Hun har også et siste mål - eller ønske: - Vi må få de ansatte til å stå i jobb til pensjonsalder.



Dårlig år

NSB har telt opp antall passasjerer i 2009 og melder om en nedgang på 1,7 prosent på landsbasis til totalt 51,47 millioner reiser. Den nedgangen som slår sterkest ut i antall reisende, er for lokaltog rundt Oslo (-1,6%). Det er her millionene reiser. Med unntak av Østfoldbanen (+1%) og Nordlandsbanen (ingen endring), er det til dels betydelig prosentvis nedgang på mange strekninger. Dette begrunnes med finanskrisen og dårlig punktlighet i fjor.



Bybane

Konsulentselskapet Rambøll er engasjert av Trondheim kommune for å vurdere bybane i Trondheim. Analysen skal foreligge i løpet av våren og danne grunnlag for en politisk beslutning om en mulig bybane og utvidelse av trikkesporet som Gråkallbanen i dag benytter. Vedtaket i formannskapet om å gå videre med trikketønnen i Trondheim ble gjort mot stemmene til Høyre og FrP. Disse partiene vil ikke binde opp kommunens midler til å subsidiere en trikk i byen. Sporveien i Trondheim ble nedlagt i 1988 mens Gråkallbanen gjenoppsto med egen drift i 1990.

Tele-apartheid

BaneTele AS ble i fjor solgt til Bredbåndsaliansen. En forutsetning for salget var at det blir bygd et fysisk skille mellom det som er tidligere BaneTele-eiendom og det som tilhører Jernbaneverket. Denne byggejobben til 60 millioner kroner fordelt på minst 150 rom og hus med teleteknisk utstyr landet over har Jernbaneverket Utbygging nå gått løs på. Når skilleveggen med nødvendig sikkerhetsluse inn til Jernbaneverkets egne fiberkabler, koblinger og tavler er bygd, får Ventelo Networks, som er det nye navnet på BaneTele, fortsatt løsere med sitt utstyr i det samme bygget.

– Men hvor skal togene sove?

– Det er nødvendig å tegne et fullstendig infrastrukturilde av jernbanen i Norge, slik at man alltid kan ha målet i sikte uavhengig av økonomiske og politiske konjunkturer, sier Christian Knittler, som har hodet fullt av ideer og forslag ...

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Senioringeniøren med fortid i Deutsche Bahn må ty til hjelpemidler når han skal forklare jernbaneplanleggingens dilemma. Han griper tusj og tegneark og tegner opp pyramiden som skal illustrere veien fra visjon til konkret løsning. Nederst, som en grunnmur, skriver han «hovedplan», det er den som trekker opp de tekniske løsningene. Nivået over kaller han «utredninger», beskrivelsen av mulige alternativer. Det er her Knittler befinner seg til daglig.

På toppen av pyramiden forvalter Jernbaneverkets direktør visjonene, med sine strategier rett under. Men på tegningen hviler ikke disse to øverste nivåene på de to nederste, nei, de henger liksom i lufta over bakken. Mellom tanke og virkelighet finnes et åpent, hvitt felt. Knittler nikker ettertenksomt, og stipler inn de manglende nivåene «konsept» og «dimensjonering».

– Vi prøver å fylle gapet så godt vi kan. Denne prosessen er Jernbaneverket midt inne i nå.

Vendt mot nord

Selv vokste Christian Knittler opp i landsbyen Geesthacht ved Elben, tre-fire mil sørøst for Hamburg i det tidligere hertugdømmet Lauenburg i Schleswig-Holstein. Alle-rede som svært ung var han

fascinert av Norden og var lei seg fordi han ikke bodde litt nærmere Jylland, der elevene ble tilbudt dansk som skolefag.

– Allerede som ganske ung var jeg med broren min på sykkeltur til Danmark. Siden ble det turer opp norskekysten helt til Nordkapp, og bryllupsreisen gikk til Island. Nå har familien bodd fire år i Oslo, forteller tobarnsfaren på perfekt norsk.

Med toget i mente

Så hadde han i tillegg denne brennende lidenskapen for jernbane, uten at han helt kan forklare hvor lysten kom fra. Ikke hadde han noen guttedrøm om å bli lokomotivfører, og toget i hjembyen ble nedlagt lenge før han ble født.

– Jeg utviklet nok tidlig en forståelse av toget som det mest miljøvennlige transportmiddelet og var veldig skuffet over alle sidebanene som ble lagt ned i Tyskland på sytti- og åttitallet.

Så ble det sivilingeniørstudier med fordypning innen transport-systemer og planlegging. Han syslet særlig med sporveier og T-baneløsninger, men hadde hele tiden jernbanen i mente.

– Diplomoppgaven førte meg litt ut på sidelinjen, der utredet jeg en overordnet sykkelvei langs kysten østover mot Polen, og jeg mistet

nesten jernbaneperspektivet en stund. Men så søkte Deutsche Bahn trainees, og jeg kunne vende tilbake til hovedsporet.

Mest annerledes

Deutsche Bahn! En verdensgigant med utrolige 220.000 ansatte, preget av tysk grundighet og presisjon, til stede i Norge blant annet som eiere av Schenker, som for et par år siden overtok Linjegods. Så heldige lille Jernbaneverket har vært som har klart å rekruttere den unge sivilingeniøren fra denne framskredne jernbanekulturen. Christian er ikke umiddelbart enig i framstillingen.

– Jernbanen er ikke nødvendigvis bedre i Tyskland, bare ganske annerledes! Når man besøker ulike land og ser hvordan ting fungerer der, tenker man uvilkarlig at «solch ein Ding müssen wir auch haben», men så enkelt er det ikke å sammenlikne. Organisasjonen i Tyskland er for eksempel preget av en hierarkisk tradisjon som ikke nødvendigvis vil funke i Norge. Også tekniske og klimatiske faktorer spiller inn. Derfor nøler jeg med å lansere tyske løsninger her.

