

Jernbane

NR 3•2012

magasinet

Nye koblinger

Godsgiganten Green Cargo vurderte å legge ned godstransporten til Norge. Takket være koblingen til flere mindre, norske aktører ser de allerede bedring i resultatene.

SIDE 4-10



Temaer i tiden

Det er to temaer som har dominert debatten etter at transportetatene la fram forslaget til Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023. Det ene er InterCity, der spørsmålet om når og hvor raskt de tre InterCity-strekningene kan stå ferdig utbygd, har vært det sentrale. Det andre er godstrafikk, der omtalen har vært preget av at utviklingen går i feil retning, og at det er nødvendig med tiltak for å sikre mer godstrafikk på jernbane.

I klimameldingen, som nylig ble lagt fram, peker regjeringen på de samme to temaene, og lover at det i forbindelse med NTP skal legges fram en framdriftsplan for utbygging av InterCity-forbindelsene i det sentrale østlandsområdet, med en tidfesting av når de ulike strekninger kan ferdigstilles. Samtidig vil regjeringen legge fram en samlet godsstrategi hvor det blant annet legges til rette for overgang fra godstransport på vei til transport på sjø og bane. I strategien skal det legges til rette for knutepunkter som letter overgangen fra vei til bane.

Jernbanemagasinet har i denne utgaven saker rundt begge temaene. Gjennom en reportasje fra Holmestrand får vi innblikk i hvordan byen nå legger til rette for å utnytte de mulighetene en ny og raskere jernbane gir, og der ikke minst betydningen av gode knutepunktløsninger trekkes fram. Her er det mye å lære om godt samspill mellom kommune og utbygger.

På godsområdet fokuseres det på noe av det viktigste Jernbaneverket kan gjøre, nemlig å gjøre banene mer robuste slik at en unngår langvarige driftsavbrudd på grunn av ekstremvær. I tillegg ser en på hvordan ulike selskap har valgt å tilpasse seg situasjonen etter finanskrisen. De peker på flere muligheter framover og alternative måter å satse på for å få mer gods på bane.

Det skjer mye annet rundt gods også. EU etablerer godskorridorer prioritert for gods, og det er aktuelt for Norge å slutte seg til en av korridorene. I Norge arbeides det med å se på ulike ordninger som kan støtte opp om godstrafikken på jernbane, og Jernbaneverket har nylig levert en utredning til Samferdselsdepartementet om konsekvenser hvis Jernbaneverket overtar driften av godsterminalene.

Det er viktig å ha oppmerksomhet rundt godstrafikken framover, for det er nødvendig å snu den utviklingen vi har hatt de siste årene. Og vi vet jo hva markedet etterspør: pålitelig framføring av togene, og god kapasitet både langs jernbanestrekningene og på terminalene.



Elisabeth Enger

Innhold



14
Ny togby

En ny jernbaneforbindelse til Oslo gjør Holmestrand til en attraktiv havneby, og nå dobles bygningsmassen i sentrum ...



20
Rør mot ras

Kampen mot vannet preger nå vedlikeholdsinnsetsen, og sjefingeniør Trond Børsting varsler flere stikkrenner med større dimensjoner.

Godsaktører satser kreativt	4
Støtter flere sidespor	11
Innenriks	12
Ny jernbane gir ny miljøby	14
Omfattende vannsikring mot ras	20
Egne godstiltak når baner må stenge	22
Kjempeløft i Oslo også i år	23
Innenriks	24
Månedens gjest	26

32

Skyhøy

Markedsandelen på gods fra Østlandet til Bodø er skyhøy på Nordlandsbanen, men 50 års-jubilanten har nok av utfordringer.



28
Mester

Han er nordisk mester i svømming, men er enda mer stolt over resultater han har vært med på å oppnå i Jernbaneverket.



42
Historisk

Da Laila Grønbakken ble med som første kvinne i Jernbanens Musikkorps Oslo, var det omstridt. Korpset kan nå fylle 75 år takket være kvinnene.

Møte med	28
Står han av	32
Kongelig middag	39
Min arbeidsdag	40
Sagt om jernbanen	41
Lader batteriene og jubilerer	42
Mitt jernbanebilde	44
På skrått bakfra	48

Jernbane magasinet

NR 3 - 2012

ANSVARLIG REDAKTØR:
Svein Horrisland
REDAKTØR: Tore Holtet
FOTAJOURNALIST: Øystein Grue
JOURNALIST: Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:
Njål Svingheim
Reidar Skaug Høymork
Sven Marius Utklev Gjeruldsen
Lars Hagen
Hilde Marie Braaten
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 03.05.2012
UTGITT AV:
Jernbaneverket, Stortorvet 7
www.jernbaneverket.no
Opplag: 7.000
Layout: Cox
Trykk: Follotrykk
Distribusjon: Grafisk Mailing
ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet

Godsaktører sats er kreativt

Den svenske godsgiganten Green Cargo vurderte å legge ned godstransporten med konvensjonelle godsvogner til Norge. Med tilgang til flere mindre, men nødvendige medhjelpere som Rail Logistics Norway, Grenland Rail, Cargo-Link og Rail Terminal Drammen ser de positivt på framtida.

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





VARESTRØM: Når det gjelder gods på jernbane ut og inn av landet, er det mer som kommer lastet i hele vogner enn i containere og semihengere – helt motsatt av godstransporten innenlands.



SENTRALT: Rail Terminal Drammen holder til midt i byen. Sterke krefter vil ta i bruk terminalen til byutviklingsformål, men ennå har ingen funnet ut hvor den bør flyttes. Imens går gods i store mengder inn og ut av terminalen.



PÅ SIDESPORET: Konvensjonelle jernbanevogner ble bokstavelig talt penset inn på sidesporet da NSB Gods ble forvandlet til CargoNet i 2002. Selv om det går langt mer gods i intermodale transportbærere som containere og semihengere på norske spor, lever vognlastgodset i beste velgående – om enn i skyggen av kombitrafikken.

Også trafikken til Norge sto i fare. Men den skulle få én sjanse til. – Vi skulle se på om vi kunne ta ned kostnadene, øke kvaliteten og på den måten også øke kundeloyaliteten, sier Thunqvist. Til det trengte han lokal forankring og lokale kontakter.

Lokal hjelper

En stor kostnadspost for Green Cargo har vært å holde styr på vognene de hadde sendt til Norge. De kunne stå rundt omkring på Alnabru uten at noen visste eksakt hvor de var. I januar kom det nystartede firmaet Rail Logistics Norway (RLN) på banen. Selskapet er opprettet av Arild Ekelund Hansen, Stein Henning Skahjem og Grenland Rail. Arild og Stein Henning, med bakgrunn fra nettopp H. Strøms virksomhet i Drammen, skal ta seg av de administrative oppgavene for Grenland Rail. Samtidig kunne de ta på seg å holde orden på de 100-200 vognene Green Cargo daglig sender til Norge og som går landet rundt med andre togselskap fra Alnabru.

– Vi jobber også med en del togfrakter og syr sammen logistikk løsninger for ulike kunder som kan være vareeiere, speditører eller togoperatører. Det å sy sammen slike logistikk løsninger for å få mer gods på jernbane, er en av arbeidsoppgavene våre, forklarer Arild Ekelund Hansen.

Tankefors

Ekelund Hansen mener også det er et tankefors at de som er størst på grenseoverskridende trafikk til og fra Norge, er svenske Green Cargo.

– CargoNet la ned vognlasten mens den lever i beste velgående i resten av Europa. Men CargoNet har vært premissleverandør for utviklingen av terminalene i Norge hvilket igjen betyr at godstransport

På Rail Terminal Drammen har de håndtert konvensjonelle godsvogner lenge – og tjent penger på det hele tida. Her lastes og losses vognene i jevnt økende tempo. Noen av vognene har tatt turen helt fra Verona i Nord-Italia. Her er det varer som skal til ICA og Rema så vel som til byggevarebutikker og til industrien.

– Før var det stort sett industrielt gods som ble sendt i disse vognene. Det var store ruller med papir, stål og betongvarer. Det godset er der fortsatt, men det er blitt mye mer konsumentgods, forklarer daglig

leder Lars Hellik Strøm, som innrømmer at denne transportformen er god butikk for firmaet.

Da NSB Gods ble til CargoNet i 2002, forsvant de konvensjonelle vognene fra sporet i Norge. CargoNet skulle i all hovedsak kjøre faste togstammer fram og tilbake med intermodale lastbærere som containere og semihengere på. Denne strategien ble meislet ut på bakgrunn av behovet for en hestekur av en omstilling i NSB Gods, som gikk med dundrende underskudd. Ved å holde seg strengt til denne strategien, som raskt ble en stor

suksess med ca 90 prosent av transportarbeidet på bane innenlands, forsvant de tradisjonelle godsvognene, de som ble lastet og losses ved en rampe på et pakkhus eller godshus med oppstillingsplass for lastebiler på den andre siden. Nå går flere aktører sammen om å satse på denne tradisjonelle godstransporten.

Langreist gods

Godset som ankommer Drammen, har gjerne vært ute på en lang reise. Det er nærmest en forutsetning for å få tak i dette godset at det skal langt.

– Hvis ikke kommer Piotr og setter det på lastebilen sin. Han kjører billig og er ikke heftet med ruteleier, ulike strømsystem eller nasjonale sikringsanlegg på sin ferd gjennom Europa. Piotr kjører når godset er lastet opp, forklarer Lars Strøm og legger til:

– Men vi kan konkurrere med Piotr. I en konvensjonell vogn har vi plass til mer enn 200 paller. Så når godset har trillet 200 mil på bane, blir det kjørt ut herfra og dit det endelig skal, som for eksempel et sentrallager, eller det blir sendt videre i Norge med CargoNet eller CargoLink, forteller Strøm.

Hard konkurranse

De som forsyner Drammen med flest godsvogner, er svenske Green Cargo. Det begynte de med i 2004. Det året dro de 5 000 vogner. I 2009 hadde dette økt til 10 500 vogner. I fjor omsatte Green Cargo for ca. 100 millioner svenske kroner på å transportere 301 000 nettotonn til Norge. For returlasten på 61 000 nettotonn fikk de inn bare 15 millioner.

– Vi kan ta en akseptabel pris på gods til Norge, men tilbake kan vi bare glemme å få ordentlig betalt.

En lastebil kjører Oslo-Stockholm for 3-4 000 kroner, sier Björn Thunqvist, som driver med strategisk salg i Green Cargo.

Green Cargo har ikke merket at finanskrisa har slått ut på transporten til Norge, men derimot i eget land og i resten av Europa. Det har gitt blodrøde tall på bunnlinja og gjort at selskapet har kuttet det som ikke er eller vil kunne bli lønnsomt.

Ny sjanse for Norge

– Vår strategi er å ha fokus på godstransport på jernbane. Vi har kuttet bort alt som ikke er kjernevirksomhet. Vi har solgt SeaRail, som drev med jernbanetransporter på ferge mellom Sverige og Finland. Vi har solgt Green Cargo Logistics, og vi har lagt ned intermodale pendeltog til Hannover og kuttet trafikken på Danmark, forteller Thunqvist.



«Vi skal prøve å finne nye måter å gjøre ting på for å utvikle markedet i Norge»

BJÖRN THUNQVIST, salgssjef strategisk salg Green Cargo



«I Jernbaneverket arbeider det mange som «brenner for drakta» og har et kall for jernbane som er sterkere enn det mange prester har til sin jobb»

LARS HELLIK STRØM, daglig leder H. Strøm AS/Rail Terminal Drammen

med konvensjonelle vogner, vognlast, ikke har vært på agendaen i det hele tatt. Hadde vi på terminalene på Ganddal, i Bergen og i Trondheim – for ikke å snakke om på Alnabru, hatt vognlastterminaler, kunne vi tatt imot konvensjonelle vogner til cross-docking (omlastning til transport videre, red. anm.), lagring og utkjøring. Det er der økningen kan komme for gods på jernbane, tror Ekelund Hansen, og understreker at terminalene er en forutsetning for å få mer gods også med konvensjonelle vogner.

Smått er godt

Terminaler er også det første på ønskelista til Björn Thunqvist. Det kan gjerne være små, funksjonelle terminaler som Rail Terminal Drammen eller Lager Nord på Hønefoss. En slik terminal ligger på Lillestrøm som en godt bevart hemmelighet. Her kjører Green Cargo to dager den ene uka, og tre dager den andre ei slerke med maks sju vogner fra Volkswagen-konsernet med bildeler. Adressaten er Møller bil.

– Vi forhandler nå med Møller Logistikk om det er mulig også å ta inn gods for andre der. Det er slike terminaler vi ser etter. Vi får ikke høyverdig gods i konvensjonelle vogner hvis omlastingen skal foregå utendørs i all slags vær på Alnabru, sier Björn Thunqvist.

Arild Ekelund Hansen på sin side ser «vanvittige muligheter» for Hønefossterminalen, tidligere Lager Nord for Norske Skog Follum. Den ligger mellom Hønefoss stasjon og Hensmoen industriområde og er en søylefri hall på 8 800 m² med et 215 meter langt spor og rampe. Denne hallen har aktørene bak RLN kjøpt sammen med Terje Tandberg Transport AS på Hønefoss. Til Hønefosstermina-



BIDRAR: Grenland Rail – her representert av lokfører Jan Lysaker – startet i det små og vokser seg stadig litt større på å tilby sine tjenester til dem som trenger det. Mangfoldet av tilbydere av smått og stort i godstrafikken bidrar til å få mer gods på bane.

len kommer det papir fra Piteå i Nord-Sverige og fra Hoya i Tyskland.

– Det er en ulempe at det ikke er elektrifisert opp til Hensmoen. Men den største utfordringen er å skape last begge veier. Det jobber vi med nå, sier Ekelund Hansen.

Returlast til Piteå, en distanse på 1400 km, kan være tømmer. – Vi har utviklet tømmerbanker

slik at vi kan løfte hele tømmerlasset av lastebilen og sette det rett inn i vogna. Denne løsningen er godkjent av Green Cargo, forteller Ekelund Hansen.

Overskuddsvare

Retningsbalansen for gods over grensa til Norge er særdeles skjev. Det er ingen feilstaving, forklarer Thunqvist: – NOREG er «nynorsk». Det vil si at vi skal prøve å finne nye måter å gjøre ting på for å utvikle marke-



båter eller i olje- og gassrørledninger. Eller på lastebil, som fisk fra havbruksnæringen eller villfisk fra havet.

– Balanse i transporten er svært viktig, understreker Björn Thunqvist, som er fornøyd om han kan få dekt driftskostnadene på returen til Sverige.

Når han ser på de store tallene for import til Norge og de små for eksport, er det naturlig å tenke på hva som blir resultatet: Søppel. Søppel kan være et aktuelt produkt å frakte til Sverige, der fjernvarmeovnene trenger så mye påfyll at energiproduzenten er villig til å betale litt for overskuddsvarene våre, som her fortsatt blir sett på som et problem.

Fleksibel

I Green Cargo kalles redningsoperasjonen for å sikre videre trafikk til og fra Norge for NOREG. Det er ingen feilstaving, forklarer Thunqvist:

– NOREG er «nynorsk». Det vil si at vi skal prøve å finne nye måter å gjøre ting på for å utvikle marke-

det og produksjonsløsninger i Norge. Det som ikke går, er å ha røde tall på bunnlinja over tid. For å få til en positiv utvikling må vi tenke nytt. Første bud er å sky konservatisme og monopolisme. Vi må få flere operatører som kan samhandle og finne fram til lastbærere som passer bedre til transportbehovet. Dessuten må vi ha utholdenhet.

