

Jernbane

NR 4•2012

magasinet



Speilvendt

Lokfører Jørgen Sundt bruker dobbelt så lang tid som lastebilen mellom Oslo og Göteborg. Svenske og norske politikere tar nå initiativ til å bygge ny jernbane over grensen.

SIDE 4-11



Store prosjekter

Fellesprosjektet mellom Statens vegvesen og Jernbaneverket på strekningen Langset-Kleiverud langs Mjøsa er godt i gang. Den offisielle byggestarten ble behørig markert av samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa den 12. april. Prosjektet består av tre store kontrakter, alle på godt over en milliard kroner. Det er blant de største kontraktene Jernbaneverket noen gang har vært med på å håndtere, og det var god konkurranse både mellom norske og utenlandske entreprenører. Planleggingstiden har også vært raskere enn det som er vanlig. Erfaringene fra dette prosjektet er viktige å ta med seg når vi forhåpentligvis snart står foran en stor utbygging videre i InterCity-området. Effektive planprosesser, forutsigbar finansiering og riktig størrelse på kontraktene for å sikre god konkurranse, vil være nøkkelen til vellykket gjennomføring.

For Jernbaneverket vil dette kreve at vi utvikler oss videre som en stadig mer profesjonell byggherreorganisasjon. Dette arbeidet er i gang og innebærer mer bruk av kontraktsformer som gir leverandørene mer ansvar, utvikling mot større entrepriser for å oppnå internasjonal konkurranse og et godt samarbeid med leverandørmarkedet.

En utbygging i InterCityområdet, slik samferdselsetatene foreslår i innspillet til Nasjonal Transportplan 2014-23, vil åpne for persontog i halvtimes frekvens mellom Oslo, Tønsberg, Fredrikstad og Hamar. Vel så viktig er det at mye av utbyggingen vil ha stor betydning for godstrafikken. Jernbanemagasinet har i denne utgaven fulgt et godstog underveis fra Alnabru til Gøteborg. Reportasjen viser klart at den manglende kapasiteten på Østfoldbanen er en viktig årsak til at godstoget tidsmessig taper i konkurransen med lastebilen.

I løpet av sommeren går et annet stort prosjekt inn i sluttfasen. For tredje sommer på rad stenges Oslo S for nesten all togtrafikk for å fullføre fornyelsen på strekningen mellom Skøyen og Etterstad. Vi har sett at det arbeidet som allerede er utført, har ført til en betydelig bedre punktlighet og ser fram til de resultatene som vil komme når alt er ferdig i løpet av året.

Mange må bruke også denne sommeren til intensivt arbeid for jernbanen, mens andre kan se fram til en god pust i bakken. Jeg ønsker god sommer til alle!



Elisabeth Enger

Innhold



14
Drømmen
De er i storform etter å ha vært med på fire døgns storjobb og drømmer begge om ei framtid på jernbanen.



16
Rekorder
De setter den ene rekorden etter den andre, Jan Ausland i Jernbaneverket og Taale Stensbye i Statens vegvesen.



34
Delikat
Det er lett å glemme at man beveger seg i 140 km/t når man slår seg ned ved bordet i restaurantvogna og får mat og drikke på bordet.



20
Punktlig
Lokaltogene i Oslo-området har hittil i år vært like punktlig som i toppåret 2005.



26
Stiller krav
- Gutta oppfattet meg som litt bitchy, minnes kvinnen som leder Prosjekt Oslo. Hun stiller fremdeles høye krav ...

Venter på grønt lys	4	Møte med	26
Trenger godsløft over grensen	9	Sluttspurten på Oslo S	29
8millionerbyen	11	- Klare ordrer, takk!	30
Innenriks	12	Nærstasjon ble samlingssted	32
Vår arbeidsdag	14	En blå fornøyelse	34
Rekordprosjektet	16	Orientekspresen går under jorda	40
Vi ligger foran målene	20	Mitt jernbanebilde	44
Månedens gjest	22	Utenriks	46
Innenriks	24	På skrått bakfra	48

Jernbane NR 4 • 2012 *magasinet*

ANSVARLIG REDAKTØR: Svein Horrisland
REDAKTØR: Tore Holtet
FOTOKORREKTOR: Øystein Grue
JOURNALIST: Arvid Bårdstu
MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER: Njål Svingheim, Reidar Skaug Høymork, Arne Danielsen, Marit Bendz, Svein Skavang Graadal, Lars Hagen
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@jbnv.no, Redaksjonen avsluttet 14.06.2012
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

Venter på grønt lys

Lokfører Jørgen Sundt får mange pauser i påvente av møtende tog. Enkeltspor og lav hastighet gjør at toget taper mot lastebilen på den viktigste strekningen for gods inn og ut av Norge. – Dobbeltspor over grensen er forutsetningen for å kunne overflytte gods fra vei til bane, mener norske og svenske politikere fra Oslo til Göteborg.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE



07:15: Lokfører Jørgen Sundt må holde seg oppdatert om den ruta han skal kjøre.



09:05: Traverskrana på Alnabru laster på det som skal være med på godstoget til Göteborgs hamn.



11:42: Ved Onsøy, like nord for Fredrikstad, må godstoget vente på et møtende InterCity-tog fra Halden. Det var ikke den eneste gangen toget ble stående for å vente på et møtende tog.



12:01: Over nedslitte Rolvsøysund bru går det sakte.

Klokken er 09:34 og det er 25 minutter til avgangstid og grønt lys fra togleder i utkjør-signalet fra Alnabru. Jørgen Sundt har foretatt bremseprøve, og lasten er sikret og kontrollert.

Første etappe går på godssporet fra terminalen i bratt utforbakke til Sørenga presis etter ruteplan klokken 10:00.

På Sørenga i Gamlebyen blir vi stående i 13 minutter til InterCity-tog fra Halden passerer i rute foran oss. Jørgen Sundt håper at togleder kan gjøre et unntak og slippe oss foran. Men nei. «41953» må vente på Sørenga til 10:14.

Først passerer lokaltoget til

Moss, deretter toget til Ski – som skal stanse på samtlige stasjoner underveis. Alt i henhold til Jernbaneverkets ruteplan for «41953». Vi har ingen passeringsmulighet på den gamle Østfoldbanen ut av Oslo og gjennom Follo.

– Her er det bare å finne frem kaffetermos, nistepakke og smøre godt på med tålmodighet, sier Sundt og konstaterer at konkurrerende vogntog på E6 og E18 har slått oss allerede i starten. Det til tross for at én lokfører kunne gjort arbeidet til 40 trailersjåførere.

Førti minutter etter at vi fikk kjørsignal fra Loenga, slipper vi forbi lokaltoget på Ski stasjon.

Vogntoget som kjørte ut fra

Alnabru samtidig som vi fikk grønt lys, er nå kommet til Moss.

Enkeltspor

– Når Follobanen står klar, vil det hjelpe, kommenterer Jørgen Sundt.

Det går åtte godstog i døgnet på denne strekningen, fire i hver retning, men potensialet er mye større på Norges største og viktigste eksport- og importvei.

Selv med ny follobane og nytt dobbeltspor til Halden vil det stå igjen 13 km med enkeltspor på veien mot Göteborg, noe som tilsvarer 40 prosent av strekningen.

Godstransporten er fordoblet de

siste 20 åra, men godsandelen på jernbane har gått ned fra 1990 til i dag – stikk i strid med politiske målsettinger. For stadig mer av vareimporten til Norge kommer på bil. Statens vegvesens prognoser for nye E6 gjennom Østfold var 16 prosent vekst i biltrafikken. Den reelle veksten har vært 119 prosent.

Også antall pendlere som velger å bo i Halden, Sarpsborg- og Fredrikstad-området, øker jevnt og trutt. Med enkeltspor øker presset på jernbanen. Ingen jernbanestrekning i Norge har høyere utnyttelse enn dagens dobbeltspor mellom Oslo S og Ski, 120 prosent!

Stopp på stopp

Vi stopper i Sandbukta nord for Moss, der dobbeltsporet slutter for å vente på IC-tog fra Halden til Oslo S. Deretter får vi grønt lys hele veien på gammelt enkeltspor gjennom Moss og helt til Onsøy nord for Fredrikstad. Her er det nok en rutemessig stopp for å slippe frem NSBs røde og grå InterCitytog fra Halden. Med timesavganger for persontogene blir det ikke mange «tidsluker» igjen til godstogene.

Ni minutter etter at vi ble lagt inn til kryssing, er vi i gang igjen. Men nå er det korte etapper mellom hvert møtende tog. I Sarpsborg krysser vi med et møtende godstog.

Klokken er blitt 12:30 før vi får grønt lys videre etter nye tjuet minutter opphold hvor vi både krysser og blir forbi kjørt av IC-tog.

Omsider ruller «41953» sørover mot Halden på den desidert dårligste og mest nedslitte strekningen mellom Oslo og Göteborg. Før toget svinger inn på brua over Rolvsøysund, må Jørgen Sundt bremse kraftig.

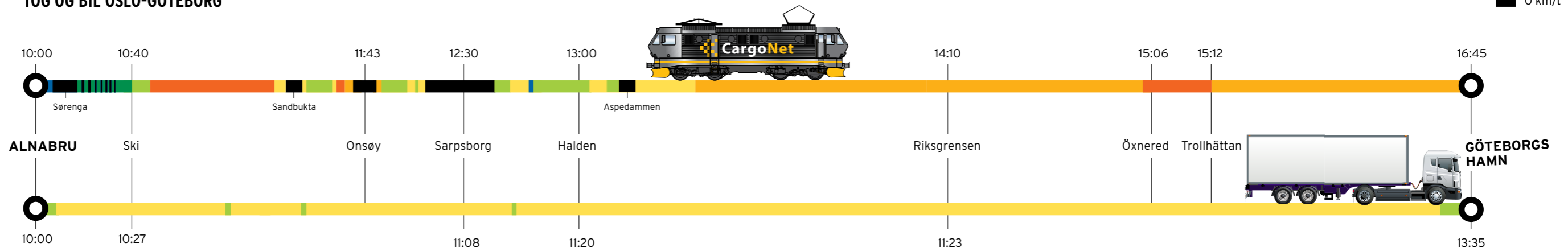
– Linjehastigheten over brua er bare 50 km/t, så det sier sitt om traseen, bemerker han tørt.

Tenker annerledes

– At Norges importvei nummer én ikke er høyere prioritert, sier i grunnen alt om norsk miljø- og



TOG OG BIL OSLO-GÖTEBORG





15:14: I Trollhättan får Jørgen Sundt avløsning av sin svenske kollega Kim Johansson.



16:38: Lokfører Kim Johansson kobler fra lokomotivet. Herfra og ut på kaia er det ikke kjørestrom og vognene blir trukket av et skiftelok.

samferdselspolitikk gjennom de siste 25 år, oppsummerer Jørgen Sundt i det vi ruller i lunkefart fra Halden.

Det blir nye seks minutters stans for kryssing på Aspedammen stasjon før vi går til Kornsjø og etter nok et opphold kan

kontrasten mellom svensk og norsk infrastruktur. Fra Öxnered, som ligger rundt 10 mil sør for riksgrensen, og videre sørover pågår innspurten på et nytt, sammenhengende dobbeltspor frem til Göteborg beregnet for 200 km/t.

Bedre flyt

– Hva er forskjellen på å kjøre godstog i Sverige og Norge?

– Den vesentlig høyere andelen dobbeltspor i Sverige gjør at trafikken flyter bedre, uten stans på grunn av møtende tog eller raskere passasjertog som skal forbi. På enkeltsporstrekninger er stort sett alle stasjoner 600-700 meter lange. Ved forsinkelser kan kryssinger legges om til en annen stasjon uten for store konsekvenser. Sverige har dessuten helt konsekvent bygd ut fjernstyrings- og togkontrollsystemet F-ATC som hindrer en lokfører i å bryte hastighetsbegrensningene, kjøre for fort i sporveksler eller mot rødt lys, forklarer Sundt.

I Sverige blir et tog som overskrider hastighetsbegrensningene, automatisk bremsset ned.

I Trollhättan har Jørgen Sundt kjørt langt og lenge nok og overlater førerretet til sin svenske kollega Kim Johansson som får dra toget på sjarmøretappen. Distansen fra Trollhättan til Göteborgs Hamn på om lag ti mil går radig. På rute kl. 16:45 er toget på Skandiahammen. En lang dags ferd for å tilbakelegge 30 mil er over. Helt i rute kan vi notere nesten dobbelt så lang kjøretid som lastebilen etter å ha klart en snittfart på i overkant av 40 km/t!

«At Norges importvei nummer én ikke er høyere prioritert, sier i grunnen alt om norsk miljø- og samferdselspolitikk gjennom de siste 25 år»

JØRGEN SUNDT

krysse riksgrensen. I mellomtiden har lokfører Sundt vært på tråden og sagt takk for følget til togledelsen i Oslo og meldt «Cargo-Net 41953» for togledelsen i Göteborg. Det er de som styrer trafikken på den svenske Norge-/Vänerbanan, som vi etter hvert kommer inn på.

Klokken har nettopp passert 14:00. Traileren som startet samtidig med oss fra Alnabru er forlenget fremme i Göteborg, og rekker med god margin fristene for omlastning til tog eller båt som skal videre ut i verden på samme dag.

Svensk dobbeltspor!

Vi er ikke kommet langt inn i Sverige før vi med egne øyne ser

Dobbeltsporet er i løpet av de siste fem år tatt i bruk etappe for etappe oppover den svenske vestkysten. Med andre ord; Det er gjennom Østfold det henger igjen.

– Hva må til for at tog skal kunne konkurrere med bil på distansen Oslo-Göteborg?

– Sammenhengende dobbeltspor, gjerne med et tredje forbi-kjøringsspor her og der, samt en trasé syd for Halden som er mindre bratt enn dagens 25 promille. Det er de første milene på svensk side, kombinert med stigningen opp Tistedalsbakkene, som er den største utfordringen. Inntil denne etappen blir bygget ut, blir toget heftet av i konkurransen med bil, sier Sundt.



Trenger godsløft over riksgrensen

Hver dag kjører 2200 lastebiler over Svinesund med varer som skal inn og ut av landet. En undersøkelse fra Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at jernbanen kan ta mange ganger så mye av godset. Men det krever en bedre infrastruktur.

Tekst: ARVID BÅRDSTU OG TORE HOLTET Foto: ØYSTEIN GRUE



«For å bevare norsk godstransport på bane tror vi det er avgjørende å få tak i de bilvolumene som kommer lenger sør fra enn fra Göteborg»

BJARNE I. WIST, informasjons- og strategidirektør CargoNet

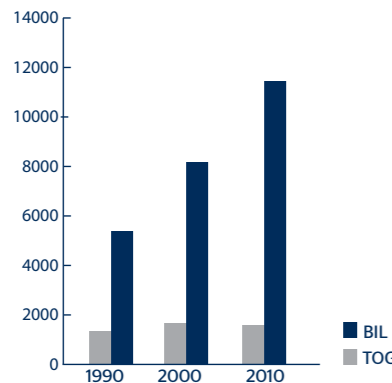
Det var «Den skandinaviske 8millionerbyen», opprettet av fylker og kommuner i det folkerike beltet fra København til Oslo, som bestilte undersøkelsen fra TØI. «Den skandinaviske 8millionerbyen» er populærbetegnelsen på EU-prosjektet COINCO, der bokstavene står for Corridor of Innovation and Cooperation. COINCO har som mål å sikre rask flyt av mennesker og gods på en miljøvennlig måte, og blir ledet av Oslo kommune.