Mer enn dobbeltspor

Intervjueren spør hvorfor jernbaneplanlegging må være så utrolig komplisert. Er det ikke bare å

«Vi må tenke helhet og system»

«Jernbanen er ikke nødvendigvis bedre i Tyskland, bare ganske annerledes»

forstå at jernbanen er i samme situasjon som smale landeveier med grusdekke for femti år siden, med møteplasser for hver kilometer, og så forordne dobbeltspor over hele linja? Knittler sukker en smule oppgitt over denne typen naivisme.

– Dobbeltspor er selvfølgelig en avgjørende faktor, som fører til svært kraftig kapasitetsøkning. Derfor planlegger vi også dobbeltspor på flere strekninger. Men dobbeltspor er likevel bare halve sannheten. Vi må i tillegg ha tilsvarende stasjons-, vende- og hensettingskapasitet, samt strømtilførsel og tele. Poenget er at vi må tenke helhet og system!

Ikke bare toppfart

Han tror i det hele lite på lettvinte enkeltløsninger løsrevet fra helheten. Som at alle nye dobbeltsporstrekkninger skal dimensjoneres for en toppfart på 250 km i timen.

– I denne diskusjonen havner Jernbanelverket i en fortvilet situasjon. Selvfølgelig ønsker vi høyhastighet, men det gir gale signaler kun å fokusere på toppfart. Hva som teller er den samlede kjøretiden, og da kan en viktigere faktor være å øke for eksempel utkjøringshastigheten fra stasjonene. 250 km i timen kan være smart på lange strekninger som mellom Oslo og Trondheim, mens en tilsvarende dimensjonering på Follo-banen kun vil ha full effekt om man også kan holde hastigheten oppe gjennom stasjonsområdene!

Må avgjøres raskt

– Så må man også definere hva slags trafikk som skal gå på den aktuelle strekningen. Det hjelper lite med lyntog om de blir liggende bak godstog i sneglefart. Som du ser, må mange faktorer tas hensyn til i en helhet, og vi har heller ikke all verdens tid på oss, for jo lenger vi venter med å komme på banen,

jo vanskeligere blir det å finne plass. Tenk bare på alle planene og utbyggingen som finnes rundt Oslo S. Vi må sette av plass til nye baner, men hvilke? Og dette må avgjøres raskt. Det holder ikke med en ny Oslostunnel og 140 ekstra togsett om vi ikke har soveplass til disse togene i området rundt, for å nevne ett eksempel.

Ingen kritiker

Christian Knittler framstår som en mild person. Entusiastisk. Nysgjerrig. Som ikke gir seg før han finner forklaringer og omforente løsninger, men som likevel bestemt understreker at han på ingen måte ønsker å stå fram som noen kritiker.

– Men én av grunnene til at jeg er så glad i det norske samfunnet er at det er så preget av dialog og felles forståelse av demokratiske prinsipper. Så vi skal nok finne ut av jernbanesystemet, tror den sympatiske tyskeren.

TYSKLAND: Mange er bekymret over arbeidsplassene i bilindustrien, men overser de 220.000 jernbaneansatte!



FORSINKET: 20 minutter forsinket ruller München-toget inn på Zagrebs sentralstasjon. Forsinkelsen skulle henge ved artikkelforfatteren i nesten to døgn.

Selv tyskere feiler iblant



«I Tyskland går alt på skinner». NSB og Jernbanelverket har på flere måter vært i hardt vær denne vinteren, og det har ikke manglet på presseoppslag om at alt er så meget bedre nedover i Europa. Men stemmer det virkelig?

Tekst og foto: SVEN MARIUS UTKLEV GJERULDSSEN

Jeg benytter tog så ofte jeg kan, både i jobb og privat. Det er komfortabelt, gir gode muligheter til effektiv utnyttelse av reisetiden til å arbeide – og man kommer seg stort sett frem til oppsatt tid. Som pendler på Vestfoldbanen har imidlertid pendlingen denne vinteren i litt for stor grad vært preget av forsinkelser og avvik. I og med at jeg nå nærmest skulle krysse Europa på langs, regnet jeg med at jeg kanskje ville få oppleve avvikshåndteringen i andre land i praksis, og dermed ville kunne sammenligne den med situasjonen i Norge.

Reisen skulle gå fra København

til Zagreb og tilbake. Når jeg kun tok tog fra København, og ikke fra mitt hjem i Larvik, skyldes det den totale mangel på gode korrespondanser fra Norge til kontinentet. Å reise hele veien med tog ville forlenge reisetiden med et tosifret antall timer. Fly til København og tog videre (med opphold i Hamburg og München) ble derfor løsningen.

En gryende uro

Etter en vellykket reise ned til Zagreb og et fruktbart møte, sto hjemreisen for tur. Jeg oppdaget med en viss uro at toget mitt var meldt 20 minutter forsinket. Over-

gangen min i München var nokså knapp.

Det forholdsvis nedslitte utenlandstoget ble brukt som lokaltog mellom Zagreb og omkringliggende byer. Togets forsinkelse holdt seg dermed på 20 minutter. Da jeg var kommet et stykke inn i Slovenia, hvis landskap var forbløffende vakkert og majestetisk, døset jeg av.

Strandet

Brått blir jeg revet ut av drømmeland av konduktøren. Han spør på tysk:

– Skal ikke du til München? Jeg titter ut og undres på om jeg

virkelig har sovet meg helt frem.

– Jo, det stemmer, er alt jeg klarer å få frem.

– Da må du av her. Toget går ikke lenger enn Villach – vi er innstilt videre.