Et annet stikkord for Thunqvist er fleksibilitet. Det betyr at de både vil dra rundt på konteinere og konvensjonelle vogner når det er fornuftig å mikse tog.

– Da får vi en mulighet til å opprettholde trafikken. Med fleksible tog og tilgang til flere mindre terminaler får vi et større nettverk av kunder og mulige kunder, sier Björn Thunqvist.

Mer penger i pukken

Som nummer to på prioriteringslista, etter tilgang på egnede terminaler, kommer infrastrukturen.

– Vår anbefaling er å bruke penger på drift og vedlikehold. Dere må se til at den banen dere faktisk har, fungerer. Vi taper penger på infra-

strukturen, sier Thunqvist, men legger til at han og Green Cargo skal sørge for å holde orden i eget hus før de går ut og kritiserer infrastruktureier:

– Jeg kan forklare overfor kundene hvorfor toget ble forsinket, men selv må jeg gå tilbake og se på hva jeg kunne gjort for å unngå dette. At vi har rett utdannede lokførere, at vi passer på at togene går når de skal, at vi sørger for at kundene laster riktig og liknende, det er vårt ansvar.

Hvor er godset?

I fjor sommer arrangerte LTL (Logistikk- og Transportindustriens landsforening) et seminar på Holmen fjordhotell. Der ble aktørene i godsbransjen spurt om hva de tror om framtida.

– Alle er enige om at alt godset ikke kan gå om Alnabru. Det vil det ikke være kapasitet til. På spørsmål om hvor de ville ha logistikksentra, svarte DB Schenker Kopstadkrysset. Vestby er det enighet om. Men ikke Gardermoen. De vil ha det til Rudshøgda. Logistikk-

SKIFTER:

Konvensjonelle godsvogner har gjerne med seg gods som skal veldig langt. På turen går den enkelte vogna gjerne ut og inn av godstog to-tre ganger før den kommer til adressaten. Kjell Jarand Hansen løser på kobbelet for å sende vogna inn i en ny togstamme.



«CargoNet la ned vognlasten mens den lever i beste velgående i resten av Europa»

ARILD EKELUND HANSEN, daglig leder Rail Logistics Norway

sentra på disse stedene vil favne bredt. For Kopstad vil det si helt til Agderfylkene samtidig som vi kan få tilgang på utenlandsgodset via Larvik havn, forteller Lars Hellik Strøm.

Selv ivrer han spesielt – og særdeles utålmodig – etter et gjennombrudd for Kopstad, som ligger i Horten kommune.

– Slik vi har det i dag i Drammen, er det ganske absurd. Vi kan stå på terminalen og kaste snøball på de dyreste leilighetene i byen, sier Lars Hellik Strøm og retter ei bredside mot Jernbaneverket:

– I Jernbaneverket arbeider det mange som «brenner for drakta» og har et kall for jernbane som er sterkere enn det mange prester har til sin jobb. Men det er for mye gammelt tankegods der. Det blir for stivbeint og tregt. Proteksjonisme og for mange gamle sannheter gir ikke mer gods på skinner. Da vinner Piotr med lastebilen. Det er Piotr som er konkurrenten til toget, sier Strøm, og legger til – med stor entusiasme:

– Jernbaneverket må tørre å slippe til markedet og bygge infrastruktur som gjør det mulig for toget å konkurrere med lastebilen. Jeg har ekstrem tru på dette, jeg,



LITT AV HVERT: En fullstet godsvogn avlastet 3,2 trailere. Uten å ha brukt en eneste liter diesel kan Ulf Kristensen i H. Strøm AS konstatere at varene fra Italia har kommet velberget fram.

sier Lars Hellik Strøm mellom papirruller, italiensk pasta og tomat saus i Drammen.

Reviderer strategien

Jernbaneverket er nå i ferd med å revidere godsstrategien som ble vedtatt i 2007. Tor Nicolaisen i Jernbaneverket Plan Nord sitter nå og skriver på den nye planen som skal foreligge i løpet av sommeren:

– Vi kommer nok ikke til å endre på de store linjene. Men vi har en forpliktelse til å tilby terminalkapasitet også til dem som driver med vognlast. Rail Terminal Drammen har hatt stor suksess med vognlast, men foreløpig ser vi ingen andre aktører, sier Nicolaisen, som innrømmer at togstammer som krever mye skifting, kan bli en utfordring.

– Men det er nok bærekraft for en terminal for vognlast på Østlandet, oppsummerer Nicolaisen.

– Når det gjelder de nye terminalene som skal planlegges og bygges,

kan en løsning være en avgreining eller et sidespor inn i en hall der lasting og lossing kan foregå under tak. Det er en mulighet Jernbaneverket vil holde åpen. Dessuten er det mulig å se for seg private løsninger for vognlasten gjennom vår egen sidesporsstrategi, sier Nicolaisen.

Når regjeringen skal legge fram sitt forslag til Nasjonal transportplan på nyåret, vil de også si noe om godstransport. Leder av Senterpartiet og tidligere samferdselsminister Liv Signe Navarsete ser dette som et meget viktig tiltak også sett opp mot den rykende ferske stortingsmeldingen «Norsk klimapolitikk», der målet er å få flyttet mer gods fra vei til sjø og bane:

– NTP vil blant annet handle om å bygge opp både terminal- og sporkapasiteten. Men på kort sikt må vi få ned kostnadene på banebasert godstransport, sier Liv Signe Navarsete til Jernbanemagasinet.

Støtter flere sidespor

Jernbaneverket har fått øremerkede midler til å støtte opprettelse eller reetablering av private sidespor. Pengene er der for å få mer gods på bane.

Jernbaneverket kan dekke inntil halvparten av kostnadene.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

– Vi har ti millioner kroner som kan brukes til dette og er det eneste verktøyet vi har for å bistå noen som kan tenke seg å etablere en virksomhet innen godstransport, sier markedssjef Yngve Andreassen i Trafikk- og markedsdivisjonen i Jernbaneverket, og etterlyser flere søkere til disse midlene.

En som allerede har meldt sin interesse, er Vestby næringssselskap som sammen med Mossregionen næringsutvikling ønsker å knytte jernbanen til logistikknutepunktet på Vestby. Mer enn halvparten av

de 60 000 konteinerne som landes på havna i Moss, skal til Vestby. Dessuten har de i Vestby offensive planer for mer. Ifølge kommuneplanlegger Tom Vangen er 700 dekar av næringshagen nå bebygd. Kommunen har lagt ut 1 500 dekar til. Og om ikke det er en grense, så anses det som aktuelt å bygge ut til 3 000 dekar.

Med andre ord: Her blir det trafikk!

Ser på saken

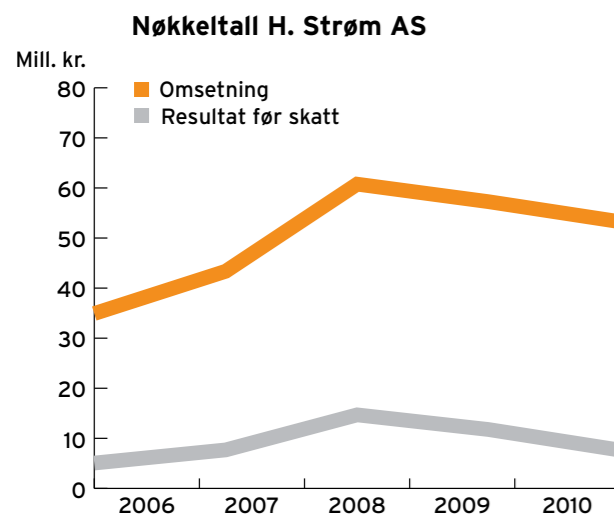
– Vi har vært i dialog med Vestby

kommune om sidespor og ser at dette kan være et meget interessant prosjekt som bygger opp under visjonen vår om mer på skinner. Det er ikke mye penger vi har til rådighet, men de kan være en spire til at noen får startet opp en virksomhet som kan vokse til noe mer over tid, sier Andreassen.

I andre sammenhenger kan pengene fra Jernbaneverket være mer enn tilstrekkelig og en avgjørende faktor for at det blir etablert forretningsvirksomhet som involverer godstransport på jernbane.



KREMOMRÅDE: Med firefelts E6, dobbeltsporet jernbane og 3 000 dekar næringsareal for lager og logistikk er markedssjef Yngve Andreassen (t.v.) i Jernbaneverket og daglig leder Yngvar Trandem i Mossregionen næringsutvikling AS skjont enige om at Vestby har det som trengs for å bli et logistikk-knutepunkt.



Jubileumsbok

Jernbanemannen, politiker, idrettslederen og musikeren Helge Formo med gode medhjelpere har skrevet ei bok på 144 sider og spilt inn en CD med rallar- og skillingsviser som sitt bidrag til Nordlandsbanens 50-årsjubileum. Boka tar for seg strekningen mellom Snåsa og Grong, der både Formos oldefar og bestefar var med på å bygge banen.

Denne jernbanestrekningen var den siste som ble bygd med håndmakt. 37 km jernbane som for en stor del gikk gjennom ubebygde villmark inklusive 18 tunneler på til sammen 2165 meter samt 24 bruer og kulverter - mange av dem bygd med steinhvelvsteknikk som framstår som de rene perler den dag i dag.

I boka er det gjengitt 200 bilder som viser rallarene på ulike arbeidsplasser, bilder fra hverdagslivet og av hvordan anleggene så ut den gangen og i dag.

Som en kuriositet er det også tatt med noe om Bertha og Gustav Krupp, som i mellomkrigstida kom i eget tog til Grong for å jakte elg i Lurudalen. Dessuten et bilde av en skinne i en sporveksel på Grong med inskripsjonen «Krupp 1915».

- Gjennom boka følger vi fire rallarer. Dette prosjektet er vår hyllest til dem som bygde banen med stein, svette og slit, forteller Helge Formo.

Bok inklusive CD er å få kjøpt for 300 kroner ved henvendelse til fohe@jbv.no.



FOTO: ØYSTEIN GRUE



STORT: - Dette er den største og mest komplekse fornyelsen jeg har vært med på i min tid på jernbanen, konstaterer overingeniør Kjell Ivar Ødegård for stor-jobben på Alnabru 16.-20.mai.

Sporveksselfest 17. mai

Seks nye sporveksler på Alnabru i løpet av fire døgn! Noe slikt har overingeniør Kjell Ivar Ødegård i Banedivisjonen på Alnabru aldri opplevd i sine 30 år på jernbanen. Fra kvelden 16. mai vil det gå i ett til 20. mai.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Selv om det blir den mest spesielle 17. mai de har vært med på i sin yrkeskarriere, gleder Kjell Ivar Ødegård og hovedsikkerhetsvakt Edgar Tegner seg til å fornye nedslitte veksler og kritisk viktige spor i sørenden av Alnabru godsterminal. Dette er de mest kritiske veksle med størst trafikk inn og ut.

Utnytter godstogpause

- Vi må utnytte tiden maksimalt når godstogene tar pause fra om kvelden 16. mai, forklarer Kjell Ivar Ødegård til Jernbanemagasinet. Da står til sammen 100 personer fra samtlige fagområder - strømforsyning, signal og spor - klare til å jobbe ti timers skift døgnet gjennom.

Det er ytterst sjelden at en så stor sporvekselgruppe - bestående av seks sporveksler, tre spesialveksler og to usymmetriske dobbeltveksler og en «engelsk mann» - byttes under ett,

forteller Ødegård. At det er JBV Drift som skal gjøre jobben, med innleide fra BaneService AS - og med en større gruppe lærlinger medvirken - synes hovedsikkerhetsvakt Edgar Tegner og Kjell Ivar Ødegård er svært positivt.

80 km spor

- Endelig er fornyelsen av en nedslitt Alnabru godsterminal i gang, sier de.

Terminalen består av 156 veksler og mer enn 80 km spor. For å kunne holde terminalen i gang vil den bli fornyet for om lag 40 millioner kroner i året over en åtteårsperiode. Hovedaktivitetene er innlegging av nye sporveksler og masseutskifting, sville- og skinnbytte, nye stikkabler og føringsveger, sporvekselvarme og belysning, strømforsyning og diverse fornyelsesarbeider på signalanlegget.

Trener på å unngå krise

Toglederne som har gjennomført sin første økt i den nye simulatoren ved Norsk Jernbaneskole, kan ikke få fullrost verdien av operativ trening i kritiske situasjoner i en ufarlig, men virkelighetsnær togledersimulator.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Etter at 60 av landets 198 togledere har gjennomført sin første trening i togledersimulatoren, har fagansvarlig for kompetansedagene, Bjørn T. Jullumstrø, fått utelukkende positive tilbakemeldinger.

Opplevs ekte

- Samtlige togledere opplever at de situasjonene de skal håndtere under veiledning fra en erfaren instruktør, er svært reelle, forteller Jullumstrø.

Statens jernbanetilsyn har stilt som krav at alle togledere skal ha gjennomgått trening i beredskap i simulator innen 1. september i år. I tillegg er det lagt inn trening på telefonkjøring, sikkerhetskritiske feil i anlegget og kommunikasjon.

- Dette er situasjoner som enhver togleder er trent i og må håndtere når de er på vakt. Men vi vet at avvikssituasjoner håndteres ulikt fra

toglederområde til toglederområde og fra togleder til togleder. Det er et mål for oss at vi på sikt knytter til oss lokførere i samtrening med togledere samt andre grupper innen trafikkstyring, toginformasjon og el-kraft, sier Jullumstrø til Jernbanemagasinet.

Høy puls

- Vi bruker ikke pulsmåler, men intensiteten og realismen i de risikofylte arbeidsoppgavene toglederne skal løse i simulatoren, gir grunnlag for en svært nyttig erfaringsutveksling i klasserommet etter simulatortimen.

Toglederne gir enstemmig tilbakemelding om at vi bør trene mer i simulator, og det kan for eksempel gjelde evakuering av tog i tunnel, frakobling av kontaktledningen og beredskapsøvelser.

- Her har vi muligheten til å gi dem slik trening, avslutter Jullumstrø.



EKTE: Bare fantasien begrenser hvilke utfordringer instruktørene Hege Øveraasen (foran) og Morten Gulbrandsen kan skape for togleder Jan Brendlien fra Hamar.

Mesta på handel

Mesta Drift AS, en avlegger av Statens vegvesen, har kjøpt opp firmaet Baneteknikk AS. Baneteknikk har tilhold på Rudshøgda i Ringsaker og har mange tidligere jernbaneverksansatte i sine rekker. Baneteknikk skal fortsette som før, under samme navn, men skal samarbeide tettere med Mesta Drift Bane, som også har kjøpt seg opp i Vete Signaltjenester, tidligere en del av Strukton Rails signalavdeling, for å ha tilgang på kompetanse innen signal og sikkerhet. Med disse oppkjøpene regner Mesta med å kunne framstå som totalleverandør på prosjekter innen jernbane.

Ny sjef i Baneservice



Ingvild Storås (47) er ansatt som ny administrerende direktør i Baneservice AS. Hun kommer fra stillingen som avdelingsdirektør i Block Watne og har mange års erfaring fra ulike lederstillinger i bygg- og anleggsbransjen - blant annet som regionsjef i Mesta. Storås tiltrer stillingen i løpet av august og blir da sjef for en jernbaneteknisk entreprenør med 400 ansatte i Norge og Sverige.