Tom E. Granquist har fått ansvaret for å lede arbeidet med å utvikle et fellesnordisk intercitynett og en grønn godskorridor som også inkluderer Nord-Tyskland og Nederland.

På den symbolske datoen 12.12.2012 er planen å samle samferdselsministrene for å stake ut kursen mot denne grønnere godskorridoren. Da får forsamlingen presentert tallene som viser at lastebilene har tatt mesteparten av veksten de siste årene.

– For jernbanen er den negative utviklingen blitt forsterket på grunn av byggingen av motorveien, forklarer Granquist.

GODS IMPORT OG EKSPORT I 1000 TONN
KILDE: SSB



Full sprekk

Prognosen for godstrafikken i årene framover er heller ikke lystelig. I Østfold regner de med at kapasiteten på den nye motorveien vil være sprenget i 2025.

– De siste prognosene viser at det kan bli aktuelt å bygge ut motorveien til seksfeltsvei gjennom Østfold på grunn av de store godstrømmene, opplyser Granquist.

Hvis TØIs friske analyser om å mangedoble godstrafikken på bane skal bli virkelighet, trengs det dobbeltspor på hele strekningen. Det vil COINCO være med på.

– Vi vil arbeide for et norsk-svensk selskap for å bygge den strekningen som framstår som «the missing link», nemlig mellom Halden og Öxnered. Det er disse 13 milene som vil være infarkt i hovedpulsåra for norsk import og eksport, sier Granquist.

Nå håper han at Trafikverket i Sverige og Jernbaneverket i Norge får i oppdrag å samarbeide om å planlegge denne strekningen.

Kulturkræs

Norge er verdensledende på intermodale transporter – det vil si av lastbærere som lett kan flyttes mellom bil, båt og tog. Eksempel på slike er containere, semihengere og vekselflak. For å illustrere hvor stort intermodale transporter er i Norge, så fraktes det flere containereheter på bane her enn det gjøres i Frankrike.

– I Norge går stykkgodset på jernbane takket være en tett samkjøring mellom togselskap, kunde og terminal. Der ligger den norske suksessoppskriften. De som sender stykkgoods i Europa, er mye mer innretta på bil, sier informasjons- og strategidirektør Bjarne I. Wist i CargoNet.

Det siste kan også Erling Sæther, næringspolitisk direktør i Logistikk- og Transportindustriens

Landsforening, bekrefte:

– Det er nok å gå til Sverige. Svensk logistikk er bilbasert i en helt annen grad enn her.

Strategi

Sæther mener det viktigste for jernbanen er å lykkes i korridoren Göteborg-Malmö-København. Det er her halvparten av det godset som skal til Norge, oppstår.

– Valg av transportmiddel for import til Norge skjer i utlandet. Innsalgsarbeidet må skje mot de utenlandske aktørene. Med systematisk arbeid ser jeg ikke bort fra at det er mulig å øke godsvolumet på dagens jernbane med ti prosent, sier Erling Sæther.

Men skal det flyttes over mer, må det gjøres noe med infrastrukturen. Det vil også gi et løft for passasjertrafikken på tog.

En utredning fra konsultentselskapet Atkins viser for eksempel at en dobbeltsporet moderne jernbane på strekningen Oslo-København kan gi 9,4 millioner passasjerer i året.

Mye av denne moderne jernbanen er ferdig eller under bygging. Öresundbanen mellom København og Malmö har vært i bruk i 12 år. Snart er tunnelen gjennom Hallandsås ferdig. Dobbeltsporet mellom Göteborg og Öxnered skal tas i bruk i år. Da gjenstår Follobanen, dobbeltsporet til Halden – og «the missing link» mellom Halden og Öxnered.

I mens sliter både persontogene og godstogene med å være konkurransedyktige.

Lite å tjene

Innen godstransport er det små marginer. For godstogselskapene har det vært smaltans ei stund nå. Noe av årsaken er finanskrise, noe er konkurransen fra utenlandske lastebiler, og noe skyldes dårlig kvalitet på leveransen – det vil si at

toget har kommet fram forsinket eller ikke i det hele tatt.

– Det som skjer når marginene er presset, er at villigheten til å ta risiko blir mindre. Dessuten kan det medføre en negativ spiral, der vi blir nødt til å innstille togavganger av økonomiske grunner. Kanskje er det nettopp disse avgangene som er avgjørende for å få mer gods fra vei til bane, sier Bjarne I. Wist.

I vinter tok CargoNet en risiko ved å sette opp faste togpendler mellom Göteborgs Hamn og Alnabru. På grunn av at 30 mil er en kort avstand for et godstog og toget har lang framføringstid sammenliknet med lastebilen, innrømmer Wist at Göteborgstog er krevende. På den andre siden er det viktig å få tak i godset som i dag blir kjørt med bil fra kontinentet.

– For å bevare norsk godstransport på bane, tror vi det er avgjørende å få tak i de bilvolumene som kommer lenger sør fra enn fra Göteborg. Internasjonalt gods både er og kommer til å bli viktig. Det er det som til syvende og sist skal bygge opp under det nasjonale nettet, sier Wist.

Ser etter løsninger

– Ettersom Norge er Sveriges viktigste eksportland, bekymrer det svenskene at togtilbudet er for ustabil, sier Tom E. Granquist, som har registrert en økende interesse for å få til en «grønn» godskorridor fra Rotterdam via Öresund til Oslo.

Nå skal COINCO arbeide videre med å se på finansieringsløsninger og organisasjonsmodeller for å få bygd ut jernbanen mellom Halden og Öxnered. Granquist håper å ha en skisse på plass neste år. Da skal de også ha fått gjennomført bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske analyser.

I et brev til samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa nå i begynnelsen av juni, ber Göteborg-Oslo-regionen (GO-samarbeidet) om et møte for å begynne arbeidet som skal lede fram mot en intensjonsavtale mellom Norge og Sverige for videreutvikling av strekningen Halden-Öxnered.

Denne forespørselen er fra norsk side undertegnet av lederen av GO-samarbeidet, byrådsleder Stian Berger Røsland i Oslo kommune og fylkesordførerne Nils-Aage Jegstad (Akershus) og Ole Haabeth (Østfold).

«For jernbanen er den negative utviklingen blitt forsterket på grunn av byggingen av motorveien»

TOM E. GRANQUIST



8 MILLIONERBYEN

- Oslo-Göteborg-Malmö-København
- 40 prosent av befolkningen i Skandinavia
- 29 universiteter
- 250 000 studenter
- Halvparten av all industriproduksjon i Skandinavia fore-

- går innen en radius på 30 mil rundt Göteborg
- Godstrafikken på denne aksene er større enn den er til sammen mellom Oslo og Stavanger, Bergen og Trondheim/Bodø.
- COINCO er en videreføring av GO-samarbeidet (Göteborg-

- Oslo) fra 1995. GO-samarbeidet fikk på plass en ny Svinerudbru og en moderne firefelts E6, som sto ferdig i Norge i 2009
- COINCO I, med store bidrag fra EU, ble avsluttet i fjor. Nå går prosjektet videre som COINCO II, også kalt «8millionerbyen».

- Målet er å krympe avstandene for passasjerer innen regionen og øke kapasiteten for gods for passasjerer innen regionen og øke kapasiteten for gods

Feil priset

En times forsinkelse for en jernbanetransport har en verdi på 72 kroner per tonn. En reduksjon i framføringstid har en verdi på 13 kroner for hvert tonn og time. Disse tallene kommer frem i en delrapport til forskningsprosjektet (hold pusten) «Punktlighetsforbedringer for godstransport på bane gjennom beslutningsstøttesystem basert på samfunnsøkonomiske betraktninger», populært kalt PUSAM. De verdiene som har framkommet, og som er presentert i maiutgaven av bladet Samferdsel, ligger langt over det som til nå er brukt ved beregning av nytten ved jernbaneutbygging og av andre tiltak for å sikre at godstogene kommer fram. Det er forskere på Transportøkonomisk institutt som har beregnet disse verdiene.

Ingen over – ingen ved siden

Flytoget AS har nok en gang inn tatt det øverste trinnet på pallen i kåringen av kundenes favoritt i Norge. 8 900 forbrukere vurderte til sammen 192 virksomheter fordelt på 40 bransjer. Mange fikk tommelen ned. Men aldri i Norsk Kundebarmeters historie har så mange vært så fornøyd med en bedrift som kundene til Flytoget. De oppnådde rekordscoren 85,8 poeng av 100 mulige. NSB (nr. 178) fikk 62,8 poeng mens Nettbuss (nr. 129) oppnådde 69,6 poeng.

Vil ha strøm

Fylkesrådet i Nord-Trøndelag foreslår elektrifisering av jernbanen fra Trondheim til Steinkjer, populært kalt Trønderbanen og Meråkerbanen, som de viktigste enkeltprosjektene som bør gjennomføres i neste NTP – foran tiltak på E6, E14 og mer penger til fylkesveiene. Fylkesrådet vil også ha fylkestinget med på å bevilge ti millioner kroner til detaljplanlegging for elektrifisering. Dette skjer i samarbeid med fylkespolitikere i Sør-Trøndelag, som også vil bevilge ti millioner, skriver Trønder-Avisa.

Ny metode sparer strøm

I vinter har den ene sporvekselen ved Bergseng stasjon vært isolert med et nytt materiale, den andre ikke. På den ene har sporvekselvarmeren gått i 371 timer. På den andre i 975 timer.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** RUNE LUND/ BANEPRODUKTER

– Årsaken til at vi prøver ut denne måten er at vi ønsker å spare energi. Det har vi fått klare signaler på at vi gjør. For eksempel var det tint bort snø langt unna skinna ved den sporvekselen som ikke hadde isolert tunge. Ved den isolerte vekselen lå snøen tett opptil, forteller faglig leder elkraft, Bjørn Terje Opsalhagen.

Den ene sporvekselen ved Bergseng stasjon like sør for Lillehammer, er isolert med et materiale som kalles for isoblock. Det bidrar til at varmen holder seg der den skal være, i sporvekseltungen, og ikke i de nærmeste omgivelsene.

Forsøket med isoblock ble valgt til denne sporvekselen fordi det ligger to like vekslere med 600 meters avstand, og fordi området er enkelt å besiktige.

Testes ett år til

Til vinteren skal metoden testes mer, denne gangen med kW-timemåler som måler energiforbruket i de to veksle. Da vil det komme mer eksakt informasjon om strømbruket selv om de to veksle blir styrt likt med hensyn til regulering og effekt.

– Det vi er spente på nå, er hvordan isolasjonsmaterialet blir berørt når det skal foretas arbeid på stedet. Vi vil i sommer prøve med pakkmaskin for å se om isoblocken tåler behandlingen av den, sier Opsalhagen.

Isolasjonen som blir brukt, er utformet slik at den skal passe til den aktuelle profilen på skinner og veksler og forhindre varmetap ned i bakken og til sidene.



ISOBLOKK: Denne sporvekselen er isolert med isoblock, som bidrar til at varmen holder seg der den skal være.



JUBILEUMSTOG: Det var stor stemning på Bodø stasjon da jubileumstoget ankom byen nøyaktig 50 år etter at HM Kong Olav V åpnet banen.

Fest for Nordlandsbanen

På dagen 50 år etter den offisielle åpningen av Nordlandsbanen til Bodø 7. juni 1962, var dagtoget gjort om til jubileumstog. Langs banen var det feiring og markeringer, flagg og framtidsvyer.

Tekst og foto: NJÅL SVINGHEIM

– Jeg har hatt en fantastisk tur nordover i dag, sa jernbanedirektør Elisabeth Enger. Underveis fikk hun stadige påminnelser om hva banen betyr for folk og steder langs den. Ordførere møtte opp på stasjonene med gratulasjoner og gaver, barn og voksne hadde møtt fram med flagg og tegninger, det var hornmusikk og trekkspill, og ikke minste var det blide fjes å se over alt!

Felles for ønskene og gratulasjonene var modernisering, fjernstyring, større kapasitet og flere tog. Så mange var gratulasjonene at toget ble drøyt 20 minutter forsinket til Bodø, der Bodøs egen Halvdan Sivertsen slo an tonen med sangen «Vi venta på toget...»

Fjernstyring og utviklingsønsker

Nordlandsbanen har i dag fjernstyring av signalsystemene fram til Eiterstraum sør for Mosjøen. Utbyggingen videre nordover har blitt forsinket, og det var mange som stilte spørsmål til Jernbaneverkets folk om når denne moderniseringen vil komme. Også elektrifisering og flere kryssingsspor står høyt på ønskelista.

– Vi vil bygge ut fjernstyringen til Bodø så snart det er mulig, sier jernbanedirektøren. Jernbaneverket er i ferd med å anskaffe nye signalsystemer (SignAn-prosjektet). Når anskaffelsen er på plass, skal systemet først inn på strekningen Sandnes – Stavanger der det nå er et midlertidig signalanlegg, og deretter er det Nordlandsbanens tur, sier Elisabeth Enger. Anlegget kan trolig bestilles om et par år.

Papir på toget

Etter et kort opphold går det igjen papir med tog fra Halden til Italia. Det sørger det danske logistikk-selskapet A/S Lauritzen's Eftf. for. De har lang erfaring på frakt mellom Italia og Skandinavia og kan fylle toget tilbake fra Verona med italienske godsaker. Transporten foregår med semihengere, og hver avgang skal etter planen ha med 26 hengere som hver kan laste 28 tonn, det vil si i overkant av 700 tonn per avgang. Ettersom dette er et direktetog, bruker det kun to døgn på turen, ett mindre enn et vogntog behøver.

Advarsel

Norges naturvernforbund advarer lokalpolitikere i Hedmark og Oppland mot å gå inn for firefelts motorvei mellom Hamar og Lillehammer før det er bygd en dobbeltsporet moderne jernbane. En veitbygging vil gjøre et aktivt innhogg i antall togpassasjerer på strekningen. Holger Schlaupitz i Naturvernforbundet sier til NRK at dette vil kunne svekke jernbanens trafikkgrunnlag og miljøgevinst, og med det gjøre lønnsomheten så dårlig, at det vil minke sjansene til å få investeringsmidler til dobbeltsporet.

Hotell på Trondheim S

Det som for noen år siden var kontorer, kantine og rom for bedriftshelsetjenesten på Trondheim S, er revet og erstattet av et nytt hotellbygg med 128 rom, konferanserom for 150 personer og uteservering på taket. Fra taket er det fri utsikt til kanalen og byen den ene veien og til driftsbanegården, sporene og Trondheimsfjorden den andre. For folk på farten kan ikke et hotell i Trondheim ligge bedre plassert, i tøyflevand til toget, flybussen, bybusser og ekspressbusser. Hotellet tilbyr enkeltrom, dobbeltrom og tresengsrom til priser fra 895 kroner per person. Sjekk egen lavpriskalender. Hotellet på Brattøra eies av ROM Eiendom, men skal driftes av P-Hotels.