Villach er en østerriksk by med drøye 58.000 innbyggere. Den har en relativt stor jernbanestasjon, men få tog til München. Jeg gikk inn i stasjonsbygningen for å finne ut hvordan jeg skulle komme meg videre. Etter hvert fant jeg en betjent billettluke.

– Unnskyld, hvorfor ble toget til München innstilt?

– Det er ikke innstilt. Det forlot Villach i rute.

– Nei, det gjorde det ikke. Jeg ankom med det toget, og det er innstilt.

– Toget gikk i rute. Det ankom stasjonen 24 minutter forsinket, 17.30, og da hadde toget allerede forlatt stasjonen for 12 minutter siden.

– Så det forlot stasjonen før det ankom?

– Ja, det gjør det hver dag. Vi har taktruteplan her i Østerrike, vi venter ikke på vogner fra forsinkede utenlandstog. Det var bare koblingen av togene som ble innstilt, ikke selve toget. Det er i rute. – Jaha, kan jeg få en bekreftelse på at toget ble innstilt som gjenomgående tog, da? Jeg innså at denne reiseregningen ville bli krevende å skrive.

– Nei. Jeg kan kun bekrefte at toget var 24 minutter forsinket ved ankomst Villach, repliserer damen bak skranken, og skriver ut en forsinkelsesbekreftelse.

– Jeg skal rekke et nattog i München. Har du noen gode ideer til hvordan jeg skal få til det?

– Du kan jo ta drosje.

– Det blir vel dyrt?

– Ja.

– Hvem skal betale det? Billettselgeren ser ned på plassbilletten min, som er kjøpt gjennom NSB.

– Tja ... Det må vel bli dette selskapet. NSB, står det vel?

Jeg tenkte med en viss humor på hvorledes NSBs kundesenter ville reagere på et slikt krav, og slo fra



«Årsaken til alle forsinkelsene var «feil på sporet» grunnet all snøen»

meg tanken på drosjetur. ÖBBs tilbud til passasjerene var et tog et par timer senere, som gikk til Salzburg. Derfra var det minibuss til München.

Et behagelig intermezzo

Salzburgtoget viste seg heldigvis å være et svært behagelig tog; det førte restaurantvogn med hvite duker, porselensservice og tøyservietter. I Norge får man slikt kun i museumstog, mens i Østerrike finner man det selv i mellom-distansetog. I Salzburg sto en vektor på plattformen, og geleidet slitne passasjerer til München frem til den uhyre trange minibussen. 23.45 ankom jeg Münchens hovedstasjon, der jeg raskt kunne konstatere at jeg ikke kom meg videre den dagen. Et nærliggende hotell ble løsningen for natten.

Snøkaos

Neste morgen kunne jeg konstatere at det hadde falt 20-30 centimeter snø. Allerede før jeg kom frem til stasjonen, kunne jeg høre høyt-

talerens monotone jamring, et forvarsel om at alt neppe var slik det skulle. Stasjonen var allerede da jeg ankom, klokken 06.10, et mylder av forvirrede passasjerer. Jeg kastet et blikk opp på tavlen og ble ikke skremt av det jeg så der. Jeg kunne ikke se noen avvik, før jeg så godt etter. Helt ute på høyrekanten – i en rulletekst med mindre størrelse på teksten enn resten av tavlen – opplyste man om forsinkelser og sporendringer. I forhold til den relativt store og godt lesbare tavlen på Oslo S, var Münchens tavle et trist skue.

Ved finlesing av tavlen kunne jeg konstatere at 6.20-toget til Hamburg var solid forsinket, og at jeg nok burde prøve meg på 6.48-toget i stedet. Litt spesielt opplevde jeg det at tyskerne til tross for sporendringer, fortsatt valgte å la togets opprinnelige og planlagte spor stå under rubrikken «gleis» (spor) på informasjonstavlen, mens sporendringene ble kunngjort i den tidligere omtalte rulletekst. Det gjorde det vanskelig

å finne ut hvilket spor man reelt skulle til, men jeg fant da frem til slutt. Toget forlot München nær halvannen time forsinket, med retning Hamburg.

Årsaken til alle forsinkelsene var «feil på sporet» grunnet all snøen. Jeg spurte en av kundeveilederne på stasjonen hva feilen besto i, og fikk til svar at det var vrangte sporveksler og togsett som ikke lot seg koble, som var problemet. Forklaringen lød kjent for en erfaren vestfoldpendler – men dette var jo Tyskland! Hadde de virkelig de samme problemene som hjemme i Norge?

Teknisk feil på materiell

En tur med ICE er jo en tur i høy hastighet. Toget suste av sted i over 200 km/t, helt til vi plutselig fikk en bråstopp – hadde jeg vært i Norge ville jeg umiddelbart ha tenkt «ATC-feil». Vi sto stille en liten stund, før lokføreren proklamerte at vi hadde fått feil ved en bremseskive, og at toget måtte fortsette i 50 km/t. 50 km/t i et

ICE-tog oppleves som ekstremt langsomt, og det følte som en evighet før vi omsider rullet inn på stasjonen i Fulda. Mens det tyske landskap passerte langsomt utenfor vinduet, kontemplerte jeg over at dette minnet meg om noe jeg har opplevd også med type 70 hjemme på Vestfoldbanen – og at de reisende rundt meg den gangen besværet seg over at NSB jo ikke fikk til noe som helst.

Vel, ved teknisk feil på toget har nok ikke fargen eller navnet så mye å si. ICE-togene var altså ikke så overmenneskelige som man skulle anta.

Da jeg ankom Hamburg nær to timer forsinket, hadde toget til København for lengst dratt, og jeg innså at jeg ikke kom til å rekke siste Widerøe-flyet til Sandefjord. Siden Widerøe er datterselskap av SAS, var det heldigvis en smal sak å få konvertert billetten til siste SAS-fly til Gardermoen. Dermed kom jeg i alle fall hjem til kongeriket, om enn sent.

