

Jernbane

NR 2•2012

magasinet

- Hvor lenge må jeg vente?

Øyvind Jørgensen kan få redusert den daglige arbeidsreisa mellom Fredrikstad og Oslo med 42 minutter. Hvor lenge han må vente, er opp til politikerne å bestemme.

SIDE 4-9



Jernbaneverket

Utfordringene framover

Transportbehovet i Norge vil øke betraktelig i årene framover, og vi trenger et velfungerende samferdselsnett for å møte det. Dette er vi skjønt enige om, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor, som sammen står bak forslaget til Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023.

Derfor peker vi også på mange av de samme utfordringene. Én av dem er at det i alle transportsektorene er nødvendig å styrke vedlikeholdet for å stoppe forfall og for å sikre et pålitelig transportnett som også er i stand til å stå imot klimaendringer og perioder med ekstremvær.

Den andre store utfordringen er befolkningsveksten som ventes. Bare i Oslo og Akershus sier prognosene til Statistisk sentralbyrå at befolkningen vil øke med nesten en halv million innbyggere de neste 30 år. Vegtrafikk kan ikke bli transportløsningene for alle disse, og det blir nødvendig med en sterk satsing på kollektivtrafikk i og rundt de store byene.

Jernbanen har her en viktig rolle og kan utgjøre en ryggrad i kollektivtrafikksystemet rundt flere av byene våre. I Intercity-utredningen som Jernbaneverket nylig la fram, viser vi hvordan en moderne jernbane kan binde hele Østlandsområdet sammen til en felles arbeids- og boregion. Vi viser også at det er mulig å gjennomføre utbygging til moderne jernbane i hele Intercity-området i løpet av ti år.

En slik utbygging er ikke mulig innenfor de økonomiske planrammene som er lagt til grunn for forslaget til Nasjonal transportplan. Innenfor den høyeste rammen, som er 45 prosent høyere enn i dagens NTP, har vi beregnet at det er mulig å ha dobbeltspor ferdig til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg innen 2026. Da må vi altså strekke oss tre år ut over planperioden.

Jernbanens fremste fortrinn inn i en ny tid er å frakte mange mennesker over litt større avstander. Hvor store avstander avhenger av at det bygges ny infrastruktur. Full utbygging av de tre Intercity-strekningene vil koste rundt 130 milliarder kroner. Skal vi satse videre på utvikling av fjernstrekningene ved å følge opp høyhastighetsutredningen, er eksempelvis Ringeriksbanen kostnadsberegnet til ca. 21 milliarder kroner. Dette sier litt om hvor store utfordringer vi står overfor. Hvis vi så legger til nødvendige investeringer i godsterminaler og i kryssingsspor for at godstrafikken på jernbane skal vokse i tråd med målsettingene, trengs det forpliktende vedtak om hvordan jernbanen skal utvikles ti år fram i tid.

Det vil være et viktig resultat av de mange utredninger som nå foreligger om jernbanens framtidsmuligheter.



Elisabeth Enger

Innhold



14

Girer om

Jernbaneverkets utbyggingsdirektør girer om: Jernbaneverket omstilles til å bli en byggherre for større utbygginger.



18

Ny terminal

Det tekniske anlegget på Alnabu er nedslitt. En ny terminal vies nå høy prioritet i det godsløftet som nå foreslås.



26

Stor jobb

En stadig større jobb å vedlikeholde 4 200 km med jernbanespor når mer enn halvparten er 100 år eller mer ...

24

Endelig

Lars Andre Tangerås ble i 2001 tilsatt som prosjektleder for en ny jernbane mellom Larvik og Porsgrunn. Nå er han i gang.



30

Glad

Oddvar Skaiaa gleder seg nå over at Sørvestbanen er løftet fram både av utredere og transportetaten.