Sultne på utfordringer

ALNABRU: – Inspirerende og kjempegøy! Vi har lært masse i løpet av fire døgn. Slik oppsummerer banemontørlærlingene Jeanette Wingeng og Aleksander Dehlimarken erfaringene fra storjobben på Alnabru godsterminal i mai.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

To arbeidsglade lærlinger tørker svetten med håndbaken og synes det er gøy å jobbe i lag med voksne karer som har en mannsalder med erfaring fra jernbanen. Jeanette (25) liker miljøet.

Etter ungdomsskolen på Harestua valgte hun verktøymakerlinjen på videregående og tok førerkort på dumper, hjullaster og gravemaskin før hun oppdaget og søkte lærlingeplass i Jernbaneverket for å bli banemontør. I vinter har hun vært stasjonert i JBV Drift på Lillestrøm og jobbet turnus i snøryddeberedskap.

Store skinnegående

– *Hvordan fant du frem til banemontørfaget?*

– Da jeg kom over utlysningsteksten for lærlingeplass i banemontørfaget som ble kunngjort våren 2011, så jeg mange spennende muligheter i Jernbaneverket, sier Jeanette Wingeng til Jernbanemagasinet.

Hun vet akkurat hva hun vil når hun har fagbrevet: – Jeg ønsker å kjøre skinnegående arbeidstraktor og etter hvert enda større maskiner som for eksempel pakkmaskin så snart jeg har nok erfaring og slipper til.

Banemontørfaget gir mulighet til å spesialisere seg, for eksempel som maskinfører eller skinnesveiser.

– Jeg vil spesialisere meg videre. Beredskap er ikke noe for meg! Jeg ønsker enten å jobbe i prosjekt eller med vedlikeholdsoppgaver ute på linjen – der det skjer noe, røper 25-åringen.

Drømmen

Aleksander Dehlimarken (24) synes planlegging av store jobber er spesielt motiverende. Under langbruddet på Alnabru jobbet 70 banemontører, sveisere, sterkstrømmontører, signalmontører og maskinførere sammen med anleggsledere, hovedsikkerhetsvakt og eksterne entreprenører – intensivt døgnet rundt i flere døgn.

– Drømmen er å jobbe i JBV Utbygging med litt større prosjekter, betror Alexander oss. Han viser frem byggetegninger og fremdriftsplanen med oversikt over hvilke oppgaver som allerede er gjennomført, vaktplanen for denne kvelden og kommende natt. Jeanette og Aleksander var de yngste som deltok i det spektakulære langbruddet i mai. Gamle, utslitte sporkryss og veksler ble kappet opp og kjørt bort. Etter det kunne den mer utfordrende jobben begynne: å montere sammen ferdigbygde veksler og bygge et stort sporkryss med langsviller.

– Heldige

– Når anleggsleder Bjørn Hansen forteller at dette er den største



jobben han har vært med på i løpet av 36 år som banemontør, tenker jeg at vi er heldige som får være med i et vaskeekte anleggslag bestående av spesialister med masse erfaring, sier Jeanette før hun jumper ned i ei rådegrav som må tømmes for pukk slik at drivmaskinene til de nye veksleene ikke blir ødelagt.

– Natt til 17. mai startet vi med å opprette anleggsområde, frakoble strøm på kontaktledning, skru ut tusenvis av svilleskruer, kappe skinner, demontere driv-

maskiner, fjerne utslitte skinner og sviller, laste opp og rydde området. På formiddagen 17. mai lå vi mer enn fire timer foran fremdriftsplanen, og om ettermiddagen på selveste nasjonaldagen kunne arbeidet med å montere den første sporvekselen starte.

– *Er det ikke slitsomt?*

– Nei. Jeg vil heller si engasjerende, sier Aleksander. Jeanette tilføyer: – Denne jobben har vi gledet oss til lenge. Jeg tror slike prosjekter betyr mye for kulturen og samholdet i Jernbaneverket.

DØGNET RUNDT: Banemontøraspirantene Jeanette Wingeng og Aleksander Dehlimarken var med på langbruddet da flere utslitte sporveksler og et sporkryss ble byttet ut med nytt på landets største godsterminal.

Å få være med på å bygge jernbane med skinner og sviller er det som betyr noe i fagmiljøet vårt. Da får vi anledning til å vise hva vi kan. Til høsten skal ytterligere fire sporveksler byttes, og neste vår planlegges en like stor fornyelse som denne.

SAGT OM JERNBANEN



«Å bo ved en stasjon gir en følelse av å bo ved noe som fører en ut i verden»

LEVI HENRIKSEN, forfatter og musiker fra Kongsvinger

«Vi lever av å optimalisere prisene og kunne tatt en enda høyere pris»

SVERRE HØVEN, kommersiell direktør Flytoget AS

«Mye tyder på at transport- og kommunikasjonskomiteen er klare for et samferdselsløft. Utfordringen blir å få dette innpasset i balansen og ansvarligheten i den totale økonomiske politikken i landet. Her må både statsminister, finansminister og finanskomiteen på Stortinget overbevises»

PER KRISTIAN LUNDEN, ordfører (Ap) Risør

«Vi har landsmøtevedtak om at samferdselsprosjekter kan gjennomføres med egne utbyggingselskaper med statlig, fylkeskommunal og kommunalt eierskap for å sikre rask og forutsigbar gjennomføring»

ANNE MARIT BJØRNFLATEN, stortingsrepr. (Ap) og medlem av transportkomiteen

«Vårt håp er at jernbanen moderniseres skikkelig i stedet for klattingen man har drevet med hittil. Jernbanen er den suverene godsløsningen på fjernstrekningene»

EINAR SPURKELAND, informasjonssjef DB Schenker

«Forskning viser at jernbaneprosjekter blir nesten 45 prosent dyrere enn beregnet og at trafikkpotensialet overvurderes i ni av ti tilfeller»

ASTRID MELAND, kommentator i VG, lar leseren sitte igjen i undring over om det ene tilfellet kan være fornyelsen av Kongsvingerbanen eller svilleskifte på Dovrebanen?

«Jernbaneverket ønsker å slippe regningen med å ruste opp små stoppesteder med nye, store plattformer. De tenker kun kostnad»

HÅVARD JENSEN, fylkespolitiker (FrP) Østfold, synes Jernbaneverket er for tilbakeholdne med å bruke skattepengene

VÅR ARBEIDSDAG

NAV: Jeanette Wingeng (25) og

Aleksander Dehlimarken (24)

TITTEL: Aspirant Banemontør

ARBEIDSTED: JBV Drift, Øst

BOR: Harestua og Oslo



INTENSIVT: Prosjektleder Taale Stensbye (t.h.) og assisterende prosjektleder Jan Ausland leder norgeshistoriens mest intensive samferdselsprosjekt.

Rekordprosjektet

Aldri har det vært bygget dobbeltspor og firefelts motorvei på kortere tid og aldri har det vært signert så store anleggskontrakter i Norden: I løpet av fire år bygges det 17 km nytt dobbeltspor og 21 km firefelts E6 langs Mjøsa.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Allerede høsten 2014 blir flaskehalsen Langset-Kleverud på E6 sør for Espa erstattet med 21 km ny, firefelts motorvei. Dermed blir det sammenhengende motorvei fra Oslo til Kolomoen sør for Hamar, hvor riksvei 3 tar av i retning Elverum og Østerdalen.

Mot slutten av 2015 åpnes det nye dobbeltsporet for 200 km/t gjennom tre tunneler i det samme området. Da vil 21 km dobbeltspor – av i alt 74 km jernbane – være bygget mellom Gardermoen og

Hamar. For å kunne kjøre intercity-tog hver halvtime mellom Oslo og Hamar må det bygges ytterligere 26 km, inkludert Norges lengste jernbanebru på 1200 meter over Tangenbukta nord for Espa.

- Mye å vinne

– Da vi skulle planlegge E6-parsellen mellom Minnesund og Tangen, så vi at det ville være mye å vinne på å samordne E6-utbyggingen med jernbanen, konstaterer prosjektleder i Statens vegvesen, Taale Stensbye.

Statens vegvesen og Jernbaneverket presenterte konsekvensene for lokalmiljø, trafikanter og kostnader av ikke å samordne vei og bane.

Utbygging av ny E6 fra Gardermoen og nordover mot Hamar var på dette tidspunktet godt i gang, mens nytt dobbeltspor på Dovrebanen i liten grad var omtalt i Nasjonal transportplan (NTP). Jernbaneverket tok derfor et initiativ overfor Samferdselsdepartementet, og 24. februar 2009 besluttet regjeringen, med statsråd Liv Signe

Navarsete i spissen, samtidig bygging av E6 og dobbeltspor langs Mjøsa mellom Minnesund og Espa. – Det er takket være E6-utbyggingen at dette er kommet i stand, slår assisterende prosjektleder Jan Ausland i Jernbaneverket fast.

– Normal planleggingstid for veiprojekter i denne størrelsen har vært mellom 40 og 50 måneder, opplyser Taale Stensbye til Jernbanemagasinet. Vi brukte 18 måneder på et prosjekt til ti milliarder. Dette tror vi er norgesrekord.

Nordens største

Kontraktene er mange ganger større enn det som har vært vanlig i vei- og jernbaneprojekter i Norge. Med tre anbud på henholdsvis 1,8, 1,6 og 1,3 milliarder kroner setter fellesprosjektet en ny standard i norsk og nordisk samferdselshistorie.

Siktemålet var ifølge Stensbye og Ausland å lage kontrakter som var store nok til å friste europeiske entreprenører – og ikke for store for det norske markedet.

– Resultatet kjenner vi nå: Vi har skrevet kontrakt med norske Hæhre og Veidekke, tyske Hochtief og Alpine Bau fra Østerrike. Vi mener vi har truffet optimalt med den felles kontraktstrategien som våre to etater utviklet i samarbeid for fellesprosjektet. Hadde konkurransen vært dårligere og vi hadde måttet akseptere nest beste tilbud, ville prisen gått opp 25 prosent, eller én milliard kroner!

– Vi vil nå maksimal produksjon i løpet av tre måneder og skal bygge 0,8 kilometer firefelts E6 og 0,6 kilometer nytt dobbeltspor hver måned. Det blir norgesrekord, slår Stensbye og Ausland fast, mens de konfererer med basen på boreriggen som denne dagen er i ferd med å starte på den første tunnelen: Ulvintunnelen på Strandlykkja/Kleverud.

Midt i byggegrova

I løpet av to intensive år er det gjennomført en rekke forberedende arbeider på jernbanen for å unngå forsinkelser i togtrafikken i anleggsperioden og sørge for at sikkerheten på Dovrebanen og E6 er ivaretatt.

Entreprenørene vet at de må forholde seg til «hvite tider» når det skal gjennomføres sprengning og aktivitet nær jernbanesporet.

All anleggstrafikk som skal krysse Dovrebanen, foregår via planfrie kryssinger over og under banen. Togtrafikken skal dermed kunne foregå uten forstyrrelser.

E6-trafikken skal stoppes i trygg avstand fra sprengningsstedene, og anleggsområdet skilles fra veiområdet med godkjent og kjøresikkert rekkverk.

Alle de 2000 som skal arbeide på fellesprosjektet, må ha nødvendig kursing for å arbeide langs vei og bane.

Ausland og Stensbye understreker at fellesprosjektet har tre prioriteter: Det er sikkerhet, sikkerhet og sikkerhet.

Etter 2015

I sitt forslag til Nasjonal transportplan har Jernbaneverket utredet hva som skal til for å kunne oppnå halvtimesfrekvens til henholdsvis Hamar, Fredrikstad og Tønsberg.

Nordover trengs det dobbeltspor på følgende strekninger ut over Langset – Kleverud:

- Venjar – Eidsvoll (4,3 km),
- Eidsvoll – Doknes (3,8 km)
- Kleverud – Sørli (15,8 km inkludert Tangen bru)
- Åkersvika – Hamar (1,7 km inkludert noe ombygging av Hamar stasjon)

Samlet pris for disse fire parsellene er beregnet til 8,3 milliarder kroner.

Reguleringsplaner

Når et nytt interciynett mellom

Oslo og Lillehammer, Halden og Skien vil stå ferdig, er avhengig av politiske beslutninger neste år. Da skal Nasjonal transportplan for 2014-2023 behandles i Stortinget.

Den 16. februar i år fikk samferdselsministeren overrakt konseptvalgutredning for dobbeltspor i hele intercity-området. Her er det utarbeidet et kostnadsoverslag med en relativt stor usikkerhet på pluss-minus 40 prosent.

Gjenstående parseller mellom Venjar og Lillehammer er beregnet til 34,6 milliarder kroner – etter at Langset – Kleverud er ferdig.

– Fra før er det utarbeidet kommunedelplan for strekningen Eidsvoll – Sørli, godkjent etter innsigelsesbehandling i Miljøverndepartementet i februar 2009, opplyser opplyser Helge Voldsund, som er prosjektleder for IC-utredning Dovrebanen. – I tillegg til reguleringsplaner for strekningen Langset – Kleverud har vi en godkjent reguleringsplan for strekningen Eidsvoll – Doknes fra februar 2010. Ut over det er det pr. dags dato ikke igangsatt offentlig planlegging etter plan- og bygningsloven.

10-13 år

Det arbeides nå med hovedplaner for de to parsellene Eidsvoll – Langset og Kleverud – Sørli. Jernbaneverket er også i gang med å

videreføre trasevurderinger. Dette gjelder forprosjekter for strekningen Venjar – Eidsvoll og hele strekningen Sørli – Brumunddal.

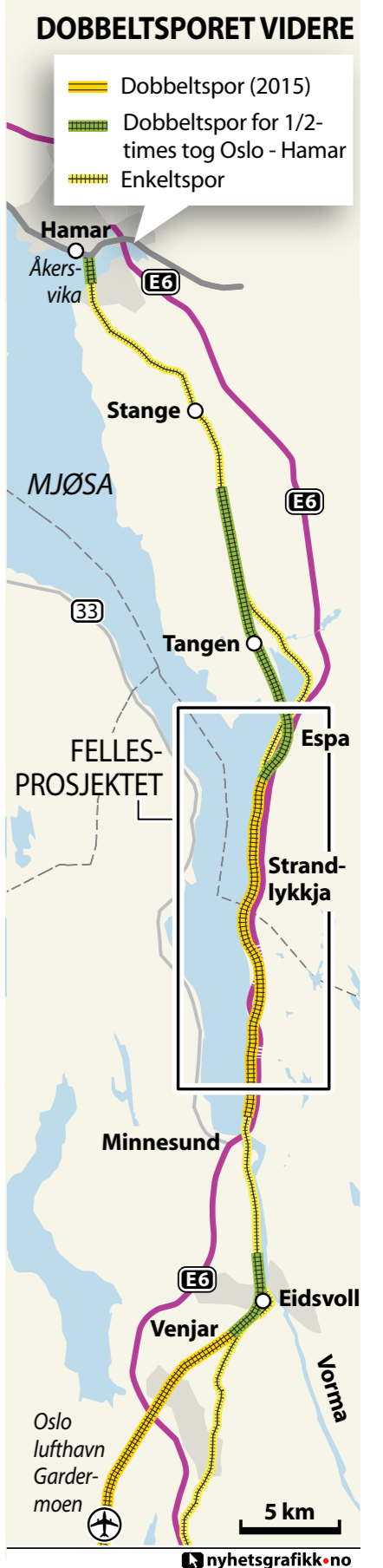
– Parsellen nord for Eidsvoll mellom Doknes og Langset, som inkluderer ny Minnesund bru, inngår ikke i nødvendige tiltak for å oppnå halvtimes frekvens til Hamar. Det gjør derimot parsellen Kleverud – Sørli, sier Voldsund.