Utålmodig

Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) har sammen med NHO engasjert Bjørn Sund til å vise veg for en raskere og mer kostnadseffektiv utbygging av Alnabru-terminalen. LTL viser til at planleggingen av Alnabru allerede har pågått i tolv år, og at forslaget til NTP antyder at første byggetrinn først kan stå ferdig 2023. Bjørn Sund har stått bak mange store utbygginger og får som oppgave å anviser løsning, organisering, utbyggingstid og kostnad for en modernisering og utbygging på Alnabru. Prosjektets hensikt er fra LTLs side å bidra med forslag til løsninger for en raskere og mer kostnadseffektiv utbygging, skriver LTL i en pressemelding.

Ny jernbane gir ny miljøby

En ny jernbane vil bety at Holmestrand plutselig ligger 45 minutter unna Oslo. Det får investorer til å bla opp nærmere to milliarder kroner. Resultatet blir en helt ny og miljøvennlig by - rett ved bryggekanten ...

Tekst og foto: TORE HOLTET



VED EN VEGG: Dagens stasjon med tilhørende sporområde ligger ved en fjellvegg, noe som hindrer byutvikling.

INNE I FJELLET: Den nye stasjonen som åpner i desember 2015, blir liggende inne i fjellet – tilgjengelig for langt flere mennesker samtidig som byen kan utvikles der sporene i dag går.

ILL.: PUBLIC ARKITEKTER



ENGASJERT ORDFØRER: Alf Johan Svele legger ut om de store planene for utbygging på og rundt havna i Holmestrand, og fylkesordfører Per-Eivind Johansen lar seg imponere.

Jernbanemagasinet har avtalt møte med to jernbanefrelste Høyre-politikere: Vestfolds fylkesordfører Per-Eivind Johansen og Holmestrandts ordfører Alf Johan Svele. De står parat på plattformen idet jeg trer ut av intercitytoget mot Skien, og allerede på vår morgentur mot rådhuset legger de ut om «250 nye sentrumsleiligheter med båt plass 45 minutter unna Oslo sentrum i et klima som er mye bedre enn ellers i landet.»

– Om to-tre år sier ikke folk lenger: «Look to Drammen.» Da sier de «Look to Holmestrand!» spør ordføreren.

Gavepakke

De fleste forbinder i dag Holmestrand med bil og eksos i et trangt bysentrum, og jernbanen er blitt oppfattet som en vel nærgående nabo – ikke minst i forhold til byutvikling.

– For oss var det som en gavepakke da det ble klart at jernbanen skulle bygges ut for høyere hastighet – 250 kilometer i timen. Dermed ble det bestemt å bygge stasjonen inn i fjellet. Det gjør at vi kan flytte gjennomkjøringsveien et kvartal nærmere fjellet, der jernbanen i dag går, mens det nye dobbeltsporet blir gående i en litt

over 12 kilometer lang tunnel, forklarer Svele.

Den erfarne næringslivslederen og siviløkonomen snakker seg varm om hvordan Holmestrand «utnytter det tidsvinduet som åpner seg».

20 000 kvadratmeter

Til høsten starter byggingen av en ny by – et første byggetrinn i et nytt senter på 20 000 kvadratmeter med boliger og forretninger inne i sentrum.

– Folk har begynt å forstå at det nå skjer noe i Holmestrand. Det er ikke så mange år siden at

byen ikke hadde noen vekst, og Holmestrand er fremdeles en fattig kommune. Det innebærer at mange av oss må bidra, understreker ordføreren.

– Vi var i utgangspunktet enige om at havnefronten trenger en oppgradering, og nå er båtfolk innstilt på å ta sin del av kostnaden ved å betale 50 prosent mer for en båt plass. Men det var da vi laget en film om hvordan en ny havnegate kan bli, at det virkelig begynte å skje noe, forteller Svele.

For en stund siden ble det lagt fram forslag om å bygge en båt havn med 1000 nye båtplasser.

Tanken er å gjøre byen attraktiv for båtentusiastene. Og i stedet for å si ja til et nytt kjøpesenter ved E18, har kommunen gitt klarsignal til og er blitt en aktiv pådriver for en sentrumsutvikling i milliardklassen.

By på bryggekannten

– Innen 2017 har vi planer om å doble bygningsmassen i fem kvartaler i Holmestrand sentrum. Byen står foran en totalforvandling. Vi beholder likevel kvartalsstrukturen og er dermed allerede sikret 50 prosent belegg i det nye senteret, beretter styreleder i Holmestrand

HOLMESTRAND

- 10 251 innbyggere (ved årsskiftet)
- Kommunen har som mål å vokse med 1,5 prosent i året – til 16 000 innbyggere i 2040
- 1531 personer pendler inn – 2520 pendler ut av byen
- 1900 personer skal til eller fra en kommune med jernbane
- Hydro Aluminium er den største bedriften med over 400 ansatte
- De fleste bedriftene finnes innen bygg/anlegg, detaljhandel, eiendomssalg og jordbruk

BILKAOS: Øistein Hjelmtvedt og hans medinvestorer vil bygge et helt nytt senter der bilene i dag danner det reneste kaos.



Utvikling AS, Øistein Hjelmtvedt. En investorgruppe på fem ulike aksjonærer har kjøpt opp 70 prosent av forretningseiendommene og utviklet planer om en bypark som binder sammen boliger og forretninger i en idyllisk beliggenhet mot sjøen. Han kan melde om kjemperespons da første byggetrinn ble lansert. Alle leilighetene vil være utsolgt i god tid før de står ferdig.

– Folk har oppdaget hvor flott denne byen egentlig er. Det er få byer som ligger sånn på bryggekannten!

Øistein Hjelmtvedt er selv Holmestrand-gutt og erkjenner at innbyggerne har vært litt flau over å bo i en by som preges av gjennomgående biltrafikk.

– Nå brer det seg en entusiasme og en gryende optimisme. Denne byen kommer nærmere Oslo for hver dag på grunn av jernbanen. Vi er derfor ikke alene om å lansere boligprosjekter. Rom Eienedom har planer om å føre opp et kombinasjonsbygg med kontorer og boliger, og her er flere andre ting på gang ...

EN NY BY: Holmestrand vil om noen år framstå som en helt ny by – med et innbydende sentrum uten plagsom gjennomgangstrafikk, men med moderne togforbindelse. ILL.: TEO ARKITEKTER/HOLMESTRAND UTVIKLING



Flere kommuner

Inne på rådhuset har det også skjedd mye. «Før gikk vi rolig. Nå småløper vi hele tida.» Det er omkvedet blant de ansatte, forteller kommuneplanlegger Inger Christensen. Hun har i oppgave å lede arbeidet med en kommuneplan for de tre kommunene Holmestrand, Re og Hof, hvor det til sammen bor 20 000 mennesker.

– Sammen med nabokommunene skal vi gjøre store investeringer i infrastruktur, sier ordfører Svele. Et nytt næringsområde blir én gevinst av kommunesamarbeidet. Enklere forbindelse til byen er også høyt på dagsordenen.

– En 80 meter høy fjellskråning er i dag en mental hindring, men den nye stasjonen vil bli bygd med to innganger med heis i hver ende av plattformene. På den måten blir stasjonen mye mer tilgjengelig, og langt flere mennesker vil få tilgang til en stadig mer attraktiv by. Vi jobber også med å få til en shuttlebuss.

– Kommunen jobber med å få til en riktig struktur og går derfor i bresjen for utviklingen. Vi opplever også at planavdelingen i kommunen trykker på oss, og det

er en uvant situasjon, sier Hjelmtvedt og innrømmer: – Det hadde ikke vært mulig for oss å ta tak i dette hvis kommunen hadde hatt et mer distansert forhold til våre planer.

– Jernbanen blir ryggraden

– Det som utbyggingen av Vestfoldbanen utløser her i Holmestrand, er helt unikt. En ny jernbane gir enorme muligheter, og denne byen griper dem med begge hendene. Når folk får høre omfanget av det som skjer her, sperrer de opp øynene, sier fylkesordfører Johansen. Nå ønsker han å bidra til mye av den samme utviklingen i Tønsberg, Sandefjord og Larvik.

– Jeg er blitt mer og mer overbevist om at jernbanen blir ryggraden i den framtidige forbindelsen mot Oslo. Vestfold har 236 000 innbyggere. 90 prosent av dem bor mellom E18 og kysten.

Og der folk bor, der går jernbanen. Vår grunnidé er at det skal bli stadig enklere å bruke jernbanen og andre kollektive transportmidler, sier fylkesordføreren.

Står samlet

Johansen mener det ikke er tilfeldig at 60 prosent av jernbaneinvesteringene nå er konsentrert i hans fylke: – Vi har klart å stå samlet om planer, traseer og utbyggingsrekkefølge, og gjennom det har vi også økt vår kompetanse om jernbanen. Det begynner å gå opp for oss hva den kan bety for dette fylket.

– Som ordfører ønsker jeg å bidra til at flest mulig tar toget. Og jeg tror det vil skje, ikke minst fordi ungdommen tenker på en annen måte, utdyper Svele.

Han gleder seg over at Holmestrand allerede har hatt et kraftig taktomslag i forhold til vekst. Befolkningen har økt med åtte

prosent de siste ti åra, og det er aldersgruppene 13-19 og 45-66 som vokser mest. Et økende antall mennesker bosetter seg i Holmestrand og pendler til Oslo-området.

Fylkesordføreren er full av lovord om samarbeidet med Jernbaneverket under arbeidet med konseptvalgutredningen for intercity-utbyggingen: – Vi var skeptiske til å begynne med, men det har vært en utrolig bra prosess!

Johansen har håp om at en ny, sammenhengende vestfoldbane vil være ferdig innen 2022-2023.

Ordføreren istemmer den samme optimistiske tonen og legger til: – Folk i Holmestrand aksepterer at det bråker i anleggsfasen. Jernbaneverket skal ha ros for å informere huseierne godt, og så vet de hva de har i vente om få år. Da åpner det seg ny verden her i Holmestrand!

HOLMESTRAND STASJON

- En unik stasjonshall, der tog kan passere i 250 km/t.
- Stasjonen ligger inne i en ny jernbaneparsell på 14,1 kilometer, hvorav over 12 kilometer er tunnel.
- Det vil bli bygd to heiser i begge ender av plattformene.
- Både parsellen og stasjonen skal stå ferdig til bruk i desember 2015.
- Prosjektet er totalt kostnadsberegnet til 5,7 milliarder kroner.

INVESTORER

- Holmestrand Utvikling AS har kjøpt opp 70 prosent av bygningsmassen i Holmestrand sentrum.
- Selskapet har fem aksjonærer, hvorav tre lokale.
- De har fått med seg Oslobaserte Enata eiendom, som har lang erfaring med byutvikling.
- Selskapet planlegger å trekke med seg enda flere investorer.
- Totalt er det i Holmestrand lansert utbyggingsplaner for nærmere to milliarder kroner fram til 2017.

Omfattende vannsikring mot ras

Nye og større stikkrenner og en rekke andre dreneringstiltak for å unngå ras. Dette er en sentral del av den omfattende vedlikeholdsinnsatsen som Jernbaneverket er i gang med denne sesongen.

Tekst: NJÅL SVINGHEIM **Foto:** ØYSTEIN GRUE

– Bedre kontroll med vannet er avgjørende for arbeidet med rassikring og for å oppnå mer robuste baner, sier sjefingeniør Trond Børsting i Jernbaneverkets bane-divisjon. Han understreker at det pågår et systematisk arbeid med å kartlegge rasfaren.

– Det blir stadig mer tydelig at de gamle jernbanene her i landet må forsterkes på flere strekninger for å kunne takle økt nedbør, store temperatursvingninger og mer ekstremvær, sier Børsting.

Kraftig påminnelse

– I fjor hadde vi et år med mange driftsavbrudd som følge av ras og utglidninger, og vi har sett denne utviklingen en tid nå, minner han om. – Klimaendringene gjør at vi må ta høyde for mer ekstremvær. Siste kraftige påminnelse om dette er det store raset som gikk på Dovrebanen i Soknedal i mars. Banen ble stengt fra 13. mars til begynnelsen av mai, og aldri før har Dovrebanen vært stengt så lenge.

Etablering av mer robust infrastruktur er viktige tiltak for økt oppetid og redusert antall hendelser og driftsavbrudd. I tillegg til fysiske tiltak er kartlegging av strekningene og sideterrengets evne til å håndtere økte vann-

STØRRE: – Når vi har kontroll på vannet, har vi langt på vei kontroll med rasfaren, sier Trond Børsting og poengterer at det mange steder er behov for å legge inn stikkrenner med nye, større dimensjoner.



SLIK BRUKES PENGENE

- ▶ I 2012 skal det brukes 1 200 millioner kroner til fornyelse av anleggene i jernbanenettet.
- ▶ Til forebyggende vedlikehold skal det brukes 810 millioner og til korrektivt vedlikehold (beredskap/feilretting) 300 millioner.
- ▶ I tillegg til dette kommer fornyelsen i Oslo som finansieres delvis over investeringsbudsjettet med 570 millioner kroner.

DRENERINGSTILTAK 2012

I 2012 skal det gjennomføres større tiltak som bedre drenering på følgende banestrekninger

- ▶ **Dovrebanen:** Forberedende ballastrens med dreneringstiltak Brumunddal - Moelv. Drenerings- og rassikringstiltak Brennhaug - Dombås.
- ▶ **Bergensbanen:** Drenerings- og vannsikringstiltak Vossebanen ved Evanger, is- og vannsikringstiltak Hallingskeid - Myrdal og forberedende ballastrens med dreneringstiltak Veme - Sokna. Rassikringstiltak på Vossebanen og Flåmsbana.
- ▶ **Nordlandsbanen:** Dreneringstiltak med innlegging av større stikkrenner flere steder. Rassikringstiltak i Rana.
- ▶ **Oftobanen:** Forberedende ballastrens med dreneringstiltak, fullføring av strekningen, utvidelse av skjæring i Norddalen.
- ▶ **Østfoldbanen:** Forberedende ballastrens med dreneringstiltak Sarpsborg - Skjeberg. Renovering av linjegrøfter og stikkrenner flere steder
- ▶ **Rørosbanen:** Dreneringstiltak flere steder.
- ▶ **Bratsbergbanen:** Fornyselse av stikkrenner og rassikringstiltak.

masser langs banene en viktig jobb.
– Denne oppgaven er godt i gang på de mest sårbare områdene, men må fortsettes også på andre deler av banenettet, sier Trond Børsting.

Drenering

Sentrale oppgaver i år blir videreføring av arbeidet med bedre dreneringssystemer langs jernbanen. Dette er omfattende og har pågått i flere sesonger på blant annet Bergensbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen. Avhengig av

lokale forhold inneholder vannsikrings- og dreneringstiltakene flere typer arbeider og inngår ofte som del av forberedende arbeider for rensing av ballasten som sportet ligger i. Da renses alle grøfte-systemene langs linjen, i banens sideterreng og stikkrenner under linjen. Målet er at dreneringssystemene skal bli mer robuste og kunne håndtere mer ekstremvær og økt nedbør.