Venter på raskere tog	4	Sagt om jernbanen	25
Kommentarer	8	Vedlikeholdet opp på europeisk nivå	26
Sug etter Ringeriksbanen	10	- Valgte rett	29
Innenriks	12	Møte med	30
Venter på startsignalet	14	Månedens gjest	34
Et virkelig godsløft - til 24 milliarder	18	Høy fart betyr mer vedlikehold	36
Ulike satsinger gir ulike resultater	20	Mitt jernbanebilde	40
Innenriks	22	Utenriks	42
Min arbeidsdag	24	På skrått bakfra	44

Jernbane

NR 2 • 2012

magasinet

ANSVARLIG REDAKTØR:

Svein Horrisland

REDAKTØR: Tore Holtet

FOTOGRAFER: Øystein Grue

JOURNALIST: Arvid Bårdstu

MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Reidar Skaug Høymork

Stein Gauslaa

Jens Ulrich Pedersen

Trine K. Bratlie Evensen

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@jbn.no

Redaksjonen avsluttet 29.02.2012

UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 7.000

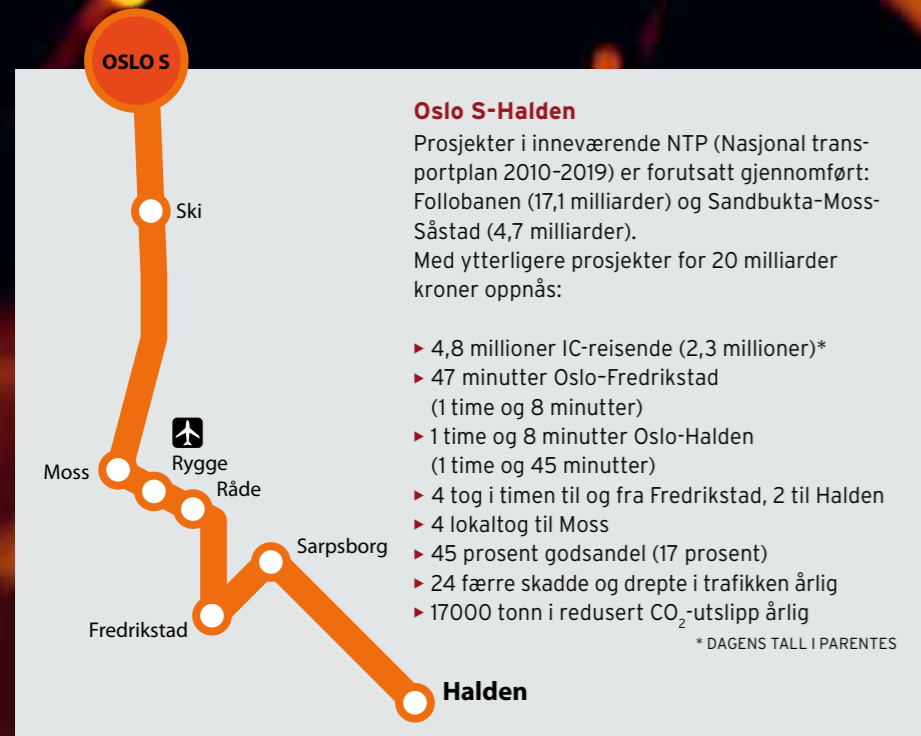
Layout: Cox

Trykk: Follotrykk

Distribusjon: Grafisk Mailing

ISSN 1891-1676

JERNBANEMAGASINET PÅ NETT: www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet



Venter på raskere tog

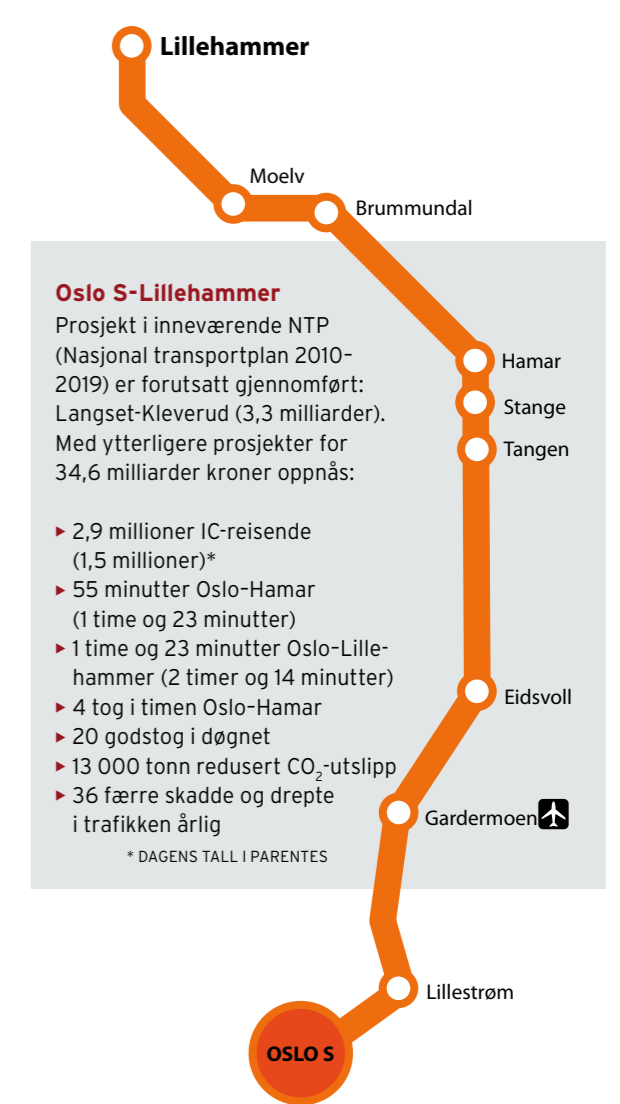
Øyvind Jørgensen pendler daglig to timer hver vei - med sykkel, tog og T-bane - mellom Rolvsøy i Østfold og Grorud. - Må jeg vente 10 eller 20 år før reisetiden med tog til Fredrikstad kan konkurrere med bil? spør han. Svaret kommer neste år.

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





SPARER TID: Øyvind Jørgensen sparer tid på å sykle framfor å ta bilen til og fra stasjonen. – Fin på- og avkobling i forhold til jobben, sier han.



Klokka er ti over halv seks en mørk februar morgen. Øyvind Jørgensen er ferdig med frokosten og forlater sin landlige familiebolig i Kongleveien på Rolvsøy, med marka, skiløyper og sykkelveier rett utenfor døra.

Han kunne redusert den daglige reisetida med nesten en time ved å ta bilen til Oslo, men kaster seg på sykkel for å tilbakelegge den åtte kilometer lange strekningen til jernbanestasjonen i Fredrikstad.

– Med kontorarbeid og en arbeidsdag preget av møtevirksomhet trenger jeg både å komme meg ut og ha tid til å reflektere. Derfor er en sykkel tur optimalt som både på- og avkobling i forhold til jobben. Jeg skulle gjerne hatt muligheten til en dusj på stasjonen før jeg går på toget. Så jeg sykler ikke så fort om morgenen, forklarer han.

Økende krav

Klokken 06:06 kommer toget – og arbeidsdagen kan så smått begynne. Øyvind Jørgensen leser aviser og epost og skriver brev på toget, men bemerker at internettdeknin-

gen er for dårlig og ustabil til at han er garantert tilgang til nettet med iPad eller smarttelefon.

Han kan feire tiårsjubileum som pendler mellom hjemstedet og Ammerudhjemmet, et bo- og kultursenter drevet av Kirkens Bymisjon med nettopp Jørgensen som daglig leder.

– Det har vært en utrolig økning i antall topendlere mellom Fredrikstad og Oslo i løpet av de ti åra. Og pendlerne har i stadig sterkere grad satt dagsorden med sitt krav om kortere reisetid og bedre komfort på toget. Dette kravet vil bare øke om det ikke kommer konkrete og realistiske planer om et bedre reisetilbud innenfor intercityområdet før neste stortingsvalg, spår han.

Sparer 42 minutter

Noen timer etter Jernbanemagasinet's møte med pendleren fra Rolvsøy legger Jernbaneverket fram en fornyet utgave av en 20 år gammel strategi: å bygge en moderne jernbane med dobbeltspor innenfor byene Halden, Skien og Lillehammer.