I konseptvalgutredningen for IC-området har Jernbaneverket kommet til at hele IC-området kan ferdigstilles innen ti år fra det tidspunktet vedtaket om utbygging tas, forutsatt at det ikke gis noen begrensninger i finansiering, og at planprosessene går knirkefritt. En mer optimal gjennomføringstid er vurdert til 13 år.

«Hadde vi måttet akseptere nest beste tilbud, ville prisen gått opp 25 prosent, eller én milliard kroner!»



RASKT: Prosjektlederne minner om at Fellesprosjektet ble planlagt på 18 måneder, mens normal planleggingstid for prosjekt i denne størrelsen har vært 40-50 måneder.



– Vi ligger foran målene

Hennes ambisjon var å snu trenden med forsinkelser og på sikt oppnå 90 prosent punktlighet for NSB-tog. Etter vel et drøyt år i jobben som punktlighetssjef i Jernbaneverket konstaterer Tone Norløff at de kortsiktige målene er mer enn oppfylt, men hun advarer mot å senke skuldrene.

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



FORNØYD: Punktlighetssjef Tone Norløff tiltrådte i fjor vår, og hun hadde trodd at det skulle ta mer enn ett år å oppnå den punktligheten togene har hatt så langt i år.

For få dager siden fylte Tone Norløff 50 år, og hun kunne ikke fått en bedre jubileumsgave enn de nakne tall som viser at hun lykkes i jobben sin – sammen med hele norsk jernbane: Fram til og med 10. juni har persontogene i år hatt en punktlighet på 91 prosent, og det er foran Samferdselsdepartementets mål på 90 prosent. Flytoget har i år kunnet oppvise en punktlighet på 96 prosent, mens NSB har 85 prosent punktlighet for rushtidstogene i Oslo-området mot 81 prosent i 2011.

Langdistansetog trekker i motsatt retning, mens både mellomdistansetog og godstog er blitt mer punktlig etter bunnoteringene vinteren 2010.

Oppskriften

Da stillingen som punktlighetssjef ble utlyst i fjor vinter, sto følgende å lese i Aftenposten: «Synes du hverdagen som minerydder, dypdykker eller fallskjermjeger blir for trygg og forutsigbar, uten virkelige utfordringer å bite i? Da kan jobben som leder for punktlighet i Jernbaneverket være noe for deg.»

Tone Norløff lot seg ikke skremme. Hun hadde lyktes med å få busser og trikker i Oslo-området til å bli mer presise, og da hun i mars i fjor tiltrådte i sin nye jobb, mente hun å ha oppskriften: «Vi må samarbeide fra topp til bunn, finne nye rutiner og finne ut hva som får rutetabellene til å sprekke», signaliserte hun. Oppskriften må ha virket.

Fast tema

– Bevisstheten har gradvis økt hos alle aktørene på jernbanen, konstaterer hun. – Punktlighet er i ferd med å bli en del av ryggmarksrefleksen, akkurat som sikkerhet. Punktlighet er fast tema på alle ledermøter, og jernbandedirektøren sørger for at dette også er tema i alle møter med togselskapene, forteller Norløff, som ikke ble erstattet da hun sluttet i Ruter i fjor. Etter det har Ruter hatt sitt dårligste år på punktlighet siden hun begynte å jobbe der ...

På jernbanen derimot har utviklingen gått i stikk motsatt retning. – Jeg hadde trodd at det skulle

ta mer enn ett år å nå dit vi er kommet, innrømmer hun.

NSB har tatt tak

– Vi ligger foran de målene vi har satt oss for de første månedene, utdypes Norløff. – Vi registrerer færre forsinkelser på grunn av feil i infrastrukturen. Vedlikeholdsinnsatsen på og rundt Oslo S har åpenbart hjulpet. Det er derfor ikke tilfeldig at lokaltogene i Oslo-området har den største resultatframgangen. I tillegg handler dette om at det i alle ledd tenkes punktlighet hvert eneste sekund.

– Hva med togselskapenes egen innsats?

– Togselskapene klarte å nå sine mål i fjor, og de fortsetter den samme tendensen i år. Ikke minst har NSB tatt tak i de forholdene de selv er ansvarlig for. Selskapet har nå tre punktlighetsledere som hele tida jobber ute i trafikken for å finne fram til forbedringer for å få flere tog til å gå i rute. Femti prosent forbedring av resultatene hittil i år forteller sitt. Ellers har CargoNet hatt en resultatframgang på 55 prosent fra i fjor, men

når ikke helt departementets mål. Det gjør imidlertid Flytoget, som har vært flinke hele tida. Jernbaneverket kan vise til en målbar forbedring på 30 prosent.

Bruker kunnskapene

– Hva har Jernbaneverket gjort for å snu utviklingen?

– Ut over å satse mer på fornyelse og vedlikehold bruker vi nå de kunnskapene vi har for å bli stadig bedre. Vi har koblet TIOS (trafikkinformasjons- og oppfølgingssystemet) med hendelseslogg. På den måten får Jernbaneverkets bandedivisjon vite hva slags hendelser som forårsaker flest forsinkelsestimer. Videre har vi kjørt det såkalte PIMS-prosjektet, der vi ser på rotårsaker til forsinkelser. Mange av tiltakene som er gjennomført, er kommet opp gjennom dette arbeidet, opplyser punktlighetssjefen, som finner det avgjørende viktig at det satses videre på å fornye jernbanen fra Oslo S og ut i InterCitynettet.

– Hvis trafikken innenfor Ski, Lillestrøm og Drammen fungerer, har vi god punktlighet på togene

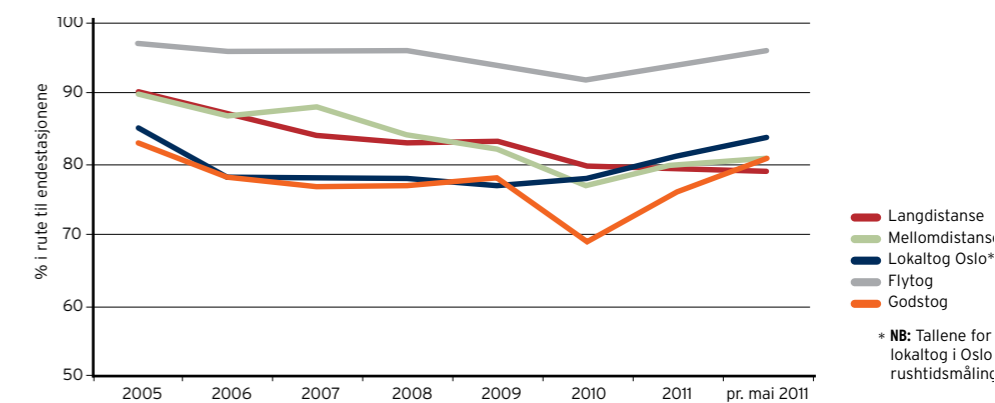
– generelt sett. I motsatt fall forplanter problemene i Oslo-området seg til resten av jernbanesystemet.

Ikke dermed sagt at det ikke er viktig å vedlikeholde også resten av jernbanenettet. Raset i Soknedalen på Dovrebanen fikk eksempelvis store følger både for fjern- og godstrafikken.

– Hva er det viktigste hvis en skal fortsette den gode utviklingen på punktlighet?

– Det er å tenke punktlighet hver gang en skal gjøre noe – enten det gjelder trafikk, planlegging eller utbygging, konkluderer punktlighetssjef Tone Norløff.

PUNKTLIGHET I TOGRAFIKKEN 2005-2012



OPPOVER: Alle punktlighetstallene har gått markert oppover etter bunnvået i 2010. Unntaket er langdistansetog, som mye oftere er blitt rammet av ekstremvær. Lokaltogene i Oslo-området, der jernbanen virkelig fornyes, er nesten like punktlig som i toppåret 2005. Tallene over viser punktlighet til og med mai, og de er enda bedre i første del av juni.

Tre føresetnader for ein moderne jernbane

Norsk jernbane er ved eit avgjerande punkt. Kva for ei rolle skal jernbanen spela i framtidens transportsystem?

Eg har motteke fleire grundige rapportar om jernbanen det siste halve året, mellom anna om høg-fart, InterCity-triangelet på Austlandet, finansiering og planlegging.

Etatane la i vinter fram forslag til Nasjonal transportplan (NTP) for åra 2014-2023. No byrjar den politiske delen av prosessen fram mot ny NTP for alvor. Meldinga vert lagd fram for Stortinget våren 2013.

Eit moderne jernbanenett innan 20 år

Det tek tid å snu eit tog. Å snu eit heilt togeregime tek det som kjennest som ei æve for oss togentusiastar. Men vi er i full gang! At toga går når dei skal, er grunnleggjande. Med dette på plass er det enklare å ta tak i dei meir strategiske spørsmåla.

Frå den raudgrøne regjeringa tok over, har vi auka løyvingane til jernbane med nær 75 prosent. Investeringsbudsjettet er tredobla. Det er dette som no gir resultat! Vi er på rett spor, men det står mykje arbeid att. Ambisjonen min er eit tipp-topp moderne hovudveg- og jernbanenett innan 20 år. Tre viktige føresetnader må på plass for å realisera dette: Planleggingsprosessane må bli meir effektive, løyvingane må aukast år for år, og pengane må brukast smartare.

► Føresetnad nr. 1: Raskare planlegging

Det tek i dag altfor lang tid å realisera jernbaneprojekt. Jernbanemagasinet omtala tidlegare i år prosessen fram mot opninga av nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika.

Planlegginga byrja med eit idéseminar i 1991. Ikkje før i 2007 starta bygginga – med opning i 2011. Det er 16 år med planlegging! Truleg var så lang planleggingstid òg ei orsaking for å sleppa løyvingar. Gjennomsnittleg tek planlegginga 9-10 år. Det er også altfor lenge!

I april i år leverte sentrale aktørar ein rapport med forslag til effektivisering av planlegging av samferdselsprosjekt. I arbeidet med ny NTP skal vi meisla ut korleis planleggingstida kan kortast ned.

► Føresetnad nr. 2: Løyvingar

Som nemnt over har løyvingane til jernbane auka med nær 75 prosent sidan 2005. I neste NTP satsar vi på nok eit kjempeløft. I planforlaget som etatane la fram tidlegare i år, var dei bedne om å planleggja for fleire rammer – den største med ein auke på 45 prosent samanlikna med gjeldande NTP.

Regjeringa har ikkje avklart endeleg nivå. Dette er likevel eit tydeleg signal om at opptrappinga skal halda fram. Ein auke på 45 prosent er heller ikkje ei absolutt grense. For fire år sidan blei etatane bedne om å planleggja for + 20 prosent som høgste ramme. Resultatet blei + 45 prosent.

► Føresetnad nr. 3: Smartare bruk av pengar

Kostnadsoverslaga som kjem fram i forslaget til ny NTP, syner at prislappen på ein moderne jernbane er svært høg. Per i dag gjeld modellen med årlege løyvingar



«Ambisjonane har aldri vore større!»

over statsbudsjettet, men vi har òg teke i bruk prosjektfansiering – til dømes for Follobanen.

Samferdselsdepartementet har tinga utgreiingar for å sjå nærare på alternative finansieringsformer. Saman med andre innspel gjev desse rapportane eit godt grunnlag for å vurdere finansiering av jernbaneprojekt fram til NTP 2014-2023.

Uavhengig av finansieringsform er eg oppteken av at vi må bruka

pengane smartare og byggja raskare og meir samanhengande. Vi gjer det slik no. Dei jernbaneprojekta vi no set i gang, er dimensjonerte for høg fart og går inn i ein InterCity-strategi.

Persontrafikk og godstrafikk

Det er venta ein enorm folkevekst dei neste åra, ikkje minst i storbyområda. Dette skaper store transportutfordringar. Desse må løysast gjennom å satsa på kollektivtran-

sport i byane og veg i distrikta. Vi har rigga til eit eige kollektivprosjekt i Samferdselsdepartementet for å utarbeida ein kollektivstrategi som inkluderer alle storbyområda våre. Her skal jernbanen spela ei sentral rolle.

Somme har tolka etatane sitt planforslag til ny NTP som om vi må velja mellom persontrafikk og godstrafikk. Det er uaktuelt. Vi er i gang med å revidera godsstrategien vår. Ei vurdering av terminal-

strukturen blir viktig i den nye strategien. Målet om overføra meir gods til bane og sjø står fast.

Eg meiner at utviklinga for norsk jernbane er snudd. Jernbanen var nesten nedleggingsklar – no er jernbanen ein aktør å rekna med. Mykje er gjort, men mykje meir må gjerast om vi skal satsa på ein moderne jernbane i Noreg. Det neste året er avgjerande.

Ambisjonane har aldri vore større! Eg gler meg til debatten!

FELLESPROSJEKTET: Bilistar og togpassasjerar vil i sommar kunne oppleve den mest intensive byggegropa i Noreg si samferdslehistorie når ny firefelt E6 og dobbeltspor på Dovrebanen vert bygd på austsida av Mjøsa.

MÅNEDENS GJEST

Navn: Magnhild Meltveit Kleppa
Tittel: Samferdselsminister



Inga krise for Flåmsbana

I mai kunne Sogn Avis melde at det reiste 16 000 med Flåmsbana i april, og at det var ny rekord for denne månaden. Så seint som i 2005 var talet for april til dømes berre 5 000. No ligg tala føre for mai, og dei syner òg ny rekord. Aldri før har så mange som 82 860 reist i mai. Finanskrisa i Europa set lite preg på reiselysta med unnatak av spanjolane som nok er meir påhaldne på pungen. Amerikanarar er heller ikkje så dominerande i denne marknaden som dei ein gong var. Samstundes går det tydelegvis bra i mange andre land, som meir enn kompensere for desse. Eit tydeleg trekk for verksemda i Sogn er òg at sesongen blir forlengd i begge endar av sommaren. Det kjem turistar tidlegare på våren og seinare om hausten.