...men ett tog var presis

ICE-toget mellom Hamburg og København kan anbefales. Det går gjennom et variert og trivelig tysk landskap, men på en nokså gammeldags enkeltsporet bane. Dette medfører at man må krysse, akkurat slik det er på de fleste linjer i Norge. Et litt forsinket møtende tog medførte at jeg ankom København 15 minutter forsinket. Derfra rakk jeg et 10 minutter forsinket Øresundstog til Kastrup. Flyet landet 10 minutter forsinket på Gardermoen klokken 00.05, og jeg rakk 00.36-flytoget fra Gardermoen til Oslo. Da Flytoget rullet inn på Nationaltheatret klokken 01.03 slo det meg:

Flytoget var det eneste fremkomstmiddel på hele reisen fra Zagreb som hadde vært punktlig. Flytoget, i Norge, på Jernbaneverkets infrastruktur!

Om det har vært mye trøbbel med togtrafikken i Norge ellers, så var i alle fall Jernbaneverket og norske togselskaper bedre enn tyskerne denne ene dagen.

FOTO: DB AG/CLAUS WEBER



FORSTÅR: Månedens gjesteskribent forstår frustrerte passasjerer og lover å arbeide hardt for jernbanen.
FOTO: ØYSTEIN GRUE

«Og synderen, det er meg ...»

Det er med stor interesse jeg blir tilbake og leser Elisabeth Engers tiltredelsesintervju i Jernbanemagasinet nr 7–2008.

– Det er lett å være opptatt av de pengene vi ikke har. Men jeg synes vi skal være mest opptatt av de pengene vi faktisk får slik at vi får mest mulig ut av dem. Vi får nærmere 6 milliarder kroner årlig. Det er en betydelig sum, samtidig som vi vet at det ikke på langt nær er nok til å imøtekomme alle ønskene. Likevel er det viktigste at vi klarer å vise at hver krone til Jernbaneverket er en vel anvendt krone, sa Elisabeth Enger til Jernbanemagasinet nr 7–2008.

MÅNEDENS GJEST

NAVN: Anne Marit Bjørnflaten
TITTEL: Stortingsrepresentant/
Arbeiderpartiets samferdselspolitiske
talskvinne



Jeg er hjertens enig. Min og Arbeiderpartiets jobb er å skaffe penger og stille krav. Elisabeth og Jernbaneverket skal skape en best mulig jernbane for milliardene (som har gått fra 6 til over 8 på de to årene). I intervjuet forteller Elisabeth at hun har inntrykk av at Jernbaneverkets «omgivelser» ofte mener at verket ikke bruker pengene så effektivt som mulig. Igjen kloke ord fra ei som på det tidspunktet hadde hatt den viktige og krevende sjefsjobben i mindre enn én måned. Som en del av omgivelsene kan jeg bekrefte inntrykket. Og det er dessverre bare én ting som nytter for å styrke inntrykket av Jernbaneverket: Hardt arbeid for å få mest mulig ut av pengene, og deretter kommunisere de gode resultatene til omgivelsene.

Oppturen

Jeg forstår godt at passasjerene blir irriterte, frustrerte og forbanet når de opplever forsinkelser, innstilte tog og mangel på informasjon i mange uker i strekk,

attpåtil i en periode med 10-20 kuldegrader. Også samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa har vist stor forståelse og har beklaget situasjonen offentlig.

Flere tiår med unnlattessynder er hovedforklaringen på at vi i vinter igjen har hatt kaotiske tilstander i togtrafikken. Og synderen det er meg, eller mer presist politikere som har hatt makta de siste tiårene. Jeg ble innvalgt i 2005 og har fått være med på oppturen. Stoltenbergregjeringen har tredoblet jernbaneinvesteringene på fire år. Det var selverkjennelse og selvskryst i samme avsnitt.

Grep på kort sikt

Det finnes også flere forklaringer på togkaoset, og vi må lete etter årsakene for å finne løsninger. For mens økte investeringer vil gi oss en skikkelig jernbane på lang sikt, må vi ta andre grep for å sikre gods og folk pålitelig transport på kort sikt.

Tidlig på nyåret var ledelsen i NSB

og Jernbaneverket i krisemøte med samferdselsministeren. Hun har varslet tett oppfølging og møter hver 14. dag med de to etatene inntil togene igjen er i rute, og arbeidet har gitt resultater:

- ▶ Ekstra verkstedbemanning
- ▶ Fast bussberedskap
- ▶ Økt kapasitet til å tine togmateriell og andre vintertiltak
- ▶ Flere folk til å veilede passasjerene på stasjonene
- ▶ Økt snøberedskap på banen
- ▶ Høyt tempo i vedlikeholdet, spesielt i Osloprosjektet
- ▶ Åpne dører på Flytoget når NSBs tog er sene eller innstilt
- ▶ Erstatning når toget er forsinket

Flere forslag og spørsmål

Så det går framover. I tillegg arbeider Arbeiderpartiet med flere ideer og forslag til hva som kan gjøres for å unngå at vi får flere vintre som denne:

- ▶ NSB og Jernbaneverket må ha et konstruktivt og tett samarbeid, og dette er spesielt viktig i tog-

driften. Er det som eksempel mulig å få til et enda bedre samarbeid mellom fjernstyringsoperatørene (JBV) og driftsoperativ senter (NSB), kan de for eksempel sitte sammen slik de visstnok gjør i Storbritannia?