– Vi foreslår å bygge en ny strekning som både går om Fredrikstad og Sarpsborg for å fange inn viktige markeder i Østfold, forklarer prosjektleder Anne Siri Haugen. Hun kan fortelle at pendlere som Jørgensen vil spare 42 minutter i reisetid hver dag.

I dag bruker toget en time og åtte minutter mellom Fredrikstad og Oslo. Med en ny intercitystrekning vil togturen være unnagjort på 47 minutter, og ikke minst: Sporet vil ha kapasitet til kvartersavganger.

Anslagsvis vil da 4,8 millioner mennesker bruke intercitytoget i Østfold. Det er mer enn en dobling i forhold til dagens passasjertall.

I den største byen langs IC-strekningen, Fredrikstad, forventes det årlig 1,8 millioner togreisende.

Samfunnsøkonomi

Det blir lagt merke til at Jernbaneverket nå slår fast at det er mulig å bygge tre nye intercitystrekninger (IC) på Østlandet innen ti år – fra vedtaket er fattet. IC-traseene kan også benyttes til eventuelle høyhastighetstog. Med et slikt ambi-

sjonsnivå, med intercity og høyhastighet i en kombinasjon, vil en ny østfoldbane være samfunnsøkonomisk lønnsom – også med de reglene som gjelder for kost-/nytteberegninger av ny infrastruktur.

Og hva med miljøet?

– Østfoldbanen vil være klimanøytral i løpet av fem år etter den beregningsmetoden som benyttes i arbeidet med Nasjonal transportplan, forteller Haugen.

NTP-rammer begrenser

Men er det realistisk å se for seg et helt nytt IC-tilbud innen utgangen av planperioden i 2023?

I etatenes forslag til Nasjonal transportplan for 2014-2023 går det fram at dette på ingen måte er mulig å få til innenfor de økonomiske rammene som etatene er bedt om å forholde seg til. Om jernbanebudsjettene øker med 20 prosent, vil det for eksempel ikke være mulig å fullføre Follobanen i løpet av planperioden. Først når hele rammen øker med 45 prosent, kan regelmessige halvtimesavganger til Fredrikstad, Hamar og Tønsberg

være i sikte – innen 2026. Hvis dette resultatet skal oppnås innen 2023, må rammen økes med 56 prosent i forhold til i dag.

Det høres da med i bildet at det innenfor en slik satsing ikke vil være rom for å gjøre vesentlige forbedringer på fjernstrekningene. De fleste pengene går til å skape en mer robust jernbane med større kapasitet og forutsigbarhet for godstrafikken.

Stemmer på besluttsomhet

– Politikerne har sviktet pendlerne, mener Øyvind Jørgensen, som har opplevd at T-banen i dag gir et vesentlig bedre tilbud enn da han begynte å pendle. – Togtilbudet derimot er omtrent det samme, selv om punktligheten er blitt bedre.

– Jeg satser på at vi ved stortingsvalget om halvannet år kan stemme

inn politikere med besluttsomhet og gjennomføringsevne slik at intercity-togtilbudet gjør det mulig å bo utenfor Oslo og Akershus, sier Jørgensen til Jernbanemagasinet.

– Selvfølgelig kunne jeg ønske at Ammerudhjemmet lå vegg i vegg med Oslo S, eller at toget gikk direkte fra Fredrikstad til Ammerud for å slippe mer enn én overgang på pendlerveien min, legger han til. Det siste er nok ikke mulig å innfri, men i forslaget til Nasjonal transportplan er etatene enige om at det nå er kollektivtrafikkens tur. Selv om befolkningen er anslått til å vokse med nærmere en halv million

«Den absolutt viktigste forutsetningen er sikker og forutsigbar finansiering ...»

ANNE SIRI HAUGEN, prosjektleder



«Et bedre forslag til hvordan veksten i østlandsområdet kan fordeles, finnes knapt!»