Miljøpris til Jernbaneverket

Miljøprosjektet i Oppdal hadde ein lett jobb da dei skulle kåre vinnaren av miljøprisen for 2011, fortel leiaren av Miljøprosjektet til avisa Opdalingen. Prisen gjekk til Jernbaneverket fordi dei alltid held det reint og ryddig rundt det som for mange er inngangsporten til Oppdal, ærverdige Oppdal stasjon. I Jernbaneverket på Oppdal er det Ivar Lauritzen (biletet) som går for å vere miljøvernministeren.

Vil frede

Riksantikvaren har sett i gang arbeidet med å frede Numedalsbanen som eit døme på ein norsk sidebane bygd på 1920-talet. Det er strekninga mellom Flesberg stasjon og Rødberg stasjon som er foreslått freda. I framlegget frå riksantikvaren vil fredinga òg gjelde bygningane. Det siste persontoget gjekk nyårskvelden i 1988. I dag er banen i såpass dårleg forfatning at det knapt kan kjørast dresin på strekninga.



GJENOPPSTÅTT: Notodden stasjon ble fullstendig rasert etter et kraftig regnskyl i fjor sommer, men er nå gjenreist i sin fordums prakt.

Notodden igjen på jernbanekartet

Etter gigantrasen som sopte med seg hele stasjonsområdet i juli i fjor, er stasjonsanlegget på Notodden komplett bygget opp igjen slik det var. Samtidig er det også bygd fjernstyring og full automatisk togkontroll (ATC) på strekningen Hjuksebø - Notodden.

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

Det kraftige regnskyllet 24. juli i fjor resulterte i et gjenoppbyggingsarbeid som har tatt 22 000 arbeidstimer. Total kostnad for gjenoppbyggingen vil ligge på nærmere 40 millioner kroner. Samtidig er det bygd ut fjernstyring med full, automatisk togkontroll på strekningen Hjuksebø-Notodden til nesten 30 millioner kroner.

10. juni ble Notodden igjen koblet til resten av Jernbane-Norge. Som vanlig ved store åpningsseremonier var det også på Notodden et rødt bånd som skulle klippes. Æren for det fikk et splitter nytt Flirt-tog.

Historisk

Notodden ligger midt på Norsk Hydros historiske transportlinje fra Rjukan til Herøya og er

fredet. Det har gitt klare føringer til gjenoppbyggingen, forteller Jernbaneverkets byggeleder Knut Solhaug:

- Det spesielle med kontaktledningsanlegget er at alt er bygget opp med gamle deler. Vi har fått god hjelp fra særlig Rjukanbanens folk som har bidratt med riktig utstyr fra sine lagre, forteller Solhaug.

Foruten kontaktledningsanlegget er også alle spor og øvrige installasjoner bygget opp igjen med gammelt materiell etter bestemmelsene i fredningsvedtaket.

På Notodden går toget til kollektivterminalen, som ligger 800 meter fra jernbanestasjonen. Men dit er ikke banen elektrifisert. Inntil videre må derfor NSB kjøre med dieseltog.

eFlytoget på vei

Flytoget vil flytte all den informasjonen en lokomotivfører trenger ut av pilotbagen og inn på et hendig, bærbart lesebrett.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

Lokomotivførere bærer seg skakke på manuell og sirkulærer for å framføre et tog. Ikke bare det, men oppdateringer og endringer i ett enkelt ark medfører i dag at det gamle arket må tas ut av permen manuelt for å bli erstattet med det nye.

Med all informasjonen samlet på lesebrettet kan dette i løpet av året være en saga blott i Flytoget.

- Det er enkelte flyselskap i USA som har erstattet alle papirene til pilotene med noe de kaller «electronic flight bag». Det er noe tilsvarende vi gjør nå. Dette blir gjort også for å gi økt sikkerhet, forteller direktør for kommersiell og operasjon Sverre Høven.

Han ser for seg at lesebrettet kan bli et kjekt verktøy for flytogvertene, som også kan bistå passasjerer med informasjon de etterspør når de har landet i Norge.

Alt i ett

Den rivende utviklingen på IKT-området har allerede gjort hverdagen enklere for de fleste av oss. Nettbank, bestilling av reiser, utfylling av selvangivelse og slike ting er eksempler på det. Nå tenkes det også på hvordan denne teknologien kan avhjelpe og forenkle arbeidsdagen for folk som ikke sitter ved en kontorpult.

- Her kan personalet logge seg på og få tilgang til turnusplaner, sende og motta rapporter, gjennomføre e-læring, få tilgang til intranett og liknende på en lettvinnt måte. Det er ingen praktiske grenser for hva som kan legges inn og være tilgjengelig av hjelpemidler og nødvendig informasjon, sier Sverre Høven.

Når det gjelder fremdriften på prosjektet, er det mye som fortsatt ikke er besluttet. Men om alt går veien, kan implementeringen starte neste år.



MODERNE: - Hvis alt klaffer, kan flytogførerne nøye seg med å ta med et lesebrett når de går på jobb neste år, sier direktør kommersiell og operasjon i Flytoget AS, Sverre Høven.

Held fram I

Bybanen Utbygging i Bergen har teikna avtale med det internasjonale konsultantselskapet Mott MacDonald om planlegging av tredje byggjetrinn, som er forlenging av bybanen frå Lagunen til Flesland, til 1,5 milliardar kroner. Akkurat no blir det arbeid på andre byggjetrinn, strekninga Nesttun-Lagunen som etter planen skal stå ferdig neste år. Bybanen skal stå ferdig heilt til Flesland i 2015. Mott MacDonald skal setje saman eit team med ekspertar frå fleire land for å ta hand om planlegginga.

Held fram II

På Rørosbanen held dei fram med å setje gamle stasjonsområde i stand i pakt med praktia frå fortida. No står Alvdal stasjon for tur - i stasjonsbyen på toppen av den berømte vegen Steigjela, der Kjell Aukrust, Solan og Ludvig - forma av Nils Aas i bronse - står og ser ut over bygda. Ein del av opprustinga på Alvdal går ut på å heve plattformen med 24 cm. Ho blir no flytta nokre meter nordover for ikkje å kome i konflikt med stasjonsbygningen. Elles skal det bli ein fin stasjonspark og ein stasjonskiosk. Arbeida vil kome på 5-8 millionar kroner og skal vere unna-gjorde til 15. oktober.

Fleire på Raumabanen

Om ein ser på førehandssalet til turisttoga på Raumabanen, ligg det an til ny rekord med cruisepassasjerar i sommar. Opplegget er omtrent som før, men med ein vesentleg forskjell. Eittersom turisttoga berre går mellom Åndalsnes og Bjorli, har tilbodet til andre reisande vore redusert før om åra. I sommar skal toga gå som normalt mellom Dombås og Åndalsnes medan cruiseturistane får eigne avgangar mellom Åndalsnes og Bjorli. På Raumabanen byrja sommarsesongen i år 26. mai - same dagen som kronprinsparet òg reiste med tog der.

Ikke spesielt kjedelig

- Noen skal jo ha fri også, selv i den verste arbeidsperioden, sier Vibeke Aarnes mørkt, med fullt fokus på gjennomføringen av den forestående sommerkoblingen i Oslo. Så sprekker hun opp i et glis. - Jeg skal ha litt fri selv også, legger hun til, nærmest unnskyldende.

Tekst og foto: ARNE DANIELSEN

Allerede langt borte i korridoren var det umulig ikke å overhøre den tydelige røsten som ga instruksjoner innenfra det aktuelle kontoret i Byporten i Oslo sentrum. Stemmen var strukturert som bare en trebarnsmors, supplert av den erfarne prosjektlederens faglige tyngde og ekstra autoritet fra nesten tjue års jernbanefartstid. Medarbeiderne farer ut for å iverksette, og Vibeke Aarnes sitter igjen med en imponerende innfløkt og omfattende bemanningsplan brettet ut over bordet.

- Nå er det kun én måned igjen til bruddet, og vi har ikke tid til feil. Vi forvalter 200 millioner kroner av samfunnets midler og kan ikke bruke ressurser på surr, peker hun illustrerende ned på arket, som viser et puslespill av ulike faggrupper avstemt mot hverandre og satt opp i døgkontinuerlige skift.

Hun vokste opp på Kråkerøy, men det er ikke så lett å høre, «østfoldslængen» er nemlig slipt ned til

en «litt stygg oslodialekt» – som familien erter henne med, men hun bedyrer at hun slår om når hun kommer tilbake til barndomstraktene. Etter ingeniørskole i Sarpsborg, NTH i Trondheim og et halvt års eventyr i Østen, fikk hun i 1993 jobb med jernbaneutbygging, og siden har hun fulgt skinnegangen.

Anleggsromantikk

- Det var litt tilfeldig at jeg havnet her, for jeg søkte mange andre forskjellige jobber også. Det var nok skjebnen, skal du se.

- Skjebnen?

- Ja, jeg møtte mannen min under et jernbaneprosjekt i Sonsveien. Vi strevde med en større entreprenør som hadde kommet litt på kant med oss, og som derfor forsøkte å blidgjøre oss på alle måter. Min tilkommende arbeidet for den entreprenøren, og fikk i oppgave å «smøre» byggherren, blant annet inviterte han meg på et

par middager. I ettertid har han påstått at han sjekket meg opp på bedriftens regning ... Jeg har selvfølgelig en ganske annen versjon.

Hun ler høyt og smittende og forteller at det senere ble rettsak mellom jernbanen og denne entreprenøren, der manglende kommunikasjon var blant de heteste stridstemaene.

- Da satt jeg høygravid i salen, så noe kommunikasjon må det jo ha vært, fniser hun, før hun presiserer at verken hun eller ektemannen var involvert i den aktuelle rettsvisten.

- Vi hadde et fint miljø i prosjektet, var en fin gjeng, mange av oss unge og med lange arbeidsdager, så det ble til at vi var mye sammen også på fritida. Jeg drev med stikning og masser den gangen og var såpass opptatt av å følge opp at gutta oppfattet meg som litt bitchy og veddet på at dette forholdet aldri kom til å vare. Jeg er nok en person som stiller krav og forventer at folk leverer

resultater, men akkurat det veddemålet tapte de, for vi er fortsatt godt gift.

Prosjekt Oslo

Hun gikk gradene både på den ene og andre måten og ble raskt kastet ut på dypt vann. Etter at hun fikk sitt første barn, arbeidet hun fra 1999 til 2005 med strekningen Skøyen – Asker, innimellom rakk hun å få to barn til. Siden har hun vært prosjektleder, blant annet for Ski stasjon og kjempeprosjektet Nye Alnabru, før hun til slutt endte opp som ansvarlig for det som for letthets skyld gjerne tituleres som «Prosjekt Oslo».

– For å være helt presis handler det om fornyelse av strekningen mellom Etterstad og Lysaker, en av tre parseller innen prosjekt Stor-Oslo.

I år er hovedgrepet en 45 dagers togstans fra 24. juni til 6. august. I denne perioden skal det gjennomføres mer enn 3 000 store og små tiltak av om lag 300 personer fra 20 ulike firmaer.

– Det er ikke like stor oppmerksomhet rundt prosjektet som i fjor, da vi hadde en like lang stans i tog-

ville engasjere seere over hele landet.

Selv trives hun som plommen i egget med å jobbe med et virkelig stort samfunnsprosjekt, koble sammen mange forskjellige fag, delta i ulike stadier av planprosesser og framtid, skaffe overblikk, møte interessante kolleger, både egne ansatte og innleide – kort sagt hele pakka!

– Vi opplever en ny interesse for jernbane nå i landet. I nittiåra og et godt stykke inn på 2000-tallet opplevde vi en veldig tørke. Nå skal ikke jeg klage, for jeg har alltid jobbet i en hard kjerne og der pengene har befunnet seg, men vi opplever en helt annen interesse i dag. I ti-femten år var jeg blant de yngste, men nå rekrutteres mange nye, spennende medarbeidere.

Kjedelig?

Mye er det å holde styr på i jobben, ikke noe særlig mindre i fritida, med tre barn i skolealder og som alle dyrker håndball, fotball og ski. Så er det hus og bil og hytte på fjellet, og en mann som i hvert fall ikke jobber mindre.

– Det er så vidt det går rundt. På den annen side liker vi også å holde på med noe støtt, men alt har jo sine grenser. Heldigvis har jeg svigerforeldre som hjelper til en gang i uka. Vi drar på hytta så ofte vi kan, og liker å være ute i naturen og gå på ski – langrenn. Ut over det blir det ikke tid til så mange fritidsaktiviteter. Uff, jeg er visst en ganske kjedelig person, smiler hun, en smule kokett.

Jo da, Vibeke Arnes ville sikkert vært gjør kjedelig, om hun bare hadde tatt seg tid til det.



USMINKET: Det var jeg som var lengst inne i sminkerommet før Sommeråpent, ler Vibeke Arnes.

«Det er så vidt det går rundt. På den annen side ...»

trafikken. Kanskje folk begynner å bli vant til arbeidene enda vi nesten har mer å gjøre nå.

Sommeråpent

I fjor vakte togstansen så stor medieinteresse at Vibeke Arnes sammen med samferdselsminister Kleppa spontant ble invitert til tv-programmet «Sommeråpent», som ble sendt direkte fra utsiden av Operaen.

– Egentlig hadde jeg ferie, og de ringte samme dag som vi skulle på. Det var bra, for da fikk jeg ikke tid til å grue meg. Det gikk vel rimelig bra, og jeg synes det var gøy at Sommeråpent vurderte det så interessant hva vi driver med at det

Sluttspurten på Oslo S

Også denne sommeren skal Jernbaneverket utføre omfattende vedlikeholdsarbeid på jernbanen i Oslo. Derfor blir de fleste tog til og fra Sentralstasjonen innstilt mellom 24. juni og 6. august.

Tekst: TORGALD SØRLI
Foto: ØYSTEIN GRUE



Den første og største forskjellen passasjerene vil se i august, er at det har kommet på plass en ny informasjonstavle i sentralhallen. Hele tavlen på 120 kvadratmeter med gamle lysstoffrør skal byttes ut med 100 nye LCD-skjermer som sammen skal fungere som en enhet. Skriften blir skarpere, og informasjonen kan lettere tilpasses den enkelte situasjon.

Omfattende

Dette blir den siste sommerstengningen i regi av Fornyelsesprosjektet Etterstad-Lysaker, også kalt Osloprosjektet. Strekningen mellom Etterstad og Lysaker i Oslo er hovedpulsåren i norsk jernbane. På en hverdag passerer minst 800 tog gjennom Oslostunnelen med 60 000 passasjerer. Hvis det oppstår et problem i tunnelen eller på Oslo S, rammer det fort togtrafikken på begge sider av Oslofjorden og etter hvert store deler av Østlandet.

Etter store driftsavbrudd og forsinkelser i togtrafikken gjennom Oslo i 2007/2008 ble det på oppdrag fra Samferdselsdepartementet startet et større fornyelsesprosjekt for å forbedre infrastrukturen. Prosjektet gjennomføres i regi av Jernbaneverket med Jernbaneverket Utbygging som ansvarlig og har en forventet prislapp på 1,7 milliarder kroner.