- ▶ Mer oppsyn/vedlikehold, kanskje med oppsyn hver natt på de mest trafikkerte strekningene? Vi har blitt fortalt at dette ble gjort da Gardermobanen var ny.
- ▶ Intensivere vedlikeholdsarbeidet ytterligere, evt. ved stengning av banestrekninger og busstransport i enda større grad enn i dag (til vurdering i JBV).
- ▶ Vurdere faste kriterier for når de reisende kan bruke Flytoget
- ▶ Kan enkelte togtyper vintersikres bedre?
- ▶ Vurdere å gi Jernbaneverket økonomisk ansvar i erstatningsordningen til passasjerene som et ekstra insitament til å gjøre maksimalt godt arbeid
- ▶ Vurdere kvaliteten på NSBs og JBVs beredskapsplaner, spesielt vinterberedskapen.

- ▶ Er planprosessene i Jernbaneverket gode nok eller effektive nok?
- ▶ NSB har bestilt 50 nye tog, skal de bestille flere?
- ▶ Se hva som kan gjøres for å utdanne flere innenfor fag hvor vi mangler folk.
- ▶ Få planer klare for dobbeltspor i hele IC-triangelet (det arbeider JBV med).

Jernbane viktig

Jeg og Arbeiderpartiets samferdselspolitikere vil i månedene og årene som kommer arbeide mye for å finne gode tiltak som reduserer utslippene fra transportsektoren. Sektoren står for om lag 1/3 av Norges samlede CO₂-utslipp, i byene står transport for en enda større del og løsningene må i stor grad finnes i de store byene og for transporten mellom byene. Og dermed er jernbanen åpenbart et av de viktigste virkemidlene. Festtale? Langt ifra. Jeg mener det. Og regjeringen vår har vist med hard valuta at vi mener alvor.



«Reiseliv»

Bildet er tatt på Lillestrøm stasjon, på vei hjem fra reiselivsmessen. Flytoget passerer i 160 km/t og drar en fin stripe over bildet. (18 mm, blender 8, 1/15 sekund og ISO 800).

MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE

NAVN: Torbjørn Heide
Bor: Oslo
Tittel: Lokfører, Flytoget
Kamera: Nikon D200



SETT INNENFRA

Informasjonsrådgiver på Vestfoldbanen, Freddy Samson Fagerheim, beskriver i denne artikkelen sine opplevelser på et husbesøk, der han deltok som representant for Jernbaneverkets prosjektorganisasjon.



– Det kan hende jeg får sove igjen

På kartet i reguleringsplanen står det et stort kryss. Under krysset ligger huset der Bjørg Eikedalen (74) har bodd siden hun ble født i gamlestua. Hun kan ikke tenke seg å flytte. Hva gjør Jernbaneverket da?

Tekst og foto: FREDDY SAMSON FAGERHEIM

Det er onsdag morgen, og vi styrer Jernbaneverkets bil mot Larvik. Vi skal på hjemmebesøk hos en liten familie som har levd med jernbane- og E18-planer som har kommet og gått i mer enn 30 år.

Nå ligger det et nærmest ugjenkallelig kryss på kartet rett over deres hus, og en stor jernbanebru planlegges knappe 30 meter fra husveggen deres. Så langt har familien gitt klart uttrykk for at de vil fortsette å bo der.

Tvangsinnløsning?

Grunnnerver for Jernbaneverket, Gunnar Viken, informasjonsrådgiver og nabokontakt, Trine K. Bratlie Evensen og jeg diskuterer hvordan dette møtet kan bli.

Vi vet at kvinnen har bodd der hele sitt liv. Nå er hun 74 år gammel. Vi vet at familien var på informasjonsmøtet i Larvik i forrige uke og fortalte at de ikke var interessert i å flytte.

Vi diskuterer alt fra medmenneskelige hensyn til ekspropriasjon. Vi er spente og bekymret på deres vegne. Kan dette bli et ytterpunkt i prosessen med å bygge denne jernbanen? Kan det ende med tvangsinnløsning?

Jernbaneverket tilstreber hele tiden å komme til enighet og å få til frivillige avtaler. Med det som utgangspunkt møter vi familien på Vassbotn ved Hallevannet i Larvik.

Født i stua

Huset ligger helt inntil dagens E18, og huseierne var noen av de som jublet høyest da den nye motorveien ble flyttet lenger innover og bort fra deres hus. Den gangen trodde de at usikkerheten var over og at jernbanelinjen ville flyttes til samme trasé. Slik blir det ikke, og igjen må de forholde seg til det store reguleringskrysset over huset sitt.

Bjørg Eikedalen har bodd i huset nærmest sammenhengende siden hun ble født i den eldste stuen i 1936. Hennes far bygde huset, og for Eikedalen ligger minnene og historiene tykt utenpå veggen i huset hun også selv har lagt hånd på gjennom tidene.

– Den brannmuren har jeg satt opp selv, sier hun og peker.

Den innvendige pipen er murt opp med grå steinfliser.

– Jeg hadde nok ikke klart det i dag, legger hun til.

På bordet står kaffeseriset sirlig plassert, og kaffen er klar. Rundt bordet sitter Bjørg Eikedalen, Øistein Thorvald Rove og sønnen Øyvind Rove. De to siste har bodd i huset i 18 år. I tillegg er vi altså tre fra Jernbaneverket. Kita, en Shetland Sheep dog, ligger og sover i sofaen.

Vi får en liste med 14 spørsmål og det første lyder: Er det mulig å bo her?



FØDT I STUA: I kroken bak Bjørg Eikedalen ble hun født en dag i 1936. Nå 74 år senere forbereder hun seg på flytting.



Se framover

Den nye jernbanetunnelen kommer ut i fjellskrenten like bak huset og vil passere omtrent 30 meter fra husveggen og 30 meter over bakken. Det er slik det blir om noen år, men før det vil det bli anleggstrafikk og travel byggeaktivitet rett utenfor husveggen deres.

Dette huset blir ubeboelig.