Problemstrekninger

– På en del strekninger ser vi tydelig at heller ikke dette er nok,

sier Trond Børsting. – De fleste banene våre er rundt 100 år gamle og er bygd med det vi kaller stedlige masser. Det betyr at jernbanens fyllinger ofte inneholder mye løsmasser som ikke er selvdrenerende. Ved store nedbørmengder på kort tid, hvor disse massene allerede har hatt mye nedbør, kan det bli såpass mettet av vann at fare for ras og utglidning blir resultatet, forklarer Børsting. Ved slike værforhold er det avgjørende at banens dreneringssystemer fungerer. En tett stikkrenne kan føre til at banelegemet blir ut.

Prosjekter

Det skal i år fullføres et prosjekt på den tidligere problemstrekningen fra Dovre og opp til Dombås på Dovrebanen. Der er sideterreng gjennomgått, alle grøftesyste-

mer fornyet, stikkrenner er gjort større og jernbanefyllingene er flere steder forsterket.

– Vi kan se for oss at slike tiltak vil måtte gjøres også andre strekninger med slike utfordringer, sier han. Det pågår for eksempel kartlegging av strekningen Soknedal – Støren der det store raset gikk denne våren. Det er også på det rene at utskifting av stikkrenner med mye større dimensjoner er tiltak det kommer til å bli mer av. Dette er eksempelvis utført på Nordlandsbanen gjennom flere år i et eget rasiseringsprogram der.

Teknologi og overvåking

– Det er også meget viktig at Jernbaneverket har gode systemer for beredskap, visitasjon og overvåking av linjene, fortsetter Børsting. – Dagens system med

trinnsvis beredskap i tre nivåer med tilhørende tiltak kan suppleres ytterligere ved hjelp teknologiske løsninger innen overvåking og varsling. Værstasjonene som er etablert i samarbeid med Meteorologisk institutt, gir viktig informasjon om lokale forhold, og det er også et utstrakt samarbeid både med NVE og med Statens vegvesen med hensyn til varslingsrutiner og bruk av værdata. Det gjennomføres også erfaringsutvekslinger og kursing av våre folk for å styrke oppmerksomheten og for å bli tryggere på tiltak og vurderinger, sier Børsting.

– Det er ingen tvil om at vi må videreføre arbeidet med vannsikringstiltak i flere år framover. Når vi har kontroll på vannet, har vi også langt på vei kontroll med rasfaren, avrunder Trond Børsting.



«Det blir stadig mer tydelig at de gamle jernbanene her i landet må forsterkes på flere strekninger ...»

TROND BØRSTING, sjefingeniør i Jernbaneverket

Egne godstiltak når baner må stenge

Erfaringene med stenging av baner på grunn av ras gjør at Jernbaneverket nå vurderer tiltakspakker for avvikshåndtering i godstrafikken. – Vi ønsker en dialog med godstogselskapene om dette, sier markedsjef Yngve Andreassen.

Utviklingen med mer uvær og ras har medført stengte baner ved flere anledninger det siste året. Stengningene har vart fra noen få dager til flere uker, og hardest rammet blir godstrafikken.

– For persontrafikkens del kan en delstrekning erstattes av busser, noe som er en ulempe, men man kommer fram, sier markedsjef Yngve Andreassen i Jernbaneverket. For godstrafikken betyr stengt bane som regel at det er umulig å komme fram. Dovrebanen er

i praksis den eneste banen der det faktisk finnes omkjøringsmuligheter, nemlig Solørbanen og Rørosbanen.

Beredskapsbane

– Rørosbanen har vist seg å fungere godt som beredskapsbane for Dovrebanen denne våren, sier Andreassen. Banen har likevel klare begrensninger i kapasiteten og har ikke kunnet ta unna all trafikk som til vanlig går over Dovre. For denne banen arbeider vi nå konkret med ulike «aksjonskort» som angir hvilke tiltak som skal settes i verk for godstrafikken ved stengt bane. Slike aksjonskort har vi hatt i lengre tid for persontrafikken på alle baner, men nå vil vi altså lage slike også for godstrafikken.

– Når vi vet hva vi skal gjøre av tiltak på forhånd, går det selvsagt kortere tid fra en banestrekning blir stengt fram til vi kan ha et fungerende alternativ på plass, sier han. – Tiltakene ønsker vi nå

å konkretisere og jobbe fram i tett samarbeid med togselskapene, men vi har jo gjort oss noen tanker allerede om hvilke muligheter som kan finnes.

Store og små tiltak

For Rørosbanens del har vi i vår økt bemanningen av trafikkstyrere på strekningen som ikke er fjernstyrt, Røros – Støren, for å kunne kjøre flere tog. Banen kan også styrkes ytterligere som beredskaps- og avlastningsbane for Dovrebanen ved at vi bygger flere og lengre kryssingsspor, og ved å bygge ut fjernstyring også mellom Røros og Støren.

– Dette er store tiltak som vil måtte tas inn i planarbeidet i Jernbaneverket, men det kan finnes mindre og enklere tiltak, sier Andreassen.

Diesellok og nødterminaler?

– Vi kan tenke oss at Jernbaneverket gjøres i stand til å tilby togselskapene



BEREDSKAP: Rørosbanen har vist seg å fungere godt som beredskapsbane.

FOTO: ARVID BÅRDSTU

diesellok for bruk på disse ikke-elektrifiserte banene ved slike avvik. Vi kan også tenke oss at det etableres «nødterminaler» på steder underveis på strekningene som kan brukes til lasting og lossing ved stengte delstrekninger. I dag blir ofte all trafikk overført til vei på hele strekningen (for eksempel Oslo – Bergen) når en delstrekning blir stengt for kortere eller lengre tid.

– Ved å etablere en nødterminal

underveis i for eksempel i Hallingdal kunne vi halvere den distansen som må kjøres med vogntog på veiene. Nødterminalene kunne jo også brukes til andre formål, som for eksempel tømmertrafikk eller annen godstrafikk, sier Andreassen. Han vil i løpet av kort tid gå i dialog med togselskapene for å se nærmere på mulige tiltak for bedre avvikshåndtering av godstrafikken.

Kjempeløft i Oslo også i år

Selv om det er tiltak for mer robuste baner som er gjennomgangstonen i banevedlikeholdet i år, er det Osloområdet som har det suverent største trykket i sommer.

I seksukersperioden fra 24. juni til 6. august skal igjen strekningen Skøyen – Bryn/Grefsen stenges for togtrafikk. De som skal til/fra eller via Oslo med tog, vil bli transportert med buss og/eller T-bane på deler av strekningen.

I sommer skal nemlig resten av totalfornyelsen i Oslo gjennomføres. En fornyelse som det siste året har gitt gode resultater i form av vesentlig bedre punktlighet og oppetid.

I år skal resten av sporområdet på sentralstasjonen fornyes, inkludert spor, sporveksler, sporvekselvarme og kontaktledningsanlegg, med unntak av det området som vil bli berørt av den kommende Follobanen.

I Slottunnelen skal det skiftes sviller, skinner og sporveksler.

Årets fornyelser beløper seg her til 570 millioner kroner, og jernbanen gjennom Oslo er dermed fornyet for vel to milliarder kroner inkludert årets innsats.

Prosjekt Stor-Oslo gjennomføres i regi av Jernbaneverket Utbygging.

NSB presiserer at kundene som reiser på Østfoldbanen mellom Oslo og Halden, blir ikke berørt av sommerens arbeider. De kan benytte tog som vanlig til og fra Oslo S.

Det er laget egne rutetabeller for perioden 24.juni til 6.august.

For nærmere informasjon om ruter se: www.nsb.no og www.flytoget.no.

Alle årets vedlikeholdsarbeider på jernbanen kan du lese nærmere om på www.jernbaneverket.no/ vedlikeholdsoversikt

Ny godstogpendel

CargoNet startet 17. april en ny godstogpendel mellom Kristiansand og Stavanger. Tilbudet retter seg spesielt mot sjøkonteinere og semi-hengere som skal fra Risavika/Ganddal til Langemyr/Kristiansand og motsatt, og er spesielt tilrettelagt for rederier og speditorer som har trafikk på disse havnene. Men tilbudet er naturligvis også åpent for andre, og for alle typer lastbærere som kan løftes på tog. Lastefristen på Ganddal er kl. 05.30. Etter at toget har tatt turen til Kristiansand er det tilbake på Ganddal for lossing kl. 16.30.

Priset

Eigersund kommune opprettet en tilgjengelighetspris for noen år siden for å skape positiv oppmerksomhet omkring arbeidet med universell utforming. Prisen for 2011 ble nylig tildelt Jernbaneverket for arbeidet med Eigersund stasjon. Samtidig ble det understreket at serviceiveren til de NSB-ansatte ved stasjonen også hadde gitt plusspoeng til stasjonen. Prispengene på 10 000 kroner vil bli brukt til noe synlig på stasjonen. Det samme med diplom. Det blir hengt opp der til inspirasjon og ettertanke om hva det vil si å legge til rette for at alle, uansett funksjonsnivå, skal kunne ta seg fram enkelt og uten farer.

Miljøvennlige skinner

Ved å kjøpe inn de mest miljøvennlige jernbaneskinne kan det spares inn klimagassutslipp tilsvarende utslippene fra 2000 personbiler bare ved byggingen av Follobanen. Når Jernbaneverket nå kjøper jernbaneskinne, blir miljøaspektet ved produksjonen av skinnene tillagt verdi - i tillegg til basiskravene om sikkerhet, holdbarhet og pris. Det årlige forbruket av skinner for hele Jernbaneverket er rundt 12 000 tonn skinnestål. Dermed kan valg av skinneproducent spare store klimautslipp hvert år.



MERKEDAG: Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa klippet bånd med nasjonale farger for et prosjekt som vil ha stor betydning for samarbeidet mellom innlandet og hovedstadsregionen.

Ny istid ved Mjøsa

Den største masseforflyttingen siden istiden, er en av beskrivelsene av Fellesprosjektet E6-Dovrebanen. 12. april markerte samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa at byggingen av det hittil største anleggsprosjektet på det norske fastlandet er i gang.

Tekst: HILDE MARIE BRAATEN **Foto:** KNUOT OPEIDE

Ved innslaget til Morskogtunnelen stod to gravemaskiner bundet sammen med en stor sløyfe i rødt, hvitt og blått. Den ene gravemaskinen representerte Statens vegvesen og den andre Jernbaneverket. Kleppa sørget for å frigi maskinene slik at Fellesprosjektet E6-Dovrebanen nå kan gå i gang for fullt.

- Tenk på alt som dette prosjektet betyr for samarbeidet mellom innlandet og hovedstadsregionen. Dette arbeidsfellesskapet gjør perioden med støy og belastning for naboer kortere, de økonomiske innsparingene er store og perioden med redusert framkommelighet kortes også ned, sa Kleppa til de hundre fremmøtte.

17 km bane innen 2016

Fram til 2016 skal det bygges 21 kilometer firefelts E6, 17 kilometer dobbeltsporet Dovrebane, 18 kilometer lokalvei og 18 kilometer gang- og sykkelvei. Kostnadsrammen er 10,1 milliarder kroner.

- I dag er en merkedag - vi starter byggingen av de 17 kilometerne som utgjør det første steget på veien mot en ny og moderne bane fra Eidsvoll til Hamar, sa jernbanedirektør Elisabeth Enger. Traseen for dagens Dovrebane er den samme som ved åpningen i 1880.

- Reisetiden blir kortere, og vi får en jernbane som vil være moderne i mange år framover. Den politiske debatten dreier seg ikke lenger om vi skal bygge ut InterCity-strekningene, eller ei - men når det skal stå ferdig, sa Enger.

To av de største anleggskontraktene som noen gang er undertegnet i Norge, gjelder arbeidet med Fellesprosjektet E6-Dovrebanen. Veidekke og Hochtief Solutions skal bygge parsellen Brøhaug-Strandlykkja for 1,6 milliarder kroner mens Hæhre entreprenør AS skal bygge Strandlykkja-Kleverud for 1,8 milliarder kroner.

Kjempejobb i krevende terreng

20 000 kubikkmeter dårlige løsmasser er kjørt ut og 60 000 kubikkmeter med sprengstein er kjørt inn! Nøyaktig åtte uker etter at Dovrebanen ble stengt i Soknedalen, kan det igjen gå tog der.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Mange dager med regn, snøsmelting og teleløsning utløste et ras på et jorde ovenfor jernbanen, som igjen tettet stikkrenna. Da fløt bokstavelig talt underbygningen av garde ned den 20 prosent bratte hellinga. Siden har det vært arbeidet nær sagt dag og natt for å bygge opp et solid fundament for banen.

- Underbygningen var bygd av løsmasser. Når slike masser blir mettet av vann, blir de praktisk talt flytende, forklarer assisterende banedirektør Brede Neremoen.

Nå kan Neremoen forsikre at underbygningen blir så solid at det ikke skal kunne skje noen utglidning akkurat her en gang til.

Ting tar tid

- Ved siden av å bygge opp underbygningen helt nedenfra, vil vi legge inn ei godt dimensjonert stikkrenne med overløp. Vi vil også lage en solid og skikkelig innløpskonstruksjon. Videre har vi lagt djupdrenering i sideterenget for å få kontroll med vannet, sier Neremoen.

Rett etter at underbygningen hadde fløtt vekk og skinnegangen hang der i løse lufta, ble det drøftet flere løsninger til reparasjon, som alle ble forkastet til fordel for den valgte.

- Når det har tatt åtte uker å få banen åpnet igjen, er det fordi det ikke har vært fysisk mulig å forsere arbeidet mer, avslutter Brede Neremoen.



STORARBEID: Et lite jordras på jorden øverst i bildet utløste utglidningen i Soknedal. Reparasjonsarbeidene har tatt to måneder. På denne tiden er det flyttet på over 80 000 m³ masse - nok til å dekke gressmatta på Ullevaal stadion med et 11 meter høyt berg.



HANDTAK: Vêrlammet hadde solide handtak som Bjørg Kristine Bøyum og Brynjulf Lemme kunne styre han med.

Vêrfast vêr

I fjor haust vart ein sau ihelkøyrd mellom Voss og Mjølfjell. Sjøya hadde to lam. Det eine vart fanga, medan det andre fordufta. Bonden såg på det som tap.

I vinter fekk banepersonalet auge på eit myrhol med mykje revespor rundt. Slike myrhol er ofte snøfrie på grunn av jordvarme. Her var det høge snøkantane på sidene, over meteren høge. Personalet på Robelen, Brynjulf Lemme, Bjørg Kristine Bøyum og Jan Tore Vaksdal, undra seg litt over at reven hadde trakka så mykje rundt dette myrholet. På returen til Voss stoppa dei og fann vêrlammet i levande live, noko avmagra etter ein lang vinter, men i full vigør. Reven gjekk berre og venta på at lammet skulle ta kvelden.

Då gjekk banefolket til aksjon og henta opp vêrlammet. Dei tok det med seg på Robelen ned til Voss. Undervegs delte dei nista si med lammet som såg ut til å storkose seg. På Voss kontakta dei bonden. Etter å ha sett på lammet, sa han «ver så god» til banepersonalet, dei kunne få det. Så no har vêren trygg og god bustad, rikeleg med mat og drikke, og damer etter behov. Han går berre på stas, ifølgje eigarane. Han vil nok fungere som maskot, og er sjølv sagt heidersgjest på julebordet 2012. - Ikkje på bordet, men rundt bordet, presiserer Brynjulf. - Og så må det leggjast til at vossingane har stor omhu for sau, humrar han til slutt.

Djerve mål for jernbanen

De rødgrønne partiene har siden 2005 gjennomført et taktskifte for investering i og oppgradering av jernbanen. Dette skal følges opp i Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP).