MAGNHILD MELTVEIT KLEPPA, samferdselsminister

mennesker i Oslo-området, skal all trafikkevekst skje i form av økt kollektivtrafikk. Og: det skal bli enklere å bytte mellom ulike transportmidler.

- For sakte!

Øyvind Jørgensen har innrettet seg slik transportetatene prediker: Han sykler til jernbanestasjonen, tar toget til byen, fortsetter videre med T-bane før han går de siste meterne fram til jobben.

– Fredrikstad er godt tilrettelagt for sykkelpendlere, sier han og legger til: – Det er toget som går for sakte!

Sluttdato

Hvordan er det mulig å få opp farten på toget og jernbaneutbyggingen slik at pendleren fra Rolsvøy kan ha glede av det?

– Den absolutt viktigste forutsetningen er sikker og forutsigbar finansiering, og så ser vi gjerne at det settes en sluttdato for når Intercity-strekningene skal stå ferdig,

sier prosjektleder i Jernbaneverket, Anne Siri Haugen.

Follobanen – en ny tunnel mellom Oslo og Ski – er et viktig første skritt for en ny jernbane gjennom Østfold.

– Follobanen er et enormt prosjekt i seg selv, og vi merker her stor interesse fra utenlandske entreprenører. De er imidlertid avhengige av å vite når denne banestrekningen skal bygges, og når den kan stå ferdig, påpeker jernbanedirektør Elisabeth Enger. – Den politiske beslutningen for denne type utbygginger må gjøres på en annen måte enn i dag, er den klare beskjeden fra jernbanedirektøren.

Lysner

– Vi ba om en utbyggingsstrategi og en tidfesting, og vi har fått begge deler, fastslår samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa. Hun konstaterer at det er bred politisk enighet om både å bygge Follobanen som en del av intercityutbyggingen.

– Et bedre forslag til hvordan

veksten i østlandsområdet kan fordeles, finnes knapt! sier hun foran de 80 menneskene som overværer pressekonferansen.

Kleppa minner om at regjeringen har tredoblet jernbaneinvesteringene fra 1,9 milliarder i 2005 til 4,7 milliarder i 2012.

– Intercityutredningen gir oss grunnlag for å øke jernbaneinvesteringene ytterligere, sier samferdselsministeren, som opplyser at regjeringen vil legge fram sitt syn våren 2013.

Øyvind Jørgensen gleder seg over at det nå er lysere om morgenen når han tar fatt fra Rolsvøy mot jernbanestasjonen i Fredrikstad, og han håper at det neste vår også vil lysne for alle dem som vil ha stor glede av et nytt jernbanetilbud på Østlandet.

BEGEISTRET: Stor begeistring over de offensive planene som Jernbaneverket la fram om nytt intercitynett. F.v. samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa, prosjektleder Anne Siri Haugen og jernbanedirektør Elisabeth Enger.



KOMMENTARER

«En skikkelig gladnyhet for Grenland og Telemark. Mennesker ønsker å være mer og mer mobile. En slik utbygging betyr økt attraktivitet for Grenland og Telemark. Når avstanden til Oslo blir mindre, blir vi mer attraktive både for privatpersoner og næringsliv.»

CHRISTIAN TYNNING BJØRNØ, fylkesvaraordfører (Ap) Telemark

«Oslo og Akershus forventes å vokse de neste 20 åra med 350 000 innbyggere, nesten tilsvarende dagens folketall i Bergen og Stavanger. Det er beregnet at køer i biltrafikk og kollektivtrafikk vil koste samfunnet om lag

15 milliarder kroner i året om noen år. Alternativet til tidenes satsing på toget er at Oslo-området kveles av bilkøer og trafikkaos. SV vil derfor sette 1. januar 2024 som åpningsdato for et fullført intercitytriangel.»

BÅRD VEGAR SOLHJELL, parlamentarisk leder SV

«Nå er det opp til regjeringen å fremme konkrete forslag. Den rødgrønne regjeringen har en ypperlig anledning til å vise handlekraft, i en sak som er helt i tråd med regjeringens politiske profil»

LEDER, Hamar Arbeiderblad

«Nødvendige beslutninger må tas raskest mulig. Jeg forventer nå at regjeringen legger fram saken for Stortinget.»