Det er budskapet vi prøver å formidle. Kvinnen som har bodd i huset lengst, er uten tvil knyttet til stedet, men årtier med usikkerhet er i ferd med å gå over til sikkerhet. Hun og de andre i huset begynner å ta til seg at regule-

KASTER SKYGGE: Om ikke mange år kommer jernbanebrua like utenfor husveggen. Her er brua illustrert med enkeltspor, nå planlegges den med dobbeltspor.
ILLUSTRASJON: NORCONSULT AS

«Dette huset blir ubeboelig. Det er det budskapet vi prøver å formidle»

ringskrysset på deres hus er permanent.

De begynner å se fremover og virker straks lettere til sinns. Stemningen i en av husets små stuer letter. De er lettet, vi er lettet. Samtalen begynner å dreie seg over på hva som skjer videre.

«... ikke stå i veien ...»

– Vi ønsker god tid til å forberede flytting og til å finne noe nytt, sier de tre som bor i huset. De har stor og god plass i dag, og de er avhengig av at de får noe som er tilsvarende.

En generasjonsbolig blir målet for den lille familien.

– Da min far var på et av de første informasjonsmøtene i forhold til ny E18, mente han det var

bra at det skulle komme ny vei.

«En kan jo ikke stå i veien for framskritt,» hadde faren sagt. Det forteller Bjørg Eikedalen, og nå mange tiår senere kan det virke som samme tanke slår rot hos de som bor der i dag. De er i ferd med å se fremover, og de har tatt inn over seg hva som planlegges rett utenfor husveggen deres. Den nye jernbanen planlegges nå som dobbeltspor, og etter planen skal byggingen starte i mars neste år. Anleggsaktiviteten utenfor huset deres starter nok ikke opp før i 2013, men det er ikke noe å vente på. Allerede nå starter prosessen med å komme videre, og takstmann er bestilt.

– Nå kan det hende jeg får sove igjen, sier Eikedalen.



PÅBYGD: Huset har blitt påbygd i mange etapper, og Bjørg Eikedalen har selv tegnet deler av påbyggingen. Like bak huset kommer den planlagte jernbanebrua.

PROSESSEN VIDERE

- Verditaksering av eiendommen av én eller flere uavhengige takstmenn
- Forhandlinger om kjøpekontrakt som inneholder flyttetidspunkt, overtagelse, med mer
- Grunneierne finner ny bolig
- Fraflytting og overtagelse av eiendommen

Det bygges i Vestfold

Vestfoldbaneparsellen fra Barkåker til Tønsberg har nå vært under anlegg i ett år. Det begynner å bli godt synlig hvor det nye dobbeltsporet kommer, selv i et snødekt og vinterlig landskap. Og framdriften er god.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

Selv om sju kilometer ny jernbane ikke er så altfor mye å slå i bordet med når vi hører hvor store ambisjonene burde være, har Jernbaneverket konkrete og synlige resultater å vise til etter det første året med ny anleggsdrift for en modernisert vestfoldbane. Det graves, støpes, bores og flyttes store mengder masse, alt mens togene slynger seg fram gjennom

anleggsområdet på den nesten 130 år gamle banetraseen.

Byggeklar i ti år

Vestfoldbanen er den av intercitystrekningene som har mest trafikk og størst potensial, men det meste av den ligger nøyaktig der den lå ved åpningen i 1881. Slikt blir det jo ikke rare hastigheten av ...

Etter at 17,5 kilometer ny bane gjennom Sande nord i Vestfold var ferdig i 2001, stoppet hele utbyggingen opp. Barkåker – Tønsberg var neste parsell, men den har ligget byggeklar i ti år i påvente av bevilgninger.

I fjor kom imidlertid pengene, og nå går det endelig unna.

7,7 kilometer

Strekningen fra Barkåker til Tønsberg er

nøyaktig 7,7 kilometer lang. 5,8 kilometer bygges som dobbeltsporet jernbane dimensjonert for 200 km/t. Den dobbeltsporede Jarlsberg-tunnelen er 1750 meter lang og munner altså ut rett ved innkjøringen til Tønsberg stasjon. I forbindelse med anlegget bygges det to veibruer, en bru for gang- og sykkelvei og kulverter for landbruksunderganger. Tolv planoverganger kan legges ned når den nye parsellen åpner.

Snur Tønsbergsløyfa

Høsten 2011 kan togene sette opp farten på den nye strekningen og kjøre rett inn til Tønsberg gjennom Jarlsberg-tunnelen. I forkant av omleggingen må banen stenges noen uker for at man skal få gjort de siste omkoblingene samt grave ut massen under det gamle sporet der det krysser den nye linja. I Tønsberg går

jernbanen i en sirkel inn til stasjonen. Når dobbeltsporet åpner, snur man samtidig trafikken slik at togene kjører Tønsbergsløyfa på vei mot Sandefjord. Slik kuttes kjøretiden for alle som skal til Tønsberg, med cirka tre minutter.

Neste parsell

Til sommeren blir det byggestart på den neste parsellen på Vestfoldbanen. Nytt dobbeltspor Holm – Nykirke knytter seg til det 17,5 kilometer lange dobbeltsporet i nordre Vestfold. Den 14,1 km lange parsellen dimensjoneres for 250 kilometer i timen, og som en følge av dette skal den nye stasjonen i Holmestrand bygges inne i fjellet.

Tunnelen ved Holmestrand blir på hele 12,3 kilometer, og dette anlegget skal stå ferdig i 2015.

Neste år planlegges det for byggestart



NEDSENKET BANE: Gjennom Barkåker skal banen gå nedsenket i forhold i terrenget og mye bløte masser må fjernes.

også på den nye banen fra Larvik til Porsgrunn. Den nye strekningen blir 23 kilometer lang og vil gjøre den utdaterte banen langs Farris overflødig. Kjøretiden

på strekningen blir redusert fra 34 til 12 minutter, noe som igjen vil gjøre toget konkurransedyktig til og fra det tett befolkede Grenland.