Jernbanen var i mange år stemoderlig behandlet med lave investeringer og svak politisk oppmerksomhet. Dette har heldigvis blitt endret med dagens regjering som ser på jernbanen som en sentral del av løsningen på fremtidens transportbehov. De kommende månedene vil Aps transportfraksjon på Stortinget lytte nøye til alle innspill om hvordan vi kan sikre enda bedre satsing på jernbanen i neste NTP.

InterCity

Utrekninger viser at befolkningsøkningen i Oslo og omliggende fylker vil være enorm de neste tiårene. For å løse disse menneskenes transportbehov er vi avhengige av en kraftfull jernbanesatsing i det såkalte InterCity-triangelet. Den nylig fremlagte utredningen om InterCity viser i så måte vei for hvordan vi kan kutte ned på reisetiden til Oslo og dermed utvide bolig- og arbeidsmarkedet rundt hovedstaden.

Men for å lykkes er vi også avhengige av at regionale og lokale myndigheter legger føringer for at flere skal bo i nærheten av kollektivknutepunkt. Dette legger et stort ansvar på regionale og lokale myndigheter, men det fordrer også at Jernbaneverket og ROM Eienedom er aktive for å styrke jernbanen som folks foretrukne reisealternativ. Kun på denne måten

kan vi nå våre mål om klimavennlig transport og begrense forurensningen fra biltrafikken.

Etatens forslag

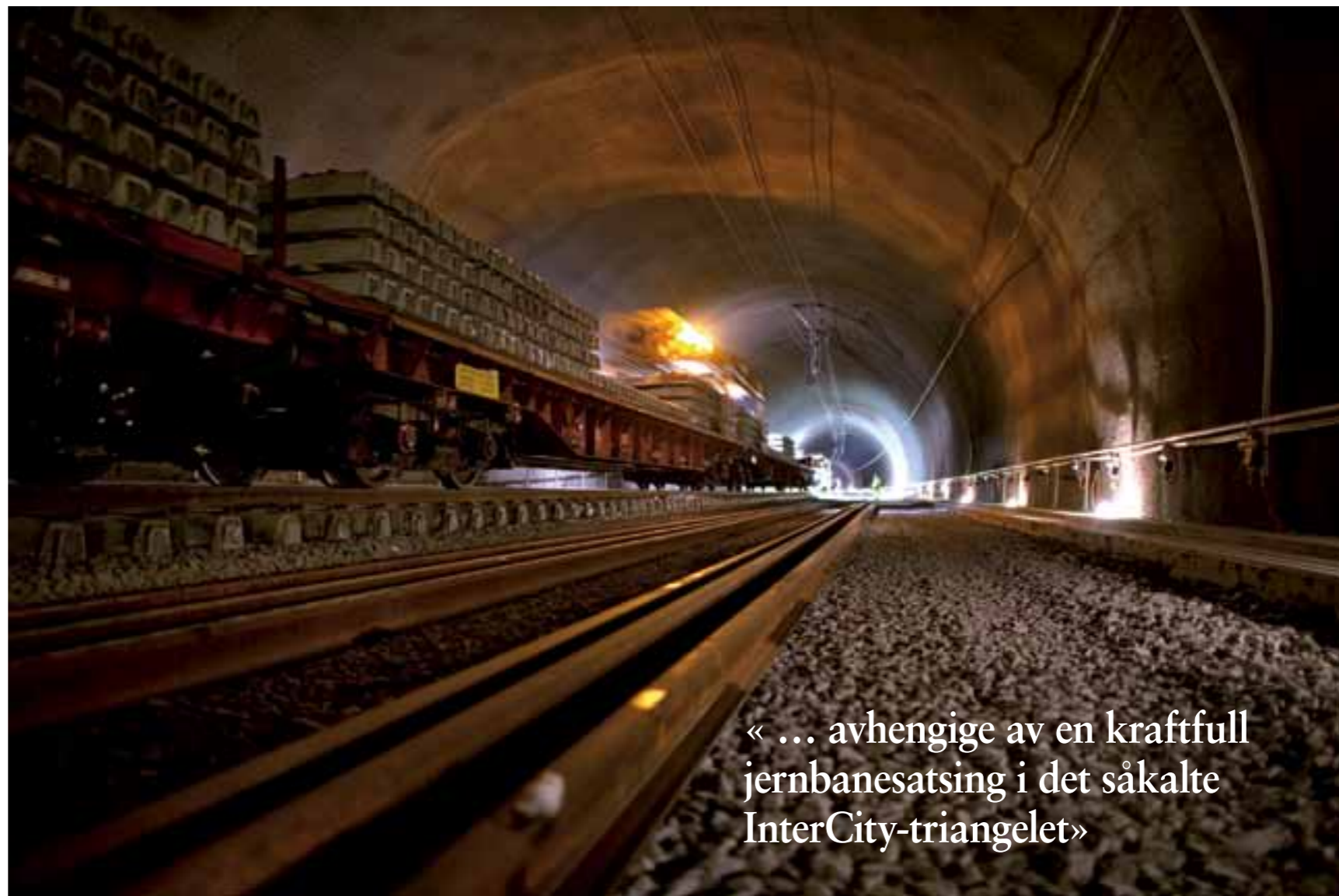
Transportetatens forslag til ny NTP legger et godt grunnlag for den politiske behandlingen. Samferdsel og særlig jernbane har fått et helt nødvendig økonomisk løft de siste årene. Dette vil den rødgrønne regjeringen følge opp i kommende NTP. I tillegg vil det være avgjørende at vi finner en god fordeling mellom drift og investeringer. For jernbanen vil jeg også peke på et par andre sentrale utfordringer.

Godstrafikken på jernbane har opplevd vanskelige år med lav regularitet og svak inntjening, som følge av kalde vintre og mye nedbør. Også i vår del av verden gir klimaendringene oss våtere og villere vær, og da må både vi og ekspertisen i fagmiljøene i transportsektoren sammen finne nye løsninger på nye problemer. Etatene har mange gode forslag til hvordan vi kan styrke godstrafikken på bane, og dette er innspill Ap vil lytte nøye til.

Enkelte miljøer og partier har i lengre tid ivret for en større omorganisering av transportetatene. Dette er en debatt jeg vil advare mot. Ikke fordi endringer nødvendigvis er negative. Men jeg tror vi bør utnytte at Jernbaneverket har rigget organisasjonen til å bygge og fornye mer av jernbanen, fremfor å prioritere organisasjonsdiskusjoner.

Politiske skillelinjer

Politikk er å ville, men politikk er også å velge. Når man hører på opposisjonen på Stortinget kan det virke som om det ikke er priori-



« ... avhengige av en kraftfull jernbanesatsing i det såkalte InterCity-triangelet »

teringer, men antallet forslag, som skal drive landet og transportpolitikken fremover. Mange forslag er bra på idé-stadiet, men det viktigste for jernbanen er at vi klarer å prioritere konkrete utbygginger og forbedringer de kommende årene.

Arbeiderpartiet vil følge opp rapportene som ser på hvordan vi kan kutte ned på planleggingstiden for samferdselsprosjekter. Vi vil også vurdere hvordan vi best kan sikre helhetlige utbygginger

innenfor en ansvarlig økonomisk ramme. Men vårt viktigste mål vil være å videreføre den gode veksten jernbanen har vært inne i siden 2005. Til det trenger vi en offensiv NTP og en regjering som følger opp med årlige bevilgninger på et høyt nivå.

De politiske skillelinjene i jernbanepolitikk viser seg også i diskusjoner om privatisering av jernbanen. Senest for et par uker siden trakk Høyres Ingjerd Schou i Stortinget opp privatisering av

jernbanen som en helt sentral sak for Høyres transportpolitikk. Jeg mener både tidligere erfaringer fra Storbritannia, men også erfaringer fra Sverige, viser at dette er helt feil vei å gå. Der har privatiseringer gitt oppsplitting av ansvar og mer vekt på bedriftsøkonomisk overskudd, fremfor å sikre gode transporttjenester.

Arbeid - hverdag - klima

Arbeiderpartiet vil i sitt arbeid med NTP særlig se på hvordan

jernbanen kan bidra til tre mål for samfunnet. Vi vil lage en NTP som bidrar til å styrke næringslivet og skape økt sysselsetting. Vi vil ha transportløsninger som bidrar til at hverdagen går opp for de som pendler til og fra jobb og utdanning. Og vi vil ha en satsing som bidrar til reduserte klimautslipp. Jernbanen bidrar til alle disse tre målene, og vil derfor være helt sentral i Aps prioriteringer til NTP.

MÅL: Månedens gjest understreker at satsing på jernbane bidrar til å styrke næringslivet, bedre transporttilbudet og redusere klimautslipp.

FOTO: HILDE LILLEJORD

MÅNEDENS GJEST

Navn: Anne Marit Bjørnflaten
Tittel: 1. nestleder Stortingets transport- og kommunikasjonskomité (Ap)



Lærer av de beste

Han er nordisk mester i svømming for 50-55 åringer og har VM for «masters» i Italia i juni som neste mål. Men Torbjørn Berger er mer stolt av å ha vært med på å sette verdensrekord i bygging av nødsamband for tog!

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Klokken er knapt åtte lørdag morgen. Den morgenfriske gjengen som samles utenfor svømmehallen på Grevlingen skole, består av svømmere i alle aldre med individuelle ambisjoner. Torbjørn Berger er raskt i gang i vannet. Det er bare åtte uker til VM i Riccione i Italia hvor 10 000 deltakere har prikket inn toppformen. Målet er å komme blant de 15 beste, kanskje en finaleplass. Det er ikke lenge siden han gjorde 32,52 og 1.12.57 på 50 og 100 meter bryst, det som var Alexander Dale Oens spesialdisiplin.

– Jeg har erfaring for at det går an å lære av de beste. Det er ikke nødvendig å lete eller eksperimentere når de beste allerede vet hva som fungerer best. Dette gjelder i svømming så vel som innen signal-

«Vi ligger flere hestehoder foran de største kommersielle netteierne»

systemer på jernbanen, repliserer Torbjørn Berger over bassengkanten mens han følger sekundviseren på pace-klokken på veggen, trekker pusten og forsvinner i det blå bassenget. Han er midt i intervalløkta.

99,999 %

I telecom-bransjen har målet lenge vært de fem nitallene som alle telecom-operatører streber etter. – Bane Nett har levert opp imot «the five nines» over flere år, og vi ligger flere hestehoder foran de største kommersielle netteierne. I 2011 var oppetid på GSM-R-nettet 99,987 %, smiler sjefen for en organisasjon bestående av 171 tele- og dataspesialister i Jernbaneverket, som siden 2006 har vist at de kan levere ekstreme resultater.

24 timer i døgnet – hele året rundt – overvåker og sørger drifts-senteret til Bane Nett, Operasjons-senter Marienborg i Trondheim, for at lokførere, togledere og andre langs sporet alltid kan nå hverandre.

Jernbaneverkets GSM-R nett ble besluttet bygget etter konklusjonene i granskningen av Åsta-ulykken i januar 2000 hvor 19 omkom. Tre år senere var utbyggingen i gang. Høsten 2004 ble den første strekningen med ny togradio tatt i bruk på Nordlandsbanen, og full dekning på det nasjonale jernbanenetttet var på plass i 2006.

Det nye togradio-nettet dekker 3800 km jernbane og består av 511 basestasjoner og 520 repeaterer som opereres fra et døgnbemannet drifts-senter i Trondheim.

Torbjørn Berger titter på treningsprogrammet på bassengkanten, trekker badehetten ned over ørene, plasserer svømmebrillene og legger ut på en ny forrykende 50-meter.



Må oppleves

– Lederjobben i en organisasjon som er spredt over hele landet, med drifts-senter i Trondheim og hovedtyngden i Oslo, legger beslag på rundt regnet ti timer daglig. Om jeg klarer å trene to-tre timer i vannet og tre timer på land i løpet av uka, er det bra. Om sommeren blir det noe mer. Jeg supplerer svømmetreningen med sykkel og rulleski og litt styrketrening.

– Hva får du igjen for å holde deg i form?

– Mentalt velvære! Tilfredsstillelsen av å holde svømmeteknikk og hurtighet ved like må oppleves! Når jeg sykler Vansjø-runden som er 60 kilometer, går jeg inn i min egen boble og henter overskudd. Norsk rekord på 50- og 100 meter

bryst under Nordisk Masters på langbane i Gøteborg i 2010 var veldig gøy. Svømming handler mye om teknikk og motorikk. Så lenge knær og skuldre er skadefrie, er dette en ypperlig aktivitet for å holde seg i form!

VM i Italia blir en sosial og sportslig happening med opp mot 10 000 påmeldte i alle aldersklasser fra 25 opp til opp i 90-åra. Vi blir minst 100 fra Norge, smiler Torbjørn Berger. Det store antallet deltakere gjør dette til et av de desidert største idrettsarrangementene i verden!

Paradigmeskifte

Berger mener at han har vært på en vel så stor happening i Jernbaneverket. Som sjefskonsulent i Norconsult ble han i 2003 leid inn for å bistå med å etablere en intern teleoperatør på jernbanen.

– Etter mange kamper og omkamper ble organisasjonen som bygde opp GSM-R-nettet, ikke plassert inn i eksisterende «linje», men bygget opp ved siden av det

etablerte. Utbyggingen ble ledet av nåværende utbyggingsdirektør Harald Nikolaisen, som sammen med Terje Steinsvik tok i bruk den høyeste sertifiseringsstandarden som fantes (ISO 27001). Dette var helt nytt, for sikkerhetskulturen i Jernbaneverket var den gangen kun basert på intern revisjon. Miljøet som var med å bygge GSM-R-nettet, representerer derfor et paradigmeskifte.

Torbjørn forteller om læremesteren Terje Steinsvik og kommer med følgende sitat fra boken Shantaram; «Skjebnen tildeler oss tre lærere, tre venner, tre fiender og tre store kjærlighetsobjekter i løpet av vårt liv».

– Terje er definitivt en av mine tre lærere, sier Torbjørn Berger.

Kort levetid

– Prinsippene for trafikkstyring på jernbanen ligner mer og mer på luft- og skipsfart, påpeker Berger. – Vi venter nå på at trafikkreglementet vil bli harmonisert i Europa. Dette vil bli lettere å få til når

ERTMS skal erstatte gamle signalanlegg i Norge.

Jernbaneverket skal i løpet av få år erstatte 30-50 år gamle analoge systemer – som det ikke finnes reserve-deler til – med ny databasert teknologi. Vi vet at levetiden på mange elektroniske komponenter i et slikt system er kort, kanskje bare 10 år.

Som et eksempel er Bane Nett i gang med å planlegge fornyelsen av GSM-R-nettet, som vil være 10-12 år gammelt i 2016. Forvaltning, drift og vedlikehold er en kontinuerlig prosess.

– Blir ikke dette dyrt?

– Prisen på denne teknologien faller raskt. Samtidig øker ytelsen. I Norge er det timeprisen for arbeidsinnsats fra spesialister som først og fremst koster. Derfor må vi jobbe effektivt og smart.

High Tech & svømming

– Er det noen fellesnevner mellom utdanningsvei, yrkesvalg og svømming?

– En «følgeskade» av å ha drevet med treningsintensiv idrett er jo at

GROSSIST: Åtte norske rekorder, fire gull, tre sølv og tre bronse i NM for veteraner over de siste fire år. Torbjørn Berger finpusser formen foran VM for «masters» i Italia i juni. Der stiller 10 000 svømmere fra hele verden i alle aldersklasser, 100 fra Norge.

man er pokka nødt til å ha struktur på hverdagen og kunne prioritere, og for så vidt også inneha et snev av ønske om selvplaging.