Prosjektet startet opp i 2009 og

skal være ferdig i desember 2012. Prosjektets mål er en oppetid på infrastrukturen på strekningen på 99,4 prosent. Med infrastrukturen menes her skinner, strøm og togsignaler som Jernbaneverket har ansvar for. Etter oppgraderingen skal strekningen ha samme standard som Gardermobanen og et livsløp på 30 år.

Normalt gjør man vedlikeholdsarbeider om natten når det ikke går tog, men disse vedlikeholdsarbeidene er så omfattende at man ikke kan gjøre det på noen få nattetimer. Arbeidets kompleksitet bidrar også til at det ikke er mulig å gjennomføre arbeidene uten en lengre stans i trafikken – som for eksempel ved sporvekselbytte eller utskifting av kjøreledning.

Trafikken i sommer

I perioden mellom 24.juni og 6. august stanses altså det meste av togtrafikken på Oslo S. Men i likhet med foregående sommer vil togene på Østfoldbanen gå som normalt til Oslo S og snu der. Mellom Oslo S og Skøyen, Grefsen, og Bryn vil det ikke gå tog. Mellom Nationaltheatret og Oslo S

kan reisende med gyldig togbillett ta T-banen, og det samme gjelder fra Grefsen (Storo) og Bryn. Flytoget kjører buss til Lillestrøm. Uansett bør reisende beregne ekstra god tid. Publikumsarealene på Oslo S vil ikke bli stengt, og butikker og restauranter vil holde åpent som vanlig.

FØLGER OPP: Konstruktør Niklas Nilsson i det svenske firmaet Vossloh Switch Systems AB følger opp leveransen av 24 sporveksler og to sporkryss til Oslo S.

HOVEDAKTIVITETER SOMMEREN 2012

- Over 300 personer er involvert, inkludert 140 tyskere
- 19 entreprenører
- Utskifting av 24 sporveksler og 2 sporkryss i Oslostunnelen, Oslo S og Brynsbakken
- Signalarbeider i forbindelse med sporvekselbytte
- Bytte til 74 nye sporfelt
- Idriftsettelse av signalkabler i Oslostunnelen
- Nytt KL-anlegg (kjøreledning) i spor 1-7 Oslo S
- Utskifting av 9 sporvekselvarmegrupper, tilførselskabler og varmeelementer i 47 sporveksler
- Sette opp belysning i åk (portaler/galge for kjøreledning)
- Bytte av informasjonstavle på Oslo S
- Rom Eiendom, Statens vegvesen, KLP, JBV eiendom har egne arbeider

- Klare ordrer, takk!

- Med stadig flere aktører på jernbanenettet skjerpes kravene til kommunikasjonen i togtrafikken. Her trengs klare ordrer, sier avtroppende leder i Jernbaneverkets uhellskommisjonen, Jon Gunnar Maridal.

Tekst: TORE HOLTET Foto: ØYSTEIN GRUE

Jon Gunnar Maridal (65) fra Eidsvoll har gått gradene på jernbanen siden han som 17-åring ble ansatt som bud på stasjonsmesterens kontor på Oslo Østbanestasjon. Når han takker for seg etter 17 771 dager i jernbanens tjeneste, er det arbeidet for å bedre trafikk-sikkerheten som står fremst i pannebrasken:

Klar ordre

- Jernbanen har alltid hatt stort fokus på sikkerhet, men vi kan aldri bli gode nok. Formell opplæring er én ting, opplæring gjennom erfaring er noe annet. Og vi har sett noen uhell som skyldes manglende erfaring, sier den avtroppende kommisjonslederen.

- Hva mener du når du snakker om bedre kommunikasjon?

- Det handler om trening, trening og trening samt gode prosedyrer. Ingen skal være i tvil om

hva som blir sagt, når to mennesker har en telefonsamtale. Skal det gis en ordre, skal en stoppe opp i samtalen, presisere at det handler om en ordre og gjenta den, understreker Maridal.

Farlig lyd på øret

Sikring av planoverganger er et annet mantra fra kommisjonslederen, og i disse dager gjennomfører Jernbaneverket en landsomfattende kampanje for å hindre at det skjer ulykker på planoverganger.

- Togene går fortere og stillere enn tidligere, og de blir enda vanskeligere å oppdage for dem som går med øretelefoner. Det siste året har vi hatt to dødsulykker fordi ungdom har gått med musikk på øret og ikke vært oppmerksomme på passerende tog. Jernbaneverket har nedlagt et stort arbeid i å sikre og sanere planoverganger, men mye gjenstår. Vi må snarest stenge de overgangene vi kan stenge, mener Maridal og viser til at mange grunneiere har rettigheter knyttet til en planovergang.

- Heldigvis har vi sett flere grunneiere som går sammen om å erstatte planoverganger med én sikker undergang. Slike tiltak må jernbanen i enda større grad stimulere til.

Maridal mener også at det kan gjøres mer for å unngå avsporinger som følge av for dårlig sporkvalitet: - Jernbaneverket må bli flinkere til å bruke de dataene som innhentes av målevogna. Kanskje vi også bør innføre en trinnvis beredskap i forhold til sporkvalitet og ikke bare i forhold til rasfare? spør han.

Inn i varmen

Når Jon Gunnar Maridal tenker tilbake på sin snart 49 år lange yrkeskarriere, glemmer han ikke aspiranttida og de de bitende kuldegradene på Raufoss stasjon, der det hendte at dyna frøs fast i veggen om natta!

Ungguttene fra Eidsvoll skulle imidlertid komme raskt inn i varmen: Han gikk Jernbaneskolen, ble jernbaneekspeditør på toll- og ekspedisjonskontoret, og etter noen år fikk han jobb i hovedadministrasjonen der han fulgte et treårig utdanningsløp med opplæring i utredning og planlegging.

Gods - en utfordring

- Den første store utfordringen jeg som utreder ble stilt overfor, var å overføre mer trafikk fra vei til bane. Lyder det kjent? spør Maridal, som en periode hadde ansvar for salg og markedsføring av godstrafikk i Norden.

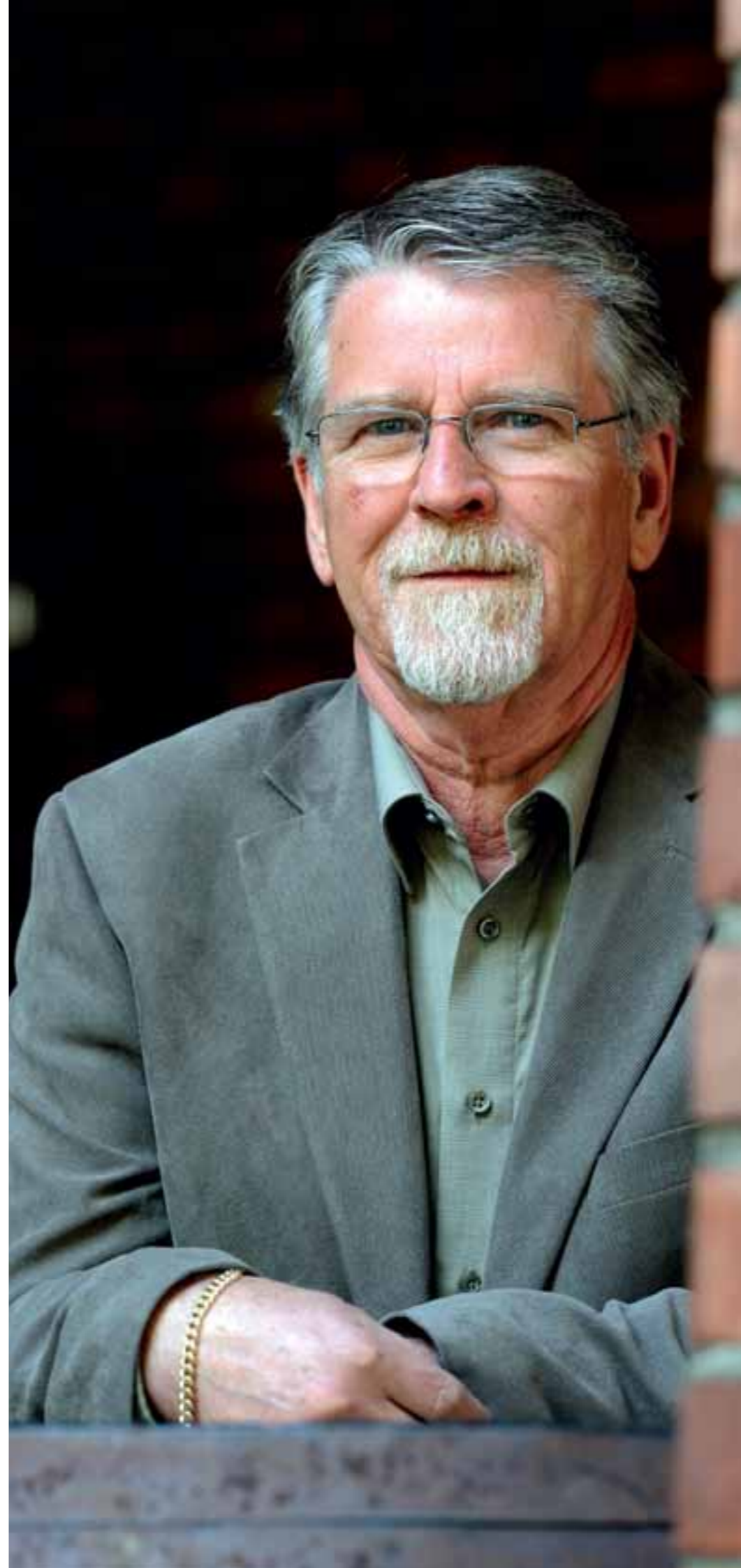
- Det nye opplegget som vi kom fram til den gangen, med overgang fra enkeltvogner til hele tømmer-tog og containertog, ble gjennomført på 90-tallet. Så ting tar litt tid ... Et vedvarende problem for skinnegående godstransport har likevel vært å få tilbringertransporten til å lønne seg. Her er det fremdeles en jobb å gjøre, reflekterer han.

Endelig IC-nett

Eidsvollingen ble senere område-sjef på Lillestrøm med ansvar for togtrafikken innenfor Bryn, Eidsvoll og Charlottenberg. Han mimrer om signingsferden i 1991, Sesam-togets enorme popularitet



DEN BESTE: - Elisabeth Enger den beste sjefen jeg har hatt, sier Jon Gunnar Maridal. FOTO: GUNALF BÆKKELI



TENKER NYTT: Jon Gunnar Maridal lanserer en ny idé idet han går av som leder for Jernbaneverkets uhellskommisjon: En trinnvis beredskap i forhold til sporkvalitet.

og den sagnomsuste jernbaneinnsatsen under OL på Lillehammer. Nå ser det endelig ut til at det blir bygd dobbeltspor i intercitynettet på Østlandet.

- Skal folk komme fram på en fornuftig måte rundt de store byene, må det satses på transportmidler som har egen kjørevei, resonnerer han. - Da jeg pendlet i 1963, brukte vi én time og et kvarter fra Eidsvoll til Oslo. I dag bruker toget 37 minutter, og den samme utviklingen burde vi hatt andre steder, sier Jon Gunnar Maridal, som berømmer Elisabeth Enger som leder: - Hun har tatt tak og sørget for at både infrastrukturen og organisasjonen fornyes, og hun framstår som en leder som bryr seg både i det nære og i forhold til jernbanens framtid.

Europas høyeste

65-åringen har imidlertid ikke tid til å bli med på jernbanens videre reise. Han har nemlig hundre ting han skal gjøre. Etter å ha kjørt Route 66 mellom Chicago og Los Angeles på en 1690 kubikk Harley Davidson, er han og kona klare for båttur i Oslofjorden før de legger ut på en europeisk togreise som ender 3454 meter over havet. Der ligger Europas høyeste beliggende jernbanestasjon, Jungfrauoch i Sveits. Formodentlig er det bare et foreløpig høydepunkt i Jon Gunnar Maridals pensjonisttilværelse, selv om han foreløpig later som han tar ferie.

- Overalt vil jeg ha med meg minnene om det gode kameratskapet og samholdet på jernbanen!



INITIATIVTAKER: Ingvill Thorson Plesner og hennes stab har gjort Løten Nærstasjon til en suksess.



FINT MILJØ: – Her får jeg god mat i et fint miljø, sier Bjørn Kristiansen og blir servert av Bente Opsahl.



RIKHOLDIG: Nærstasjonen byr på et rikholdig utvalg av lekre kaker.

FULLT HUS: Berit Cardas, fiolin, Ellen Margrete Flesjø, cello og Vebjørn Anvik på piano samlet fullt hus til Titanic-konsert t.v.

Nærstasjon ble bygdas samlingssted

150 år etter åpningen er stasjonen i Løten igjen blitt et viktig møtested i bygda – med kafé, salg av gårdsmat, kulturelle arrangementer og billettsalg i skjønn forening.

Tekst og foto: SVEIN SKAVANG GRAADAL

Da den vel 38 kilometer lange Hamar-Grundsetbanen ble åpnet i 1862, endret mye seg i bygdene langs sporet. Tettsteder vokste opp, og i Løten ble sentrum i bygda flyttet fra området rundt kirken og brenneriet til stasjonsområdet.

I dag er Løten en typisk norsk stasjonsby. Fortsatt sier bygdefolket «Løtenstasjon» om bygdesenteret.

– Jeg hadde alltid ønsket meg kafé og bakeri, sier Ingvill Thorson Plesner, initiativtaker til og daglig leder for Løten Nærstasjon.

– Samtidig savnet jeg et sted der

en kunne kjøpe gårdsmat fra de mange lokale produsentene i bygda. Og da lokalene på stasjonen var til leie vinteren 2010, var det bare å slå til.

Kortreist mat

Nå selger de et rikholdig utvalg av matvarer, alt fra pultost og annet pålegg via kaker til kjøtt både fra gårdsbruk og bygdas hjortefarm. Og spesialiteter som akevitt-is, hoppemelk og granskuddsirup. Middag serverer de også. Den lager de selv, i likhet med kaker og annet bakverk.

Dessuten kan nærstasjonen by på et bredt utvalg av brukskunst og håndverksprodukter, som klesplagg, bruksgjenstander og smykker. Alt dette også fra lokale produsenter.

Og på veggene henger malerier til salgs.

– Billettsalget kommer på toppen av dette, sier Plesner.

– I fjor solgte vi for over 400 000 kroner for NSB. Vi er faktisk den eneste stasjonen mellom Oslo og Trondheim med fullservice billettsalg, her selger vi billetter til utlandet også, og de

som ønsker det, får reservert plass i kjøreretningen.

Seks tog daglig i hver retning sørger for et bra togtilbud, både til Hamar/Oslo og Elverum/Røros/Trondheim.

Kultur

Hver lørdag formiddag er det et kulturelt arrangement på stasjonen. Det kan være en konsert, opplesning eller et lite teaterstykke.

– Vi satser på kortreist kultur og har også kulturelle arrangementer på kveldstid, sier Plesner.

– Her er det god akustisk lyd, sa de medvirkende i Titanic-konserten i april. – Vi får publikum tett innpå, lokalene er perfekte til denne type «salongkonserter».