Høgfart i USA ...

Løyvinga på 50 milliardar kroner til høgfartstog i USA blir omtala som historisk. President Obama vil med løyvinga generere økonomisk utvikling og ikkje minst førebu ein infrastruktur for framtida. Pengane skal nyttast på fleire korridorar over heile USA. Ein av desse er sambandet mellom Los Angeles og San Fransisco. Der er planen å byggje ein bane for 350 km/t og ei reisetid på i overkant av to og ein halv time - mot ni timar for dei 60 milene i dag.

... og i Kina

Den 6. februar opna kinesarane nok ein ny høgfartsbane. Denne gongen mellom Zhengzhou, eit viktig jernbaneknutepunkt i Kina, og byen Xi'an, som er mest kjend for dei mange tusen terrakottasoldatane som blei gravne ut her. Lina er på 465 km, er bygd for 350 km/t og kosta 32 milliardar kroner. Reisetida mellom dei to byane vil verte på i underkant av to timar. Om eit par år vonar dei kinesiske styremaktene at det skal gå an å reise med tog på under 8 timar frå Beijing til sjølv den mest bortgymde provinshovudstaden.

Ny jernbane 1

Banverket og gruveselskapet Northland Resources skal spleise på ein ny jernbane frå dei nye jernmalmgruvene i Kaunisvaara i Pajala kommune til grensa mot Finland. Banverket betaler det som tilsvarar den samfunnsøkonomiske nytten av banen mens gruveeigar betaler ein sum tilsvarande kostnaden for alternativ transport. Den nye banen vil bli bygd etter finsk sporbreidd, 1524 mm, og skal stå ferdig i 2013. Førekosten av jernmalm skal vere større enn den LKAB driv på i Malmberget i Gällivare.

Ny jernbane 2

Styresmaktene på Gran Canaria vil bygge ein jernbane frå Las Palmas til Playa del Ingles trass i finanskrisa som har råka Spania hardt. Banen skal bli på 48 km der omtrent halvparten vil liggje under jorda. Det er planlagt ni stasjonar, avgang kvart kvarter og ei reisetid på 20 minuttar. Prislappen: 10 milliardar kroner. Om bygginga blir starta som planlagt tidleg neste år, kan dei første toga rulle i 2016.

Nye kostar i samferdsle

Både Sverige og Finland har slege saman vegvesen og jernbanelog og tilsett nye sjefar. I Finland starta dei opp 1. januar. I Sverige skjer det 1. april. Begge kallar dei nye organisasjonane for Trafikverket.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

I Finland er Juhani Tervala (59) den første generaldirektøren i det nye Trafikverket. Han har bakgrunn både frå vegvesenet og frå kommunikasjonsdepartementet, der han har arbeidd sidan 1992. Trafikverket tar over ansvaret for jernbane- og vegforvaltninga og også for sjøfartsverket. Føremålet med Trafikverket er å fremje eit samla samferdslesystem, trafikktryggleik og ei balansert regional og berekraftig utvikling.

Trafikverket får 700 tilsette og skal etter planen flytte saman i same hus i Helsingfors neste år ein gong. I vedtaket om opprettinga av Trafikverket ligg òg ein føresetnad om at 130 årsverk skal til byen Villmanstrand innan 2015. Villmanstrand (Lappeenranta) ligg om lag 20 mil nordaust for Helsingfors, har 70 000 innbyggjarar - og er venskapsbyen til Drammen. Til Villmanstrand brukar toget om lag to timar frå Helsingfors.

Borlänge

I Sverige skal Trafikverket halde hus i Borlänge, der hovudadministrasjonen både i Vägverket og Banverket i dag held hus. Borlänge ligg ein totimars togtur frå Stock-

holm. Generaldirektør i Sverige blir Gunnar Malm (59), noverande toppsjef i Arlanda-banan Infrastructure AB. Han har tidlegare vore ein del av leiinga i SJ og i godsselskapet ASG.

I fjor hadde Malm oppgåva med å greie ut om høgfartstog i Sverige for regjeringa. Trafikverket tek frå 1. april over verksemda til både Banverket og Vägverket og for lang-siktig planlegging innan Sjøfartsverket og dei ikkje-statlege flyplassane. For regjeringa er det eit uttala mål for Trafikverket å omstille samferdsle i Sverige frå fossildriven til grøn.



JUHANI TERVALA:
Generaldirektør i
Trafikverket,
Finland.



GUNNAR MALM:
Generaldirektør i
Trafikverket,
Sverige.

**Høgt prisa**

Tidlegare statsminister i Spania, Felipe González, har fått Den europeiske jernbaneprisen for 2010 for initiativet og avgjerda om å byggje høgfartsbanar i Spania. González meiner framtida til Europa i stor grad heng saman med framtida for jernbanen. Grunngevinga for å byggje høgfartsbanar i Spania sa González kort og godt var for å omforme og modernisere landet.



BIL MOT BANE: Mens alle snakker om å overføre trafikk fra bil til bane, er det det motsatte som har skjedd innen EU, viser en ny rapport.

Fra vondt til verre

- EU må gjøre noe både med konkurranseforholdet mellom tog og bil og med måten jernbanen blir finansiert på, hvis målene om reduserte utslipp av klimagasser skal nås, skriver Institutt for transportstudier ved Universitetet i Leeds i en rapport.

Tekt: ARVID BÅRDSTU **Foto:** SCANPIX/AP

Mens utslippene av klimagasser er på veg ned på flere viktige områder, øker den innen transportsektoren. Og den øker mye. Bedre motorer og snillere drivstoff hjelper lite når trafikkmengden øker voldsomt. Taperen har først og fremst vært godstoget. Årsaken er konkurransevridning mot de andre transportslagene. I de nye medlemsstatene i Øst- og Sentral-Europa er denne vridningen særlig påfallende. I utgangspunktet fattige land som har drevet vedlikehold og fornyelse av jernbanenettet sitt ved hjelp av avgifter fra godstransporten, har vært nødt til å øke disse avgiftene så kraftig for å ha penger til vedlikehold at godstogene er blitt utkonkurrert.