– Hvilken betydning har idretten hatt for yrkesvalg og karriere?

– Svømmingen har nok bidratt til skjerpet konkurranseinnstilling og gitt økt utholdenhet og gjennomføringsevne, smiler Berger – og tilføyer: – Et stort kontaktnett i idrettsmiljøet og fra mange forskjellige arbeidsgivere over en periode på 28 år har hjulpet meg dit jeg nå er.

– Noe av det viktigste i en bedrift med et høyt kompetansenivå på mange fagområder er å kjenne sitt eget inkompetansenivå. Jeg har mange medarbeidere som naturligvis er mye flinkere enn meg på sine spesialområder. Mye av min rolle består av å trekke i de rette trådene, eller med andre ord påvirke personer som jobber innen high tech til å dra i samme retning.

På jernbanen det skjer

– Vi merker at kompetansen vi er avhengig av i Bane Nett, er mer flyktig og konkurranseutsatt enn i Jernbaneverket for øvrig. Vi søker en optimal kombinasjon av IKT/telecom med jernbane som tilleggs-kompetanse, og dette har ikke vært noe stort arbeidsfelt inntil nylig. Men dette vil bli et spennende og hurtig utviklende område både i Norge og Europa for øvrig. Torbjørn Berger har bare lovord om Jernbaneverket som arbeidsgiver. Han er sikker på at erfaring fra Jernbaneverket vil bli viktig på CV-en med tanke på videre muligheter innenfor hans fagfelt i årene som kommer.

– Akkurat nå er det på jernbanen det skjer, og det skal noe til å toppe de utfordringer og muligheter de kommende paradigmeskiftene i Jernbaneverket vil gi!

«Svømmingen har nok bidratt til skjerpet konkurranseinnstilling og gitt økt utholdenhet og gjennomføringsevne»

Står han av

- Fortsatt basker Nordlandsbanen seg fram for å bistå med transport til en hel landsdel
- 7. juni skal de første 50 år med jernbane til Bodø feires
- Jernbanemagasinet har tatt tempen på banen i jubileumsåret

Teskt og foto: ARVID BÅRDSTU



DIALOG: Adm. dir. Gunnar Moe i Rana Gruber AS og områdesjef for trafikstyrerne på Nordlandsbanen, Åge Grønbech, er begge interesserte i et tett samarbeid for å sikre at malmtoget får gå uforstyrret.



Først 60 år etter at banen penset av fra Meråkerbanen på Hell til den nådde fram til kaikanten i Bodø, kunne Kong Olav V foreta den offisielle åpningen 7. juni 1962. Men sin første jernbanestrekning fikk Nordland i 1904. Det skjedde takket være stålтро på jernmalm fra Dunderlandsdalen.

Ingen ringere enn Thomas Alva Edison, den amerikanske oppfinneren som etterlot seg mer enn tusen patenter, gikk i bresjen for å utvinne jernmalmen gjennom selskapet Dunderland Iron Ore Company. I dagens pengeverdier la selskapet igjen tre-fire milliarder kroner i oppredning av gruva og bygging av jernbane mellom Storforshei og Gullsmedvika i Mo i Rana. Denne banen ble overtatt av NSB først i 1947.

I dag går det en økende strøm av jernmalm med tog de fire milene fra gruva i Ørtfjell, så mye som over 100 millioner tonnkilometer i året. Og mer skal det bli, om konjunktorene holder prisene på et rimelig høyt nivå.

– I løpet av fem år er planen å øke produksjonen fra dagens 3,5 millioner tonn til 4,5 millioner tonn, forteller administrerende direktør Gunnar Moe i Rana Gruber, og legger til at det siste halvannet året har malmtran-

sporten på banen gått strålende.

– Men vi ser jo at banen begynner å bli slitt noen steder. Dessuten utgjør dieselprisen en stor del av transportkostnadene. Hvis vi hadde fått elektrifisert strekningen, ville det betydd mye for oss, sier Moe og innrømmer at det er en spenstig tanke.

Spenstig er den også fordi et moderne el-lok ville produsert mer strøm fra et tungt tog i fallretning enn det som trengs for å dra toget tilbake samtidig som verden ville blitt spart for minst én million liter diesel i året.

Levedyktig industri

I dag er Rana Gruber en av hjørnesteinsbedriftene i Rana med 230 fast ansatte i tillegg til innkjøp av 150 årsverk fra underentreprenører. Og fortsatt er virksomheten i vekst. Om enda noen år håper Moe at de skal produsere nesten dobbelt så mye som i dag, seks millioner tonn i året.

– Vi har investert 400 millioner kroner i en ny gruve og skal investere 100-150 millioner i oppredningsverket i Gullsmedvika. Dessuten begynner malmvognene våre å bli gamle og slitne. Ett komplett sett vil koste ca. 50 millioner, opplyser Moe.

En økning av transportmengden



RIKDOM: «Skull` Torsken os feile, hvad havde vi da?», spurte Petter Dass. Svaret er oppdrettsfisk og jernmalm. Begge deler går så det suser i Nordland, men bare malmen har funnet vegen til toget.

fra 36 tog i uka i dag til over 50 tror han ikke vil være noe problem. Mellom Mo i Rana og Ørtfjell ligger et 700 meter langt kryssingsspor på Skonseng. Det kan gi rom for å kjøre to toget. Kanskje er det også mulig å få oppgradert banen til å tåle 25 tonns akseltrykk. I dag kan de kjøre 24 tonn her.

– Vi har stort sett de rutene vi ønsker og opplever at vi har en kjempedialog med Jernbaneverket. Infrastrukturen på banestrekningen er ikke begrensende for oss, slår Gunnar Moe fast.

Godsbanen

Godstrafikken på Nordlandsbanen er kraftig endret de siste 50 årene. Men fortsatt er det skyhøy markedsandel på gods på bane fra Østlandet til Bodø. Da er det verre den andre vegen. Sørøver og østøver går det tonnevis med fisk fra Nordland – på gummihjul.

På fylkeshuset i Bodø sitter fylkesråd Arve Knutsen (KrF) og seniorrådgiver Per Strømhaug og pønsker på hvordan de skal få mer av fisken over på tog. I vinter var de veldig nære å få til en prøvetransport med laks til Polen, men så glapp det i siste liten. Nå ligger pengene fra EU-programmet Marco Polo, et program som skal få gods over fra veg til bane og sjø, på vent.

– Vi jobbet et par år med å utforme en søknad om Marco Polo-garanti og fikk den godkjent som den andre i Norge, for tre år, forklarer Arve Knutsen, som er fylkesråd for næring.

Planen var å sette semihengere med laks som skal til Mørpols gigantiske fiskeforedlingsfabrikk i den polske kystbyen Ustka på toget.

– Både Salmar og Marine Harvest er interessert, men ingen vil være først, sukker Per Strømhaug, som i en tiårsperiode har jobbet intenst med å få mer gods over på Nordlandsbanen.

Et Gosen for oppdrettsfisk

Helgelandskysten er et eldorado for lakseoppdrett og blant de

NORDLANDSBANEN TRONDHEIM-BODØ



- **Lengde:** 727 km
- **Høyeste punkt:** 680 m.o.h ved Stødi på Saltfjellet
- **Tunneler:** 154
- **Lengste tunnel:** Gevingåsen tunnel ved Hommelvik 4400m
- **Planoverganger:** 712
- **Bruer:** 295
- **Lengste bru:** Over Namsen i Grong, 206 m
- **Stasjoner:** 43 med stopp for persontog

PERSONTRAFIKK: (hverdager)

- To togpar (dag- og natto) Bodø-Trondheim
- Ett togpar Mo i Rana-Trondheim
- To togpar Bodø-Mosjøen
- Fire avganger Rognan-Bodø
- To avganger Fauske-Bodø
- To avganger Bodø-Rognan
- To avganger Bodø-Fauske
- Timesavganger Trondheim-Steinkjer

GODSTRAFIKK:

24 godstog per uke Bodø-Trondheim-Bodø
Kort historie: Prest og ordfører Ole Tobias Olsen (1830-1924) blir kalt «Nordlandsbanens far». Han så på mulig trasé allerede i 1870-årene. Utbygging vedtatt i Stortinget 17.11.23. Første persontog til Bodø 01.02.62.

Mørk del av historien: Flere tusen krigsfanger var med på å bygge banen mellom Mo i Rana og Fauske og videre nordover mot Narvik under krigen. Det antas at 1200 omkom eller ble drept.



«Vi har stort sett de rutene vi ønsker og opplever at vi har en kjempedialog med Jernbaneverket. Infrastrukturen på banestrekningen er ikke begrensende for oss»

GUNNAR MOE, adm. dir. Rana Gruber



«Hvis MS Tege ikke blir erstattet av en ny båt, forsvinner antageligvis også godstogavganger som det øvrige næringslivet er avhengig av»

INGVAR M. MATHISEN, havnedirektør Bodø havn KF

viktigste regionene i verden for denne type matproduksjon. Bare fra Lovund, som ligger langt ute i havet rett vest for Mo i Rana, går det ti trailere daglig. Svært lite av laksen fra Helgeland går på tog.

Fra lakseslakteriene i Lofoten, Vesterålen og videre nordover går halvparten av laksen på tog fra Narvik. Da er det verre med villfisk.

– Over tollstasjonen på Bjørnfjell regner vi med at det går flere tusen lastebiler hvert år med fersk hvitfisk, med saltfisk som skal til Spania og Portugal, med tørrfisk til Italia og sild til Sverige. Noe av dette må vi få over på tog, sier Arve Knutsen, som har registrert at det i de tre første månedene i år har vært 200 utforkjøring med vogntog bare i Nordland.

En trøst i strevet med å flytte gods fra veg til bane er at de lokale lastebileierne støtter dem. Nå blir de satt på sidelinja av utenlandske vogntog som kjører mye billigere.

Trenger ny båt

I Bodø er området øst for stasjonen en sammenhengende arena for varelogistikk. Havnedirektør Ingvar M. Mathisen sitter midt i det mest kompakte logistikkenteret i Norge med stamflyplass, jernbaneterminal, vegnett og kaier for hurtigrute, ferger og fraktesteder innen gangavstand.

Fra kontorvindu kan han følge med på båttrafikken. I fjor talte han opp 7500 båtanløp. En båt som stadig kom og gikk var MS Tege. Nesten halvparten av de konteinerne CargoNet har med seg til Bodø, blir lastet over på denne båten for frakt videre nordover. I 2014, etter nærmere tretti års drift, kan det være slutt når båten blir pensjonert.

– Hvis Tege ikke blir erstattet av en ny båt, forsvinner antageligvis også

godstogavganger som det øvrige næringslivet i fylket er avhengig av, frykter havnedirektøren.

– Samfunnet må se på en ny båt på samme måte som de ellers ser på investeringer i veger og jernbane, det må være en del av samfunnets felles infrastruktur. Når det er sagt, viser en utredning fra Nordlandsforskning at båten vil bli bedriftsøkonomisk lønnsom med frakt av 1500 konteinerenheter i uka i 15 år. I motsetning til Tege, som er chartret av Tollpost Globe, må en ny båt være åpen for alle aktørene i godsbransjen, sier Mathisen, som mest av alt ønsker seg en statsgaranti for en ny båt som 50-års gave til Nordlandsbanen.

Til gjengjeld skal Bodø havn gjøre sitt for å få folk på toget ved å flytte hurtigrutekaia kloss opp til jernbanestasjonen. Der har de allerede begynt å spunse for oppfylning til ny kai. Om drøye to år vil hurtigruta legge til 30 meter fra jernbanestasjonen!

Endepunktet

På Bodø stasjon kommer og går nær tjue persontog i døgnet. Det første som ankommer om morgne-



NØTTEKNEKKERE: Næringsråd Arve Knutsen (KrF) og seniorrådgiver Per Strømhaug i Nordland fylkeskommune lover å ikke gi seg før de har knekt nøtten med å få fisk på toget.

nen, er Saltenpendelen med pendlere fra Rognan og Fauske. NSBs dieselmotorvogn av type 93 ble redningen for persontrafikken på Nordlandsbanen, mener Geir Olsen, som var strekningsleder for NSB på Nordlandsbanen fram til høsten 2008.

– Det var et feilgrep å sette inn dette toget på hele strekningen Trondheim-Bodø. Men uten type 93 ville vi aldri ha fått startet med Saltenpendelen på nyåret i 2001, erkjenner Olsen.

Saltenpendelen blir i dag betegnet som en suksess.

– Vi hadde en fin vekst helt til 2006. Da flatet det ut. Da var produktet innarbeidet og godt kjent, men det skjedde ikke noe mer. Det ble ikke opprettet noen nye holdeplasser og det kom ikke flere avganger. Dessuten bygges vegnettet ut og det går stadig fortere med bil til Bodø, forklarer Geir Olsen, som etter 23 år i NSB nå er direktør i lokalavisa Saltenposten på Fauske.

Slappe politikere

Geir Olsen er fortsatt bekymret over at politikerne i Nordland ikke



FORNØYDE: Lokfører Per Øien og konduktør Kari Knudsen synes det er trivelig å arbeide på Saltenpendelen. Øien har dessuten verdens vakreste utsikt fra arbeidsplassen sin.

viser mer interesse for jernbanen. – Jeg ville ha politikere som kunne være med på å prioritere det som skulle gjøres langs banen, og få bygd opp et politisk press for å få fart på det som burde vært gjort, sier Olsen, som mener politikerne brukte energien på feil område.

– Det var blant annet mye pes om hva slags materiell NSB skulle kjøre med. Etter mitt syn burde energien vært knyttet til infrastrukturen. Det er den som hemmer utviklingen mest. Det er fortsatt ikke noen holdeplasser på Tverrlandet og ved Reitan, der Forsvarets operative hovedkvarter holder til med over 300 ansatte kloss opp til sporet. Vi burde fått til stive ruter slik at folk kunne kastet rutetabellen. Og det burde vært økt frekvens mellom Helgeland og Salten, sier Olsen og viser til en rapport fra Vista Utredning fra 1997 som dokumenterer grunnlag for dette.

Selv om Olsen mener det er infrastrukturen som må være fremst i pannebrasken, har han meninger om materiellet også.

– Min personlige mening er at framtida for persontog på Nordlandsbanen ligger i motorvogn av en større type enn dagens, og med bedre komfort. Det ville gitt

et mer kostnadseffektivt tilbud enn lokomotiv og vogner. Da kunne man også fått høyere frekvens mellom regionene. Helgeland trenger høyere frekvens på togene både mot Salten og mot Trøndelag, sier Olsen.

Dialog med Jernbaneverket

Åge Garnvik er leder for Nordlandsbanen i NSB Riks i dag. Hans fremste ønske er de samme Geir Olsen hadde for fire år siden.

– Med kryssingsspor kan vi få kjørt flere avganger, for eksempel egne avganger til Reitan og Tverrlandet og tilbake. Dette ville umiddelbart økt volumene både i retning Bodø og mot Fauske. Holdeplassen på Tverrlandet har vi holdt på med i ti år. Første gangen det ble lovt åpning, var i 2007. For oss er det viktig at Jernbaneverket signaliserer hva de vil satse på og når det eventuelt blir ferdig, sier Garnvik.