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

«Det hadde vært nyttig om politikerne sluttet å kaste blå i øynene på alle dem som vil bygge ut intercity-triangelet som svar på befolkningsveksten i hovedstadsområdet. De må fortelle oss hva de vil nedprioritere for å få utbyggingen til i overskuelig framtid, for eksempel om 10 år. Skal det gå på bekostning av skole, sykehus eller sykehjem?

Hvis de ikke gjør det, må de peke på andre finansieringsformer enn staten og det fristende oljefondet når de lanserer nye planer for toget. Vi trenger mer politisk realisme i jernbandedebatten her i landet og ikke mer politisk ønsketenkning.»

LEDER, Dagbladet

«Et godt utbygget jernbanenett for lokaltrafikken er det viktigste, også når østlandsområdet diskuteres. Like fullt vet vi nok om utviklingen på Østlandet til å satse på intercitytriangelet. Linjen mot Fredrikstad og Halden bør prioriteres først. Dobbeltspor til Sverige vil bety mye for arbeidet med

å få mer godtransport fra vei over på bane.»

LEDER, Aftenposten

«Vi er servert store porsjoner forsikringer om regjeringens satsingsvilje. Pengene må komme på bordet, så storbyene får plass til den forventede, sterke befolkningsøkningen.»

LEDER, Bergens Tidende

«Flere partier har tatt til orde for at man må ta i bruk nye måter å organisere og finansiere jernbaneinvesteringer på. Venstres forslag om å sørge at intercityprosjektet får anledning til å legge ut

statsgaranterte obligasjoner i markedet, og at det etableres en prosjektorganisasjon slik at intercitystrekningene kan realiseres hurtigst mulig bør være mer aktuelt enn noensinne.»

BORGHILD TENDEN, stortingsrepresentant (V)

«Vi har stor sans for det forslaget som nå er lagt frem om intercityutbyggingen på Østlandet. Dette vil koste 130 milliarder kroner, men det er vel anvendte penger. Når det gjelder handlingsregelen som bekymrer sentralbanksjefen, er vårt forslag at i stedet for å redusere uttaket fra Oljefondet, så kan vi bruke pengene til investeringer som også fremtidige generasjoner vil ha nytte av.»

PER HELGE PEDERSEN, sjefredaktør i Mediehuset Byggeindustrien

«Fremskrittspartiet har allerede gitt klare signaler om at vi vil prioritere utbygging av intercity-triangelet. Derfor gikk Frp inn for 60 milliarder kroner mer enn regjeringen til jernbaneinvesteringer da Stortinget behandlet Nasjonal transportplan 2010-2019 og 3,4 milliarder kroner mer enn regjeringen til jernbaneinvesteringer da Stortinget behandlet statsbudsjettet for 2012. Intercityrapporten er veldig positiv, og Fremskrittspartiet

er villig til å gjennomføre disse planene.»

BÅRD HOKSRUD, stortingsrepresentant (Frp)

«Jeg hilser med glede konseptvalgutredningen fra Jernbaneverket hvor det anbefales at strekningen mellom Drammen og Skien bygges ut som dobbeltspor bane tilrettelagt for tog med fart på 250 kilometer i timen. Dermed er en viktig del av hele Sørvestbanen fra Stavanger til Oslo via Kristiansand mulig å få ferdig i løpet av de nærmeste årene.»

THORE WESTERMOEN, fylkesvaraordfører (KrF)

Vest-Agder og leder av Jernbaneforum Sør

NY BANE: Her er Ringeriksbanen lagt inn i terrenget på Skaret nær Tyrifjorden – som enkeltsporet bane. Nå skal banen planlegges med dobbeltspor



Sug etter Ringeriksbanen

Ringeriksbanen har vært på idéstadiet i flere tiår. Nå forventes det at noe skjer både på Ringerike, i Hallingdal og i Hordaland.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Illustrasjon:** JERNBANEVERKET

– Det er kritisk avgjørende for hele vår region at Ringeriksbanen kommer, sier Ringerikes ordfører Kjell B. Hansen (Ap) til Jernbanemagasinet. Kommuner og næringsliv i Ringerike-regionen har organisert seg gjennom Ringerike Utvikling AS og et samferdselsprosjekt kalt Link Ringerike. Målet med virksomheten er at Stortinget våre



«Vi har ikke tid til å vente på at intercity-triangelet blir bygd først»

MORTEN ERIKSØD, fylkesordfører (H) i Buskerud.