Når passasjertrafikken har holdt standen litt bedre enn godstrafikken, skyldes det ikke minst at lyntogene har tatt godt for seg i markedet. Trafikken med konvensjonelle tog har gått mye ned.

Ny hvitbok

Rapporten er bestilt av Den europeiske sammenslutningen av tog- og infrastrukturselskap, CER. I Leeds er det transportøkonom og professor Chris Nash, som har hatt en styrende hånd på rattet i utarbeidelsen.

Når EUs hvitbok fra 2001 snart skal erstattes av en ny, mener Chris Nash og kollegaene i Leeds det må helt annen lut til hvis målet om en kraftig reduksjon i klimagassutslippene skal nås. Svaret på denne utfordringen, også i EU, er mer på skinner. Rapporten, European Transport Policy - Progress and Prospects kan lastes ned fra www.cer.be. Her er det mye interessant å gruble på også for norske forhold - i tillegg til mye informasjon om tilstanden på jernbanen i EUs svært ulike 27 medlemsland.

**Jernbanelogverket****Sentralt**

Fungerende Informasjonsdirektør
Ann-Kristin Endal
Tlf: 22 45 52 50/997 40 740
e-post: enan@jbv.no

Info Utbygging

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

Info Øst

Informasjonssjef
Thor Erik Skarpen
Tlf: 22 45 51 44/916 55 144
e-post: skat@jbv.no

Info Vest

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

Info Nord

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

Info Sørlandsbanen

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



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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Jubileer i sør

Nå får vi forlate denne strenge vinteren med alle dens jernbaneproblemer for en stund. Vi tar en tur til det blide sørland som i år har grunn til å feire i hvert fall to runde togtall. Én uke før julaften er det hundre år siden Arendalsbanen ble høytidelig åpnet.

Denne banen, som i dag grener av fra Sørlandsbanen i Nelaug, ble anlagt som en ren lokalbane som skulle forbinde byen Arendal med opplandet langs Nidelva. Sørlandsbanen var fremdeles langt unna både i tid og rom, og Nelaug var bare en stasjon på banen fra Arendal til Åmli. Den første biten mellom Arendal og Froland ble åpnet allerede i 1908, og da hadde man også forbindelse med jernbanen fra Grimstad på Rise stasjon.

Stortinget gjorde vedtak om banen allerede i 1894 og med solid flertall: 98 for og kun 13 stemmer imot. Langsom fremdrift med jernbanebygging er ingen ny erfaring, og i dette tilfellet tok det hele ti år før bare planene var ferdige. I dem ligger også en avart av det norske smalsporsystemet. Banen skulle være smalsporet, mens planeringen og broene ble utført for en normalsporet jernbane. Også tempoet i anleggsarbeidet ble kritisert, og selvsagt fikk man også den tradisjonelle lokaliseringdebatten. Hvor skulle stasjonen i Arendal ligge? Utenfor bykjernen eller innenfor – og i tilfelle hvor? Striden varte i fem år, og om valget av lokalisering i Barbudalen et stykke utenfor byområdet var rett, stiller historikeren Einar Østvedt spørsmål om så sent som 1954. Banen ble imidlertid ferdig i 1910, og det var statsminister Wollert Konow som foretok den høytidelige åpningen 17. desember. Kongehuset var kun telegrafisk representert.

En helt annen status fikk Arendal 25 år senere. I 1935 var Sørlandsbanen bygd fram til Nelaug, og nytten av de nedlagte investeringer i normalsporsforberedelse for Arendalsbanen kom for en dag. I oktober 1935 var Arendalsbanen på strekningen opp til Nelaug ferdig

ombygd til normalspor. I tre år var Arendal midlertidig endepunkt for Sørlandsbanen, og byen var et stort trafikknutepunkt på Sørlandet. Den høytidelige åpningen av Sørlandsbanen fram til Arendal skjedde med kongelig ekstratog fra Oslo V 9. november 1935 med kong Haakon VII, kronprins Olav, statsminister Nygaardsvold og en rekke andre gjester om bord. På Nelaug ventet æresportal og i Arendal var det storfest.

Noen stor økonomisk suksess ble Arendalsbanen aldri, og siden 1970-tallet har skyggen av en mulig nedleggelse hengt over banen. Hvor underlig er det da ikke på denne bakgrunn at vi kan knytte enda et spesielt «jubileum» banens historie. For 15 år siden, i 1995, ble Arendalsbanen av alle elektrifisert! Nytte-/kostnadsbrøken i prosjektet lå i størrelsesordenen 1/10. Ti øre i nytte tilbake for hver krone investert

– det var omtrent samme nivå som et par år tidligere var beregnet for Nord-Norgebanen som ble skrinlagt til bl.a. Kjell Opseths store tilfredshet.

Hvordan kunne da elektrifiseringen av Arendalsbanen bli gjennomført? Det er selvsagt forskjell på et prosjekt til 20 milliarder og et tiltak i størrelsen 40–70 millioner, men den viktigste komponenten bak elektrifiseringen var alliansen mellom NSBs styreleder Arne Rittedal og forbundsleder Leif Thue. Det var ikke første gang en av Stavangers store sønner påvirket norsk jernbanepolitikk, da i særdeleshet banen rundt Sørlandskysten. De som vil vite mer om dette, kan bare søke på Sigval Bergesen d.y. og Sørlandsbanen. Og med så sterke pådrivere som Rittedal og Thue på samme lag kunne ikke en ussel kostnadsbrøk velte lasset.

Reidar S H



Plug and play, Arne!