Han kan fortelle at persontra-

fikken på Nordlandsbanen peker i riktig retning volummessig og inntektsmessig. Nå er NSB dessuten i ferd med å tilpasse rutene til markedet – mot tidligere praksis å tilpasse rutene til infrastrukturen.

– Vi har et godt bilde på hva vi kan tenke oss og dette har vi spilt inn til ruteendringa i desember. Det neste vi ønsker oss er faste totimersavganger for Saltenpendelen med timesavganger i rush. Vi legger en strategi nå for hvordan vi vil utvikle oss så vi kan involvere Jernbaneverket så tidlig som mulig, sier Garnvik, som er opptatt av å samarbeide tettere med Jernbaneverket for å utvikle Nordlandsbanen til beste for landsdelen.

Han kan også fortelle at NSB har mange tanker rundt materiellet ettersom både Di4-lokomotivene og de eldste motorvognene, type 92, skal fases ut i 2019.

– På ett eller annet tidspunkt nå må vi ta noen valg. Sjøl om Nordlandsbanen ikke er verdens navle

«Vi legger en strategi nå for hvordan vi vil utvikle oss så vi kan involvere Jernbaneverket så tidlig som mulig»

ÅGE GARNVIK, leder Nordlandsbanen NSB Riks





for andre, så er den det for oss som bor her. Hva som skjer på Nordlandsbanen er kjempeviktig for folk i Nordland, sier Garnvik i forkant av 50-årsfesten.

Prioriterer gods

I gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) skal arbeidet med å videreføre fjernstyringen av Nordlandsbanen starte opp igjen neste år. I forslaget til NTP fra og med 2014 er pengene for en stor del prioritert brukt rundt de store byene når det gjelder persontrafikk. På de lange strekningene, som Nordlandsbanen, blir tiltak for å styrke godstrafikken prioritert.

– Det betyr at kryssingsspor og

andre tiltak som kommer godstrafikken til gode vil ha lettere for å nå opp på prioriteringslista når nå arbeidet med de konkrete prosjektene i handlingsprogrammet starter, sier Lise Nyvold, leder Jernbaneverket Plan Nord.

– Når det gjelder holdeplass på Tverrlandet, har den stått i handlingsprogrammet tidligere, men nådde ikke opp da det kom til årlige bevilgninger. Vi har en hovedplan ferdig, og kommunen arbeider med en kommunedelplan. Vi forventer at det legges opp til en tettere bosetting rundt holdeplassen for å sikre passasjergrunnlag stort nok til å forsvare eventuell utbygging, sier Lise Nyvold.

Mer robust bane

Banesjef Kristine Jessen har prioriteringene for banearbeidet klart. Det går på en systematisk kartlegging av behov for dreneringstiltak, rassikring og lignende.

– Nordlandsbanen er en utfordrende strekning på grunn av store værvariasjoner og krevende terreng. Klimaendringer er vanskelig å forutse, men vi ser at banen må bli mer robust mot værpåvirkning, sier Jessen.

At dette er et aktuelt område å sette inn ressursene på, ble svært synlig siste gang nå i mars da det i løpet av ett døgn kom 70-80 mm nedbør i områder rundt Mosjøen.

– Av fornyelser vi skal foreta, er det viktigste bruer, dreneringstiltak og fjell- og rassikring. Det gjelder for i år og for kommende år, sier banesjef Kristine Jessen.



«Uten type 93 ville vi aldri ha fått startet med Saltenpendelen på nyåret i 2001»

GEIR OLSEN, tidligere strekningsleder NSB Nordlandsbanen

Kongelig middag

Når gjestene inntar Jernbanekafeen på offisiell jubileumsmiddag den 7. juni, får de servert den samme menyen som Kong Olav V fikk da han åpnet banen for 50 år siden.

Det er Arve Iversen og Tom Nyheim i Diplomat restauranter som har fått i oppgave å servere jubileumsmiddag til 100-120 gjester. De to drev restaurantene på Rica-hotellet i byen i mange år, men slo til på Bodø stasjon da det ble ledig der. Nå forbereder de seg på storfint besøk til en jubileumsmiddag bestående av røkelaks med trøffel-eggerøre til forrett, langtidsbranisert kalvestek som hovedrett og iskake med likørmarinerte frukter og jordbærcoulis til dessert. Den viktigste forskjellen fra for 50 år siden, er noen oppdateringer til

dagens smaker og franske benevnelser. Vinene likner også til forveksling de som ble servert den gangen – med unntak av årgangen.

Ny giv

Bodø stasjon framstår i dag som revitalisert fra golv til tak. Jernbanekafeen har fått en nødvendig oppussing og i etasjen over har Vandrerrhjemmet etablert seg med 70-80 sengeplasser.

– Vi holder åpent fra det første toget kommer i 7-tida til kl 18 om ettermiddagen. Deretter er det åpent



Odd Henriksen, Fauske

– Saltenpendelen er fabelaktig. Jeg bruker toget så ofte jeg kan. Dessverre er tilbudet dårlig på sein ettermiddag så det hender jeg må kjøre bil.



Elin (t.v.) og Maria Høssung, Fauske

– Det er sjelden vi tar toget. Vi kjører som regel bil. I dag har vi bilskysst tilbake til Fauske etter shopping i Bodø så da tar vi toget innover.



Kjell Åge Hafne, Valnesfjord

– Jeg har pendlet helt siden starten, i snart 12 år, og er svært fornøyd med å kunne reise på en så fornuftig måte. Dessverre er det som regel fullt når jeg kommer på toget i Valnesfjord.

ENDESTASJON: Fauske-Bodø ble bygd som et sidespor til Nordlandsbanen, som etter planen skulle fortsette videre nordover fra Fauske. 50 år senere er dette fortsatt så langt det er mulig å kjøre tog på Nordlandsbanen.



KOKER: Arve Iversen (t.v.) og Tom Nyheim slo til da Jernbanekafeen ble ledig i 2009. Nå skal de kokkelere under jubileumsmiddagen.

for sluttete lag. Vi har både barne-dåper og minnestunder her, forteller Arve Iversen. Takket være et romslig kjøkken tilbyr de også catering.

7. juni blir det full fres på kjøkkenet og garantert høy stressfaktor når Jernbanedirektør Elisabeth Enger inviterer på jubileumsmiddag.

Ble aldri fjernstyrt

Trafikkstyrer Oskar Nilssen skulle blitt fjernstyrt bort fra Nordlandsbanen for lenge siden. Nå har han ungdommer under opplæring i trafikkstyringstjeneste.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Oskar Nilssen har 48 år på jernbanen, det aller meste som trafikkstyrer eller togekspeditor (txp) på Nordlandsbanen. Med jevne mellomrom har han og kollegaene fått

høre at de snart ville bli overtalige. Fjernstyringen skulle komme til Bodø i 1998. Og så skulle den definitivt komme til Bodø i 2009. Nå er det ingen som vet.

I år blir det utdannet ti nye trafikkstyrere som skal ta over etter dem som har holdt ut – tross alt. De vet hva de går til, men ifølge Nilssen er de unge nå annerledes skrudd sammen enn da han selv var ung:

– Det som forundrer meg, er at de ikke er interessert i hvor lenge de har jobb. Dagens unge ser ikke for seg at de på død og liv skal

være på samme arbeidsplass til de blir pensjonister. De ser på dette på en helt annen måte enn vi. For de unge er ikke det å skifte jobb noe problem.

Ordning og reda

De unge kommer dessuten til et arbeidsliv ved jernbanen som er totalt forskjellig fra det som møtte Oskar Nilssen da han begynte i 1964. Den gangen ble de unges skjebne avgjort av høyere makter, først og fremst representert ved stasjonsmester og distriktssjef.

– Jeg ble sendt til Finneidfjord for å være stasjonsbetjent og skulle begynne 2. januar. Det var 30 minus da jeg kom fram, og det første stasjonsmesteren sa, var at jeg måtte se og skaffe meg hybel. Der jeg sto på stasjonen var det eneste jeg så en vokterbolig. Men det ordnet seg hos en banearbeider, og jeg kunne ringe hjem og be dem sende meg noen koper og kar. Etter to uker fikk jeg beskjed om å reise til Levanger. Alle visste at jeg bare skulle være på Finneidfjord et par uker – alle utenom meg. Stasjonsmesteren ventet på en kar som skulle dimme fra militærtjenesten 15. januar!

Til Trondheim distrikt

Oskar Nilssen var yngstemann på sitt kull på jernbaneskolen. På skolen gikk det hardnakkede rykter om at det ikke ville være plass til alle som ønsket seg nordover til Trondheim distrikt, og at noen ville havne i Tønsberg. Som yngstemann kunne det bli han.

– Tønsberg! Dit var det ingen som ville. Nei, vi ville til Trondheim distrikt. Heller til Storforshei eller Bolna på Saltfjellet enn til Tønsberg, minnes Oskar Nilssen lattermildt.

Til Trofors kom han i 1968. I beste fall skulle han være der noen uker, i verste fall noen måneder. Det var til Stjørdal han skulle, han som vokste opp på Gudå stasjon på Meråkerbanen. Men til Stjørdal kom han aldri. Det ble Trofors for resten av livet.

Kontinuerlig i omstilling

Som trafikkstyrer omtrent midt på Nordlandsbanen og omtrent så

HOLDER UT: Trafikkstyrer Oskar Nilssen har fulgt Nordlandsbanen i snart 50 år. I mange år har han ventet på å bli erstattet av moderne datateknologi. Nå rekker han å bli pensjonist før fjernstyringen kommer.

lenge Nordlandsbanen har gått helt til Bodø, har Oskar Nilssen fulgt utviklingen av trafikken og banen på nært hold.

På Trofors var de en gang mange ansatte, ikke minst for å håndtere godstrafikken. De satte opp hele godstog på 600 tonn med sponplater fra Arbor-fabrikken i Hattfjelldal, sliptømmer som skulle til Norske Skog på Skogn og flis som skulle til Ranheim papirfabrikk.

– Det gikk langt flere godstog før. Men de som går nå, er kanskje lengre og tyngre. Her går det 700 meter lange godstog med opptil 1200 tonn. Jeg tror Nordlandsbanen har en misjon og en framtid så lenge den er viktig for godstrafikken, kommenterer Nilssen mens han håndterer det forhistoriske stillverket på Drevvatn stasjon, midt mellom Mosjøen og Mo i Rana.

Fjernstyringen av Nordlandsbanen stopper ved Eiterstraum, noen mil lenger sør.

Puster rolig nå

Oskar Nilssen innrømmer at det til tider har vært strevsomt ikke å vite hvor lenge han ville beholde arbeidet, eller om han snart måtte begynne å pendle landet rundt for å tjenestegjøre der det var behov for en txp.

– I det siste har jeg pustet rolig og med magen. Med all usikkerheten knyttet til fjernstyringen har det heller ikke blitt rekruttert nye trafikkstyrere. Dermed er det blitt lite folk og mye ekstraarbeid for å holde trafikken i gang. Men det vil jeg si, vi har aldri hatt bedre tjenester enn i dag. Det er derfor det er lett for tjenestefordeler å ringe om en ekstravakt og få ja til det. Det er også derfor så mange holder ut til de er 65 år, sier Oskar Nilssen.

SAGT OM JERNBANEN



«Nå trenger vi en forpliktende dato for InterCity. Det betyr ikke så mye for meg om det er 1. januar 2024 eller 1. januar 2025»

KNUT ARILD HAREIDE,
partileder (KrF) og leder av transportkomiteen

«Skal vi vinne kampen om samferdselsbevilgningene i nasjonal sammenheng, må vi være på offensiven. Vi har gjennom høyhastighetsutredningen og midler til å prosjektere sammenslåing av Sørlandsbanen og Vestfolbanen i NTP fått en gavepakke»

HANS ANTONSEN, ordfører (V), Grimstad

«To ganger blir Rørosbanen nevnt. Begge gangene som reservebane for Dovrebanen. Jeg velger å se det positivt. I forrige forslag til Nasjonal transportplan var ikke Rørosbanen nevnt i det hele tatt»

BØRN FRYDENBORG,
prosjektleder Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

«Som samfunnsplanlegger gjennom noen tiår har jeg lært meg at trafikkplanleggere og økonomer nesten alltid underestimerer vekst i kollektivtrafikk når det innføres store forbedringer»

JON HOEM, daglig leder Trondheimsregionen

«Vi vet at en hver plassering av godsterminalen vil medføre masse protester fra mulige naboer. Det er en av årsakene til at man har vært feige»

GEIR STEINAR DALE, kommunestyrerepresentant (Ap) i Bergen tar selvkritikk på vegne av seg selv og de andre politikere

«Vi har kjempet for en ny finansieringsmodell i årevis. Og det er det på høy tid at politikere også gjør»

WILLY FRANTZEN, pendlerleder Østfold

«Hvordan kan et land ha ambisjoner om å bygge lyntog mellom Oslo og Bergen når det trengs halvår på å skifte noen lys-armaturer?»

KJELL ØSTERBØ, kommentator Bergens Tidende



Lader batteriene og ju bilerer

Når Jernbanens Musikkorps Oslo i år fyller 75 år, har mange av de rundt 40 musikantene virkelig grunn til å feire – ikke minst Fillip Grønli (92). Han har vært med i 74 av dem! – Når du først har kommet inn i jernbanemusikken, kommer du ikke ut igjen, ler han.

Tekst og foto: TORE HOLTET

Da Jens Melsom, leder av musikkomiteen i jubileumsåret, ble utfordret av Jernbanemagasinet til å finne fram til et utvalg jubilerende veteraner og ungdommer i anledning jubileet, hadde han ingen problemer med å ramse opp den ene veteranen etter den andre. Det var noe vanskeligere å finne det ungdommelige innslaget ...

Ikke desto mindre er det nye «ungdommer», i den ualminnelige romslige definisjonen av ordet, korpset trenger.

– Alle som har spilt i korps, er

hjertelig velkommen, forsikrer de jubilerende musikantene. – Har du behov for å lade batteriene, er musikk og spillelede å anbefale!

- Har betydd nesten alt

Fillip Grønli begynte i Jernbanens Musikkorps et år før han kunne bli medlem – som 17-åring. Han ble rekruttert som de fleste andre: gjennom kolleger.

– Du kan nesten si jeg var med fra starten av, i og med at jeg kom med på våren i 1938 og var med på den første konserten den 1. mai

samme år, forteller den spreke jubilanten. – Kompisen hadde vært med fra første øvelse, og det var han som fikk meg med. Til sammen var det rundt 20 av oss som dro dette i gang. Ingen av oss hadde gått i noen form for musikk lære, men musikken ble raskt viktig for mange av oss. Når folk spør meg hva jernbanemusikken har betydd for meg, svarer jeg som sant er: Den har betydd nesten alt!

Sier den mangeårige, tubaspillende konduktøren, som i dag nøyer

seg med å bistå med kaffekoking og servering på øvelsene og ellers trår til når det trengs en hjelpende hånd. Det samme gjelder Egil Kjelbrott (85), elektro- og signalmann gjennom mer enn 50 år, mens han har enda lengre fartstid som barytonspiller, fra 1943.

– Det startet som ren plikt, sier veteranen som er femte generasjons jernbanemann. Siden har det vært like naturlig å gå på øvelse som å gå på jobben.