De valgte stasjonen som konsertlokale også for å knytte forbindelsen tilbake til 1912, da folk tok toget til Kristiania for å komme seg videre ut i verden, til England og Titanic eller andre steder.

I tilknytning til Rørosbanens og stasjonsbyens 150-årsjubileum vil mye skje på stasjonen i løpet av året. Hovedarrangementet blir på jubileumsdagen 23. juni.



En blå fornøyelse

I Sverige lever de ut drømmene om å tilby tog til dem som vil at reisen skal være en god opplevelse. Gjerne med en konjakk til kaffen og levende musikk i egen barvogn med dype stoler. Blå Tåget er det eneste i sitt slag i Europa.

Tekst og foto: ARVID BÅRDSTU

På Blå Tåget er ikke reisen en transportetappe, men en opplevelse i seg selv. Særlig når Andreas Kjäll setter seg på pianokrakken og spiller deg hele veien fra Stockholm til Göteborg.

Selskapet bak Blå Tåget heter Skandinaviske Jernbanor AB. Bak der igjen finner vi en kar som tidligere er kjent fra Ofotbanen AS og Unionexpressen; den svenske, londonbaserte skipsrederen Mons Bolin.

Bolin er en standhaftig kar som ikke ga seg selv om både Ofotbanen AS og Unionexpressen ble kortvarige eventyr. Nå vil han by folk som skal reise mellom tre av

de fire største byene i Sverige, på en unik reiseopplevelse når man først er ute på tur.

Det som skal bidra til noe annet enn det andre kan tilby, er en ordentlig restaurant med et kjøkken der kokken lager maten «nedenfra», profesjonell servitør, gode stoler med strømuttak og naturligvis internettforbindelse i hele toget. Så er det opp til den enkelte passasjer å velge jobb eller fornøyelse på reisen.

Cruise på skinner

Blå Tåget er nok også det eneste i Europa som er pyntet med en sterkt maritimpreget logo. Ikke



STØDIG: Marerittet for kokk Erik von Reis er en nødbrem. For øvrig lager han det som kreves av frokost, lunsj og middag i det rullende kjøkkenet sitt.

DELIKAT: Det er lett å glemme at man beveger seg i 140 km/t når man slår seg ned ved bordet i restaurantvogna og får mat og drikke på bordet.

FULL KONTROLL: Konduktør Kent Bengtsson får tid til litt kontorarbeid i sin lille konduktørhule under togets gang. I hele toget er det tilgang til internett og strømuttak også for passasjerene.

bare det, men konduktøren bærer også en uniform med henvisning til bølgene blå. Konduktøren, eller tågmåsteren som det heter på svensk, har tre gullgule striper på jakkeermet. Her om bord skal det ikke være noen tvil om at det er han som er kaptein.

Da Jernbanemagasinet foretok en prøvetur fra Göteborg til Uppsala og tilbake til Göteborg igjen, var det Kent Bengtsson som var «kaptein». Han begynte som ung mann i yrkeslivet med å re opp

senger på SJ's nattog. Det var på den tiden ABBA var på topp. Siden jobbet han blant annet med SJ's eventtog, blant annet Rocketoget. Det var et svartlakkert tog som dro Sverige rundt med kjente rockeartister på turné om somrene på tidlig 90-tall.

Nå er Kent selvstendig næringsdrivende med kompetanse innen ulike deler av jernbanevirksomhet. Som konduktør på Blå tåget er han innleid.

Tilbyr nytelse

Bengtsson forklarer at hele ideen bak Blå Tåget er å gjøre en ganske vanlig reise til ren nytelse.

– Konseptet er restaurantvogn der passasjerene kan kjøpe frokost, lunsj eller middag. Vi har allerede hatt passasjerer som har reist med oss mer enn 40 ganger, forteller Bengtsson.

Vognene er gamle, renoverte 1. klassevogner med god plass. Restaurantvogn og barvogn har gått i DB-tog i Tyskland før.

Lokomotivene er derimot splitter nye og skal sørge for at toget holder ruta – hver gang.

– Vår lovnad er at «tåget går når klokkan slår», forklarer Bengtsson, som kan vise til svært god punktlighet på Blå Tåget sine avganger. Nokså pålitelige kilder skal ha det til at toget har vært forsinket én gang, og da med tre minutter.

Nisjeprodukt

For den som skal reise mellom

Göteborg og Stockholm, er det mye å velge i. SJ kjører mer enn tjue avganger daglig hver vei, det går mer enn tretti fly og mange ekspressbusser mellom de to byene. I dette landskapet må et tog virkelig skille seg ut for å bli valgt.

En som velger Blå Tåget til stadighet, er Ulf Sundqvist. Sundqvist er rådgivende ingeniør, bor i Göteborg, men arbeider ofte i Stockholm. Nå er han involvert i byggingen av Citybanan.

Han sitter med pc på fanget og

er dypt inne i arbeidet når Jernbanemagasinet forstyrres:

– Jeg har prøvd alt. Fly blir for stressende på en så kort reise. Jeg reiste en del med X2000 tidligere da det var god plass og god service på toget. Nå er reisen med det toget mer som en transport der det er trangt om plassen. På Blå Tåget får jeg brukt reisetida mi fornøftig, argumenterer Sundqvist.

Med sitt beskjedne tilbud med avganger, prøver ikke Blå tåget å framstå som noen konkurrent til



UNIK: Sannsynligvis er det ingen andre rute-gående tog i Europa som kan smykke seg med disse piktogrammene.



PLAY IT: Pianisten heter Andreas Kjäll. Han har erfaring som pianist på båter i rom sjø og gjør seg ingenting av om det gynger litt i toget mens han spiller.



ARBEIDSREISE: Ulf Sundqvist (bakerst t.h.) har koblet seg opp for å arbeide på turen fra Göteborg til Stockholm. Denne reisen foretar han rett som det er i forbindelse med arbeidet på Citybanan.

BLÅ TÅGET

Fra

- Göteborg C kl. 08.07
- Skövde kl. 09.22
- Hallsberg kl. 10.18
- Stockholm C kl. 12.09
- Uppsala kl. 12.55

Fra

- Uppsala kl. 14.17
- Stockholm C kl. 15.17
- Hallsberg kl. 16.56
- Skövde kl. 17.54
- Göteborg kl. 19.22

Triangelstur

Både mellom Oslo og Göteborg og mellom Oslo og Stockholm går det tre tog daglig. Mellom Narvik og Stockholm og Trondheim og Stockholm er det to avganger daglig hvorav én inkluderer nattog.

Avhengig av retningen man vil reise, kan Blå Tåget gå inn som etappen mellom Göteborg og Stockholm.

I alle byene tar toget deg rett til sentrum hvor det er gangavstand til en mengde severdigheter eller bare hyggelige steder å rusle rundt i, som Nordstaden i Göteborg eller Gamla Stan i Stockholm.

Like ved jernbanestasjonene er det også et særdeles rikt utvalg av hoteller. Det nye Clarion Hotel Post, som Petter Stordalen åpnet med stor ståhei i vinter, ligger for eksempel rett utenfor hovedinngangen til Göteborg C.

de andre transportørene, men mer som et utfyllende tilbud til SJ's mange tog.

Prismessig ligger en reise med Blå Tåget et sted mellom det SJ tar for 1. og 2. klassebillettene.

Til Uppsala

Uppsala er Sveriges fjerde største by med godt over 140 000 innbyggere. Denne gamle, sjarmerende byen, som var sete for erkebiskopen helt tilbake fra 1164, er Blå Tågets endestasjon. Herfra er

det i underkant av sju mil sørover til Stockholm Central.

En fredag ettermiddag er det tett mellom togavgangene fra Uppsala mot Stockholm og mange av en avgang, andre kommer bare på stasjonen og vil bli med det første og beste toget som går.

En av dem er Ida Mattfolk, prosjektingeniør som arbeider med drikkevann og avløp i en svensk kommune. Hun styrter bortover perrongen til konduktør Bengts-

son med spørsmål om dette toget går til Stockholm. Det gjør det, og billett får hun kjøpt om bord til 100 svenske kroner.

Litt senere møter vi Ida godt plassert i restaurantvogna med en kopp kaffe og et glass calvados: – Dette var en lykkelig tilfældighet, stråler den unge prosjektingeniøren som blir oppvartet av servitøren om bord, Jan Aracsi. Aracsi er fra Ungarn, men har bodd ti år i London. Der møtte han ei svensk jente som gjerne

ville flytte tilbake til Sverige. Jan ble med.

Etter ett år i Sverige er språket bemerkelsesverdig bra. Når han i tillegg snakker engelsk som en innfødt, går kommunikasjonen godt med gjestene i restaurantvogna:

– Åtti prosent av dem som reiser med oss, er svensker, resten utlendinger, forteller Jan, mens han med et våkent blikk ser til at alle har det de trenger.

Annerledeslandet

Når det gjelder togtillbud, er Sverige annerledeslandet sammenliknet med Norge. Svenskene har lang erfaring med chartertog og eventtog, skreddersydde løsninger for bestemte formål. Kanskje er det behov for et tilbud som Blå Tåget også.

– Vi får mange klapper på skulderen, sier Kent Bengtsson. – Og noen synes det er trist å gå av toget når de er fremme fordi de har det så hyggelig.

Så får tiden vise om tilbudet er liv laga. I vinter gikk toget daglig mellom Göteborg og Uppsala. I sommer går toget mellom Göteborg og Uppsala bare på torsdager og fredager, fra Göteborg til Stockholm på lørdager og fra Stockholm til Göteborg på søndager.

Den som skal til Sverige i sommer og vil oppleve en togreise litt utenom det vanlige, kan bestille billetter på www.blataget.com.



Orientekspressen går under jorda

Det skjer ei forvandling med dei som kjem til Istanbul. Sigurd Jorsalfar vart audmjuk, sjølv kjenner eg meg litt skjelven etter å ha budd ei veke to meter unna sporet til Orientekspressen. I dag skjer den største forvandlinga i djupet under gatene.

Tekst: MARIT BENDZ **Foto:** JAN LUDVIG HUNDVEBAKKE OG MARIT BENDZ

Forfatter Thorvald Steen sit i ein hotellobby i byen han elsker. Den norske gruppa han har snakka for om Istanbul, har reist på båttur på Bosphoros. Sjølv har han ein draum om å ta Orientekspressen slik ein gjorde før, rulle inn på Sirkeci stasjon, rekvirere hest og vogn og køyre til Pera Palas, det myteoms-punne hotellet der Agatha Christie skreiv Mordet på Orientekspressen. Men han må skunde seg. Snart ligg både sporet og jernbanestasjonen langt under jorda.

Eit gigantisk togløft

For medan resten av Sør-Europa slit med økonomien, går det så det suser i den tyrkiske byen som ein gong var sentrum i verda. Allereie i 1860 kom dei første planane om ein tog tunnel under Bosphoros. Først no vert to verdsdelar bundne saman med ein 1400 meter lang tunnel. Marmaraprojektet består mellom anna av den djupaste søkkjetunnelen i verda, bygd under det smale og trafikkerte stredet som delar Istanbul i to.

Den danske ingeniøren Steen Lykke var sterkt involvert i planlegginga av bru- og tunnelprosjektet Øresund. No har han ansvaret for at 76 kilometer med jernbane vert lagde, 37 togstasjonar vert ombygde, tre underjordiske stasjonar gravne ut og 13,6 kilometer tunnelar bora og konstruerte. Dette vert ei av dei travlaste jernbanestrekningane i verda når ho opnar, med opptil 1,5 millionar reisande i døgnet. Bygginga starta i 2004, og opningsdatoen har

stadig vorte flytta fram. Den siste meldinga er at hendinga skjer 18. juni 2015.

Å grave kilometer etter kilometer under ein by med 13 millionar innbyggjarar og ei mange tusen år lang historie byr på overraskingar. Same kor ein stikk spaden i jorda, treffer han på kulturminne. Det har visstnok hendt at bygningsarbeidarar plutselig lurar på kor det vart av kollegaen som stod ved sida av dei for nokre sekund sia. Han forsvann ned i eit hol, suste

fleire hundreår ned i bakken og vart aldri funnen att.

Flyt på rullestein

Den desidert vanskelegaste delen av gigantprosjektet har vore den 1,4 km lange søkkjetunnelen under Bosphorosstredet. Elleve seksjonar på 130 meter med ei vekt på opptil 18 000 tonn skulle plasserast opptil 60 meter under havoverflata. Men ein søkkjetunnel er svært utsett ved jordskjelv, for då vert den mjuke havbotnen

nærmast flytande, og tunnelen risikerer å bli underminert. Difor er han plassert på eit lag drenerande rullestein og er designa slik at han kan flytte seg opptil tre meter til sida utan å ta skade.

For Steen Lykke og dei andre i ingeniørfirmaet Pacific Consultants International har ein ting vore viktigare enn alt: når – og ikkje om – det store jordskjelvet kjem, skal passasjerane i tunnelen overleve. Det er stor fare for at eit jordskjelv vil utslette store delar av

ÅPNAR I 2015: En ny jernbaneforbindelse med 37 nye togstasjonar og 13,6 kilometer tunnelar skal åpnast 18. juni 2015.

FOTO: SCIENCE PHOTO LIBRARY



«To verdsdelar vert bundne saman med ein 1400 meter lang tunnel ... den djupaste søkkjetunnelen i verda»

byen i løpet av dette hundreåret. Tjue kilometer frå sentrum går ei forkastingssone som gjev etter omtrent kvart 300. år. Det er 380 år sia sist det skjedde. Men dersom utrekningane til ingeniørane stemmer, vil tunnelen vere ein av dei tryggaste stadene å vere når jord-skjelvet rammar Istanbul.

Det første forsøket på å støype eit element gjekk veldig gale. Då dei sleppte vatn inn i dokka og elementet skulle flyte, letta den midtre delen først fordi han var lettare enn endane der tunge stålportar forsegle røyret. Elementet fekk fleire rivner enn det er kebab-sjapper i Istanbul.

På neste forsøk valde dei portlandsement med flygeaske og silika, som liknar den som var nytta i Øresundstunnelen. Det fungerte.

Ei spesiell mørtelblanding vart så pumpa ned under elementa for å feste dei til underlaget.

Miklagard

Thorvald Steen har skrive mange bøker om Istanbul. Han har ein sterk formidlartrøng, men ingenting endrar seg så raskt som historia til Bysants. I 1204 vart byen plyndra av galne korsfarar. Mellom anna brende dei biblioteket. Difor er det mykje vi ikkje veit om byen. Ein tur ned i den enorme Basilikasisterna frå 532 er eit godt døme. Ho var gøymd og gløymd under byen i mange hundreår.

Nokre innbyggjarar tykte nok det var rart at dei kunne fiske frå eit hol i kjellargolvet ... Ho er i dag restaurert og open for besøkjande.