Et møte på trikken

Det var sommeren 1937 at to tjenestemenn på jernbanen møttes på Kampen-trikken. Lokfyrbøter Halvard Taalesen, en garvet musiker med Norges Musikkorps Forbunds høyeste utmerkelse Sølvtrumpeten, foreslo for vognvisitor Goerg Hultman å starte et musikkorps i jernbanens regi med sete i hovedstaden. Den 1. oktober samme år ble korpset stiftet, og det er liv laga den dag i dag. Tradisjonen tro spiller korpset 1. mai, før jul og ikke minst ved alle høytidelige begivenheter på jernbanen. I tillegg deltar de på stevner for jernbanekorps både på nasjonalt, nordisk og på europeisk nivå.

Omstridt ja til kvinner

– Vi har stor glede av samholdet med andre musikere i inn- og utland, sier Berit Jelstad (51), teamleder på trafikkstyringsentralen. For henne har korpsmusikk vært den store interessen siden hun begynte å spille trombone da hun gikk i sjuende klasse på folkeskolen. Drammensjenta kom med i jernbanemusikken da hun flyttet til Oslo i 1978.

Dermed var løypa også gått opp for søstera Ragnhild som kom flyttende etter i 1983. De har fulgt hverandre både i jobb og fritid. Ragnhild Jelstad Rasch (47) er HMS-ansvarlig på trafikkstyringsentralen og ser fremdeles fram til å treffe musikkvennene.

– Da opplever jeg at jeg får

JERNBANENS MUSIKKORPS

- ▶ Jernbanens Musikkorps Oslo ble stiftet 1. oktober 1937 og er et av i alt sju korps som er organisert i Norsk Jernbanemusikk Forbund.
- ▶ Jernbanen har også egne musikkorps i Drammen, Hamar, Stavanger, Bergen Trondheim og Narvik.
- ▶ De deltar på konserter i inn- og utland sammen med andre jernbanekorps, men er også tilsluttet Norges Musikkorps forbund.
- ▶ Jernbanens Musikkorps Oslo feirer sitt 75-årsjubileum med tur til Narvik i juni og med jubileumskonsert med påfølgende fest i lørdag 3. november.

GLADE MUSIKANTER: De har til sammen over 200 års ansiennitet i Jernbanens Musikkorps Oslo. F.v.: Fillip Grønli (92), Ragnhild Jelstad Rasch (47), Jens Melsom (59), Berit Jelstad (51) og Egil Kjelbrott (85).



utfolde meg og glemmer alt annet, sier kvinnen som trakterer en obo til 80 000 kroner. Den ble kjøpt inn for å få henne med i korpset.

Fillip minnes med et smil om munnen at det i sin tid var stor mostand mot å ha med kvinner i korpset, og mange reagerte da Laila Grønbakken kom med i 1972.

– Hadde det ikke vært for jentene, hadde det i dag ikke vært noe korps, slår han kategorisk fast.

Motto

Jens Melsom (59), som blant annet har vært leder av NSBs ingeniørtjeneste, sjef i Region Øst, trafikkdirektør og teknisk direktør i Jernbaneverket, har i spilt i jernbanemusikken siden han ble tilsatt i 1977. Og han har alltid tatt seg tid til musikken.

– Vi har scoret på at vi har øvelsene klokken 17. Da kan medlemmene komme direkte fra jobben, reklamerer Melsom, som gjerne vil ha med flere på de ukentlige øvelsene på jernbaneverkstedet på Grorud. Han presiserer at det ikke er noen høy terskel for å komme med.

– Vårt motto er å spille det vi er gode for og glede oss over det, smiler Jens Melsom, som må holde på i 35 år til hvis han skal tangere rekorden til veteranen Fillip Grønli ...



God stemning på Flåmsbana

Biletet er teke ein solskinsdag på Flåmsbana. Konduktøren er Andor Igland. Ein av mange turistar har starta på den utrulege togreisa mellom høgjellsstasjonen Myrdal på Bergensbanen ned til Flåm stasjon heilt inst i Aurlandsfjorden.

Flåmsbana er ein dei brattaste jernbanestrekningane i verda på normalspor og tiltrekkjer seg kvart år menneske frå heile verda. Banen med 55% stigning i vill og storslått vestlandsnatur står i dag fram som ein av dei største og mest spektakulære turistattraksjonane i Noreg.

MITT JERNBANEBILDE

Nam: Rolf M. Sørensen
Yrke: Reiselivsfotograf
Bustad: Ulset/Bergen
Kamera: CANON EOS-1N RS (analogt kamera)



Gods i farta

Franske SNCF har begynt å kjøre gods med høyhastighetstog til London. Aktuelt gods er slikt som det haster med, som har høy vareverdi og som er lett bedervelig. Pakkepost kan sendes fra London og hentes i Brussel eller Paris i løpet av tre timer. Frukt og grønnsaker høstet i Sør-Frankrike om morgenen kan leveres ut om ettermiddagen i Øst-London. Sammenlignet med biltransport vil et høyhastighets godstog spare inn halve transporttida. Det er HSI, høyhastighetsspooret mellom den engelske kanal og London som har gjort dette mulig. TGV-togene er for brede for det konvensjonelle jernbanenettet i Storbritannia.

Mye dritt

Bygging og vedlikehold av veier bidrar til større utslipp av klimagasser enn man har vært klar over, har forskere ved Kungliga Tekniska Högskola i Stockholm funnet ut. I Sverige anslås utslippene til 2,5-3 millioner tonn CO₂ per år. Det utgjør i så fall 15 prosent av utslippene fra innenrikstrafikken i Sverige.

Tenker stort

Ved den internasjonale godshavna Felixstowe i Sørøst-England skal det bygges en tredje jernbaneterminal. Den nye skal kunne håndtere tog med 30 vogner og plass til 90 containere. Med den nye jernbaneterminalen vil den intermodale kapasiteten på havna bli fordoblet. Før denne terminalen blir bygd, er det allerede 58 togbevegelser daglig på havna med tog til og fra 17 innlandsterminaler.

Der også

Europas nest travleste jernbanestasjon med 450 000 reisende hver dag, Gare Saint-Lazare i Paris, har gjennomgått en ansiktsløfting til 1,5 milliarder kroner. Samtidig er området kloss opp til den historiske stasjonen med røtter tilbake til 1837, «eiendomsutviklet». Det vil si at det i tillegg til arbeidene på stasjonen er bygd shoppingsenter med 80 butikker og spisesteder for én milliard slik at hele stasjonsområdet framstår som moderne. Fra Gare Saint-Lazare går det fjerntog til blant annet Le Havre, Dieppe, Cherbourg og Caen i Normandie.

Endelig en stasjon som er Wien verdig

Østerrikes hovedstad Wien har mange kvaliteter. Man kan beundre vakker arkitektur, se på verdensledende operaoppsetninger, eller bare nyte storbylivet. Én ting har imidlertid Wien manglet - en skikkelig sentralstasjon. I 2015 står den ferdig.

Tekst: SVEN MARIUS UTKLEV **Illustrasjon:** ÖBB/STADT WIEN

Det er tett mellom jernbanelinjene i Østerrike. De aller fleste store og mellomstore byer er knyttet sammen av jernbane med tett frekvens, og den jevne østerriker bruker jernbanen mye. Så også i Wien. Imidlertid har Wiens jernbanenett til en viss grad båret preg av å ha blitt bygget ut av flere ulike jernbaneselskaper, med ulike forretningsideer og strategier. Dette har ført til at Wien lenge hadde fem jernbanestasjoner.

Startet i 2009

I 1956 sto imidlertid den nye Wien Südostbahnhof ferdig. All trafikk til de to tidligere stasjonene i sydøst kom nå inn til samme stasjonsbygning, men teknisk sett var det fortsatt to sekkestasjoner. Det var ingen plattformer for gjennomgående tog, og det var en høydeforskjell på 4,5 meter mellom sporene fra syd og sporene fra øst.

Mot slutten av 1900-tallet ble det imidlertid klart at Wien måtte få en skikkelig sentralstasjon, der tog mot både nord, syd, øst og

vest kunne møtes. Det ble avgjort at den skulle bygges på området der Wien Süd/Ostbahnhof lå - og rivingsarbeidene på den gamle stasjonen og områdene rundt tok til i 2009.

Ny bydel

Som så mange andre steder hadde man også i Wien store områder i tilknytning til de to gamle stasjonene som ikke lenger var i daglig bruk. Det ble derfor avgjort at man ikke bare skulle gi Wien en ny sentralstasjon, man skulle også reise en ny bydel.

Totalt ville prosjektet koste offentlige og private investorer over 5 milliarder euro, hvorav én milliard euro knytter seg til stasjonsbygningen og jernbanetekniske innretninger. I områdene rundt stasjonen reises det flere høyhus, med kontorer, hoteller, en skole, barnehage samt over 5 000 boen-

heter. I tilknytning til selve stasjonsbygningen blir det kjøpesenter og tilrettelagt overgang til både undergrunnsbane og sporvogn. Det vil også etableres en park på åtte hektar, som vil gå som en «grønn åre» gjennom den nye bydelen.

Opplevelsessenter

Utbyggingen av den nye sentralstasjonen er det største byutviklingsprosjektet i Wien på mange år. I den sammenheng har de østerrikske jernbanene ÖBB etablert et kombinert informasjons- og opplevelsessenter i tilknytning til byggeplassen, kalt «Bahnorama». Her kan de besøkende få mer informasjon om utbyggingsprosjektet, besøke den interaktive utstillingen, eller vandre rundt på et over 50 kvadratmeter stort flyfoto av Wien sentrum.

«Førpremiere» i 2012

Den nye stasjonen skal stå ferdig i 2015 og vil da ha ti plattformer og tolv spor. To spor er reservert passerende tog. Frem til man en gang i fremtiden får etablert en mer hensiktsmessig rute for godstrafikken, vil det også gå godstog gjennom den nye sentralstasjonen. Stasjonen ligger i kurve, men ved å tilpasse plattformlengdene har man klart å få rette plattformer på alle spor. De lengste plattformene vil være på over 400 meter, og stort sett betjene fjerntog. I april i år ble Wien Hauptbahnhof betjent av de første togene.

I rute og på budsjett

Prosjektet Wien Hauptbahnhof er enormt, men i rute; og i all hovedsak også i budsjettmessig balanse for så vidt gjelder jernbanelen av prosjektet. Byutviklingsdelen er noe forsinket, hovedsakelig grunnet de økonomiske problemene som de siste årene har rammet Europa. Den nye sentralstasjonen i Wien vil ha «stasjonshall», slik mange stasjoner på kontinentet har - men som her hjemme nå kun finnes i Bergen. Taket over Wiens stasjonshall vil ha et spennende arkitektonisk uttrykk og slippe inn mye lys til de reisende som venter på plattformen nedenunder.

SPENNENDE: Taket over Wiens stasjons-hall vil slippe inn mye lys til de reisende som venter på plattformen. Rundt den nye stasjonen blir det en ny bydel.



Jernbaneverket

KUNDESENTER

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

PRESEKONTAKTER

Sentralt

Pressesjef
Jan Erik Kregnes
Mobil: 916 55 421
e-post: erik@jbv.no

Info Plan og utvikling

Informasjonssjef
Thor Erik Skarpen
Tlf: 916 55 144
e-post: skarpen@jbv.no

Info Utbygging

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

Info Øst

Informasjonssjef
Trude Isaksen
Tlf: 916 56 273
e-post: istr@jbv.no

Info Vest

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

Info Nord

Informasjonssjef
Dag Svinsås
Tlf: 72 57 25 25/916 72 525
e-post: dags@jbv.no

Info Sørlandsbanen

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

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Nord-Norgebanen på kartet - igjen?

Det er i år 50 år siden Nordlandsbanen ble ført helt fram til Bodø. Det er også 20 år siden den siste utredningen av Nord-Norgebanen fra Fauske og videre nordover til Tromsø ble avsluttet. Og den 17. januar i år vedtok Bodø Venstre en uttalelse som kanskje ikke er helt kjent her sørpå. Her heter det bl.a.:

Tog er en kjernesak for Venstre – også i nord. Jernbanen må dyrkes som nasjonal hovedpulsåre. Det har vært stille altfor lenge rundt videreføringen av jernbanen nordover.

En utbygging av Nord-Norgebanen gjør det mulig å knytte det norske nettet til eksisterende spor østover. Gjennom en slik påkobling er Kina innenfor rekkevidde, og en verdifull transportvei østover vil åpne seg for norske aktører.

Spørsmålet om jernbaner i den nordlige landsdel har en lang historie bak seg. Krav, ønsker og utredninger utgjør sentrale elementer i denne historien, og ikke minst sett fra landsdelen selv: tilbakeslag, skuffelser og nye håp.

De første jernbanekomiteene i Nordland og Troms ble opprettet allerede i 1880-årene. Og blant de mange jernbaner som Stortinget vedtok i 1923, var også en bane fra Storsteinnes til Setermoen. Men som vi vet fra mellomkrigstiden: det gikk meget smått med utbyggingen av nye banestrekninger i det hele tatt. Sørlandsbanen var det store prosjektet i sør, og i Nord-Norge sneglet Nordlandsbanen seg nordover.

Da Norge gikk inn i oljealderen, tentes ikke bare fakler på boretårn, men også nytt håp for Nord-Norgebanen. Hva skulle man vel bruke oljeinntektene til hvis ikke til investeringer i norsk infrastruktur som for eksempel jernbane? Men Stortinget hadde vedtatt en byggepause på 10 år i 1958, og i den utredningen som kom fra Samferdselsdepartementet i 1968, ble det anbefalt ikke å bygge Nord-Norgebanen.

Da jeg begynte ved NSB i 1981, var akkurat enda en utredning om en forlengelse av Nordlandsbanen fra Fauske og nordover ferdig. Ribbu-utvalget la fram data, men tok ikke stilling til saken som sådan. Det gjorde ikke Stortinget heller da Nord-Norgebanen ble behandlet der i 1983. Saken ble utsatt, og etter som det er langt billigere å utrede enn å bygge, ble Nord-Norgebanen holdt i live som tema gjennom stadig nye utredninger i 80-årene. Ribbu-utvalgets data bygde på teoretiske beregninger fra 1976, og banen var kostnadsberegnet til rundt 4 milliarder kroner. Det var omtrent like mye som det kostet å bygge en boretårn, og et fremtredende medlem av det såkalte Jernbanerådet foreslo at man skulle bygge banen i stedet for en oljeplattform!

Den hittil siste utredning av Nord-Norgebanen ble gjennomført i 1991-92. Den nye plan- og bygningsloven stilte helt andre krav til medvirkning fra berørte og en rekke gamle data var

foreldet. Derfor ble det gjennomført en helt ny planutredning. Jeg satt selv i den NSB-enheten som gjennomførte utredningen på den tiden og vet at det ble gjort en skikkelig utredningsjobb.

Sluttrapporten som ble levert i oktober 1992, konkluderte imidlertid med en utbyggingskostnad som nærmet seg 20 milliarder for det dyreste alternativet for en bane Fauske-Tromsø med sidelinje til Harstad. Og i motsetning til tilfellet med forslaget om oljeplattform ville man tape samfunnsøkonomisk på hver eneste krone som ble lagt ned i banen. Kjell Opseth var som samferdselsminister ikke direkte sørgmodig da han fikk overlevert NSBs rapport som ble brukt til å begrave drømmen om Nord-Norgebanen.

Begrave? Drømmer lar seg ikke begrave, og det er ikke et spørsmål *om*, men om *når* Nord-Norgebanen kommer på kartet igjen. Det er nok flere enn Bodø Venstre som har tanker om natten.

Reidar S H