Vi veit at den nyfrelste Sigurd Jorsalfar vitja byen på veg heim

FORFATTAREN:

Thorvald Steen elsker å fortelje om Tyrkia og Istanbul. Trass svekt helse reiser han fleire gonger i året til byen som har trollbunde han.



frå Jerusalem i 1111. Den norske kongssonen hadde kring 6 000 mann med seg då han reiste sjøvegen gjennom Middelhavet til Jerusalem for å hente ein relikvie: ei flis av Jesu kross. Den skulle han leggje på grava til Heilag-Olav. På vegen plyndra og drap dei «vantru» muslimar for fote. På heimvegen stogga dei i Konstantinopel, ein open by der muslimar, jødar og kristne levde fredsælt i lag. Det var uforståeleg for nordmennene at dei kristne herskarane hadde muslimske tilsette i høge stillingar, at dei var høgt verdsette.

Sigurd Jorsalfar reiste heim, men aldri til Nidaros for å leggje flisa på grava til Olav den Heilage.

Trainspotting

Hotell Blue Tuana ligg midt i den gamle bydelen, Sultanahmet. Frukost vert servert på takterassen. Mot nordvest lyser den blå moskeen i silhuett, på andre sida ligg ein minaret framfor det blå Marmarahavet med Prinseøyane i det fjerne. Fleire tilsals skip ligg og ventar på å få sleppe gjennom Bosporos og inn i Svartehavet. Stretet er så smalt at det er einvegskøyning. Jernbanen går enn så lenge to meter unna hotellet, og kvart tiande minutt duntrar eit tog forbi og får heile hotellet til å dirre svakt. Men snart forsvinn toget under bakken, planen er at den gamle togtraseen skal bli park

med gangveg og eigen sykkelveg.

For Istanbul er i ferd med å bli kvelt av biltrafikk. Det kan bli opptil fem timar kø over dei to bruene som bind saman dei to sidene av byen. I tillegg reiser dagleg mellom 250 000 og 300 000 passasjerar med ferjene som kontinuerleg kryssar mellom Asia og Europa. Marmaraprojektet omfattar også ei storsatsing på metroen. Planen er at i 2024 skal 25 prosent av persontrafikken i Istanbul gå på skjener mot berre fire prosent i dag.

Ifølgje Thorvald Steen har det aldri vore så stor byggeaktivitet nokon stad i Europa i fredstid.

Om tre år stoppar ikkje Orient-

NY UNDERJORDISK SENTRALSTASJON:

Yenikapi vert det nye knutepunktet for tog frå aust og vest, men også for Istanbul Metro og Istanbul LRT (trikk). Anleggsverksemda dominerer store delar av Istanbul og held folk i arbeid.

ekspressen lenger på den legendariske stasjonen Sirkeci i Istanbul, men held fram gjennom den djupaste søkkjetunnelen i verda og inn i den verkelege Orienten. Ifølgje Steen bør ein likevel stoppe her. For det er ikkje mogleg for ein nordmann å forstå sin eigen kultur utan å kjenne historia til Miklagard, Bysants, Konstantinopel, Istanbul.



FRÅ TOGSKJENER TIL SYKKELSTIG: Det gamle jernbanesporer skal etter planen bli friluftsområde med gang- og sykkelstig.

FAKTA

Marmaraprojektet:

- Lengd: 76,3 km (13,6 km tunnel, søkkjetunnelen utgjør 1,4 km)
- Kapasitet: Tre spor, to for pendlartrafikk og eit for kjappe intercitytog. Under Bosporos vert trafikken snevra inn til to spor. I rolege periodar i døgnet kan også godstog passere.
- Stasjonar: 3 nye, 37 ombygde
- Passasjerar pr. time i kvar retning: 65 000 (75 000 i 2025)
- Djupaste punkt: 60,46 meter
- Byggherre: Det tyrkiske direktoratet for jernbane-, hamne- og flyplassbygg
- Eigar: Det tyrkiske jernbaneministeriet
- Finansiering: The Japan International Cooperation Agency og The European Investment Bank
- Opning: 18. juni 2015

Kjelder:

- Stephanie Lewis: The Marmary Project (The Georgia Ingenieur: av DATO)
- Steen Lykke og Hüseyin Belkaya: Marmary project: The project and its management (Elsevier 2005)
- Ulrik Andersen: Tyrkisk rekordtunnel under dansk ledelse (Ingeniøren - www.ing.dk - 2007)
- Thorvald Steen: Konstantinopel

Les og sjå meir:

- www.pbworld.com/pdfs/publications/pb_network/pbnetwork65.pdf
- <http://tunnelbuilder.com/Archive/Projects.aspx?&country=Turkey&page=3>
- www.marmaray.com
- www.railwaygazette.com/nc/news/single-view/view/rails-under-the-bosporus.html
- www.youtube.com/watch?v=ox5AhAG7jEg
- www.marmaray.com/html/gen_istanbul.html



Utsikt i 160

Bildet er tatt gjennom et vindu i komfortavdelingen på Haldenstoget idet det passerer jordene mellom Råde og Rygge. Fotografen ønsket å få frem fartsfølelsen og har konsentrert seg om å fange trær og natur. Dette er derfor et togbilde uten tog ...

Bidet er tatt en vakker sommerkveld i juni i fjor.

MITT JERNBANE BILDE

Navn: Torbjørn Heide
Yrke: Flytogfører
Bosted: Oslo
Kamera: Nikon D 200



Suksess I

Samarbeidet mellom finske VR og det russiske RZD om eit hurtigtog mellom Helsinki og St. Petersburg har vore ein suksess. Da reisetida vart kutta kraftig, auka passasjeretalet med 50 prosent i løpet av eitt år til 304 000 passasjerar. Toget, som har fått namnet Allegro, køyrer førebels i 220 km/t gjennom Finland og 200 km/t i Russland.

Suksess II

Trafikverket må forsere bygginga av nytt hamnespor til Göteborgs hamn med fire år på grunn av den kraftige auken i trafikken. Anlegget, til ein kostnad av 3,5 milliardar svenske kroner, skulle etter planen starte opp i 2018. Men kvar dag går det allereie 70 tog og fleire kan det bli. Det inneber at Hamnbanan er ein av dei banane i Sverige som er mest utnytta.

ERTMS nivå 3

I Sverige køyrer det no tog med rørlig blokkstrekning - det vil seie at blokkstrekninga følgjer toget. Dette er det høgaste nivået av det felleseuropeiske signal- og sikringsanlegget ERTMS og vil fullt utvikla gjere det mogleg å sende tog etter kvarandre med kortare avstandar enn i dag. Når all kommunikasjon skjer trådløst, trengst korkje utvendige signal eller akseltellarar, noko som vil gje rimelege anlegg og enklare vedlikehald. Systemet som er teken i bruk mellom Borlänge og Malung, ERTMS Regional, er det første i sitt slag i verda.

Dårleg butikk

Transportstyrelsen i Sverige har studert korleis det går med konkurransen på sporet og korleis aktørane gjer det økonomisk. Funna er nedslåande. Lønsemda med å drive gods- og persontrafikk i Sverige er gjennomgåande særst låg. Transportstyrelsen kan heller ikkje finne at det er nokon konkurranse å snakke om. Green Cargo AB har om lag 70 prosent av marknaden medan SJ AB no har kome opp i 90 prosent av marknaden på persontransport - om ein ser bort frå A-train AB som har einereitt til å køyre på Arlandabanen.

Det store løftet

Aldri før 22. mai har det blitt kjørt en semihenger på tog i Storbritannia. Nå snakkes det om å løfte tusenvis av trailere fra veiene over på toget.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** EUROTUNNEL

Kanalen mellom Frankrike og England blir snart en enda viktigere kanal for gods etter at jomfruturen med et godstog i slutten av mai viste at det er fullt mulig å kjøre semihengere på tog også i Storbritannia. Toget med bildeler til Vauxhall-fabrikken brukte sju timer fra Antwerpen til en terminal i Barking, øst i London.

Nå vil Europorte Tunnel, som er godsvirk-somheten til tunnelselskapet, ha faste ruter for godstog allerede sent i høst. Togene skal kjøre gjennom kanaltunnelen om natta og får dermed hele dagen til lossing og lasting.

Når det er bevist at det er mulig å sette semihengerne på toget, ser direktør Neil Crossland i Europorte Tunnel samtidig for seg at de kan kjøre slike tog til andre store byer i i Storbritannia også. På kontinentet er det i praksis ingen grenser for hvor toget kan kjøre.

Strategisk organisering

Europorte Tunnel er det tredje største godstogselskapet både i Frankrike og Storbritannia etter oppkjøp av blant annet Veolia Cargo i Frankrike og GB Railfreight i Storbritannia. Selskapet har bygd seg opp gradvis til å kunne håndtere alle tjenester som er nødvendige inklusive systemtog for industrien, skifte-tjenester, terminaldrift etc. og består nå av 1200 ansatte.

For eierselskapet Eurotunnel har en av de viktigste aktivitetene lenge vært å sende trailere på tog gjennom tunnelen. Men disse togene går bare gjennom tunnelen før bilene kjører videre for egen maskin.

Når det nye tilbudet er oppe å stå, er det bare semihengeren som blir med. Sjøfører og trekkbil kan bli hjemme.



BIL PÅ TOG: Eurotunnel kjører biltog med trailere flere ganger i timen. Men disse trailerne er fort på veien igjen. Nå skal trekkvogna få bli stående igjen hjemme.



ERTMS: Skiltet ved Arnärsvall utenfor Örnsköldsvik sier klart og tydelig at her er det ERTMS som gjelder.

ERTMS-trøbbel i Sverige

I Sverige er det felleseuropeiske sikrings- og signalanlegget ERTMS tatt i bruk på flere baner. Det har ikke gått smertefritt. Nå vurderes en utsettelse av innføringen på den tunge banestrekningen fra Stockholm og sørover.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** HILDE LILLEJORD

ERTMS er definitivt kommet for å bli. Sverige er for eksempel bundet av EU til å innføre ERTMS på godskorridor B, den som starter i Stockholm og ender i Napoli, til 2020. Aller først ute med ERTMS i Sverige var Botniabanen. Der sto problemene på et halvt års tid. Siden har det gått bra (se Jernbanemagasinet 7/2011).

Så var det Ådalsbanan sin tur. Der skulle det vært full trafikk allerede i fjor. Nå er 4. juli satt som dato for når de første nattogene skal kjøres. Problemet har vært at Eurobalisene ikke har kommunisert ordentlig med ombordutrustningen.

Oppgitt

For Olle Tidermann, teknisk sjef for det første selskapet som kjørte tog på Botnia-

banan, har ERTMS gitt mye adrenalin.

- Vi forbanner skjebnen som gjorde oss til pionerer med et system som ikke fantes ferdig, men som ble utviklet suksessivt, sier Tidermann til Göteborgs-Posten.

Togene hans er utrustet med en egen teknisk enhet slik at de også kan kjøre på bane med tradisjonell ATC. Men når de kommer inn på en slik bane, oppstår det forstyrrelser som gjør at togene stopper hver fjerde mil.

Installasjonene av ERTMS på banene sør for Stockholm skulle etter planen ha startet i 2014. Nå kan det bli utsatt et par år. Men i EU er de beinhard på at de viktige korridorene skal ha ERTMS innen 2020 slik at togselskapene kan kjøre på ett og samme system gjennom hele Europa.



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



Vår første statsbane

Etter at Stortinget hadde vedtatt Hovedbanen i 1851, gikk det drøyt seks år før konkrete jernbanevedtak atter sto på sakskartet i nasjonalforsamlingen. Da hadde også Norsk Hoved-Jernbane høstet driftserfaringer over flere år, og man kunne trygt si at jernbanehistorien ikke skulle få lov til å gjenta seg.

Medvirkningen fra engelskmennene ved etableringen av Hovedbanen var nær sagt uunngåelig. Britene hadde kompetanse, og de hadde kapital. Men skepsisen til engelskmennene viste seg allerede under anlegget av banen. Det ble mumlet om at banen ble anlagt så billig som mulig for at britene skulle få størst mulig fortjeneste på sitt innskudd av halvparten av den nødvendige investeringskapitalen. Historikeren Jens Arup Seip mente at det norsk-britiske prosjektet for Norge var et «ekstremt, men antakelig enestående eksempel på typisk kolonial utbytting fra et teknisk avansert land».

Flere som hadde vært sterke tilhengere av den norsk-britiske løsningen i starten, snudde i synet på denne etter at Hovedbanen hadde vært i drift noen år. Blant disse var Ole Jacob Broch som var direktør ved Hovedbanen fra 1856, og som da opplevde forholdet til britene som problematisk. Det var således en gryende jernbanenasjonalisme i landet da Stortinget i 1857 gjorde vedtak om å bygge tre nye baner – alle som statsbaner. Ikke bare skulle kapitalen være norsk – nå skulle også den jernbanefaglige kompetansen hentes her hjemme på berget. Det var også da at Carl Abraham Pihl gjorde sitt ruvende inntog i norsk jernbanehistorie. Med ham kom som kjent også smalsporet inn på banen.

De tre banene som ble vedtatt i 1857, var Trondheim-Støren; Kongsvingerbanen fra Lillestrøm til riksgrensen og Hamar-Elverum. Kongsvingerbanen ble vedtatt med normalspor siden den grenet av fra den normalsporede Hovedbanen. De to andre ble vedtatt med såkalt CAP-spor. Navnet kommer fra Pihls initialer og forteller at det er banen med sporvid-

de 1067 millimeter. Vi skal la de to første banene ligge og i stedet konsentrere oss om den siste. Det var nemlig den som kom først, og som på sankthansaften i år kan markere at det er 150 år siden vår første statsbane og vår første smalsporbane ble høytidelig åpnet.

Ønsket om en bane mellom Hamar og Elverum oppsto i Hamar og hadde som bakgrunn å knytte Mjøsa til Østerdalen. Mellom Eidsvoll og Hamar kom det ikke jernbaneforbindelse før i 1880, og den delegasjon som skulle foreta den høytidelige åpningen av Hamar-Elverumbanen 23. juni 1862, måtte bruke mjøsdamperen «Jernbarden» mellom Eidsvoll og Hamar. Etter stortingsvedtak i 1859 var da den vel 32 km lange strekningen til Elverum forlenget med knappe 6 km nordover og hadde fått sitt endepunkt på Grundset på vestbredden av Glomma. Det tok knapt fire år fra anleggsarbeidet startet til Hamar-Grundsetbanen var ferdig til bruk.

Det var ingen kongelig deltagelse ved

åpningen av banen, men arrangementet led ikke av den grunn. Statsråd A. Chr. Manthey i Indredepartementet sto for den høytidelige handlingen på Grundset stasjon. Herfra gikk festtoget tilbake til Elverum, og om traktementet på Leiret ble det sagt at om banen var smalsporet så var traktementet i sannhet bredsporet. Den opprinnelige jernbaneskeptikeren Anton Martin Schweigaard var også til stede under åpningen. Hans skepsis var for lengst forduftet, og for anledningen uttalte han at Mjøsbygdene og Østerdalen nå var knyttet sammen med et jernbånd.

Båndet var riktignok smalt, og det første CAP-sporet i Norge skulle i likhet med de mange andre som kom senere skape store problemer for en sammenhengende jernbanetraffikk på normale spor.

Gratulerer med jubileet!

Reidar S H