2013 vedtar å bygge ut Ringeriksbanen etter en ny modell, med en klarere prosjektfinansiering enn det som har preget norske jernbaneprojekter.

Viktigste tiltaket

Leder av Forum nye Bergensbanen, Mona Haugland Hellesnes (V), er også fylkesvaraordfører i Hordaland. Hun forsikrer at det i Hordaland er tverrpolitisk enighet om å støtte bygging av Ringeriksbanen på den andre siden av fjellet.

– Ringeriksbanen er det viktigste tiltaket på Bergensbanen for å få ned reisetida mellom Bergen og Oslo. Dette står vi sammen om i

Buskerud og Hordaland.

I Buskerud trør de utålmodig etter å få Ringeriksbanen på skinner. – Vi har ikke tid til å vente på at intercity-triangelet skal bli bygd først, sier fylkesordfører Morten Eriksrød (H).

Litt mer optimist

Matz Sandman, statsråd i Gro Harlem Brundtlands tredje regjering og mangeårig fylkesrådmann i Buskerud, er blitt en ivrig lobbyist for å få løst samferdselsutfordringene i Norge. Nå synes han tiden er veldig god for Ringeriksbanen.

– Det som er gledelig, er at det åpnes for alternativ organisering og en forutsigbar finansiering. Vi kan ikke holde på slik vi har gjort lenger. Vi i Norge har forsømt oss ved at det er bygd opp utbyggingsbehov for flere hundre milliarder kroner, og det uten at jeg har tatt med høyhastighetsbanene, sier

Sandman. – Jeg ser for meg et statlig aksjeselskap der fylkeskommuner og kommuner kan være medeiere.

Det synspunktet får støtte hos Mona Haugland Hellesnes. Hun synes også at Ringeriksbanen kan egne seg som pilot.

– Forventningene til alle prosjektene som står i kø for å bli bygd, illustrerer hvor enormt behovet er for å tenke alternativ finansiering, sier Haugland Hellesnes, uten å ta stilling til hvordan dette helt konkret skal gjøres:

– Men vi er absolutt med på å finne alternative måter å bygge ut Ringeriksbanen på.

Voksesmerter

På Ringerike er det plass til flere som kan avlaste Oslo for voksesmertene de vil få de nærmeste årene. I dag tar det 1,5 timer å reise med tog fra Hønefoss til Oslo og

en drøy time med buss. Ringeriksbanen vil få ned reisetida til en halvtime.

– Ringeriksbanen vil åpne en helt ny region en halv time fra Oslo. Da kan folk bo på Ringerike og jobbe i Oslo og vi får flyttet Hallingdal nærmere markedene. Det vil være kjempeviktig for utviklingen av reiselivet i Hallingdal, sier Eriksrød.

Han peker også på de klare signalene om at mer transportarbeid må skje kollektivt, og at sentraliseringen vil forsterke seg framover.

– Vi vil ikke lykkes med å avlaste Oslo hvis ikke infrastrukturen er på plass. Så jeg håper og tror at regjeringen faktisk kommer til å gjøre det, avslutter Morten Eriksrød.

Ringerikes ordfører Kjell B. Hansen har håp om at Ringeriksbanen kan åpnes midt på 20-tallet. Men da det krever full innsats fram til Nasjonal transportplan er behandlet i Stortinget våren 2013.

RINGERIKSBANEN



- ▶ 30 minutter Oslo-Hønefoss (minimum 1 time og 24 minutter i dag)
- ▶ Ringeriksbanen vil både utvide intercityområdet på Østlandet og forkorte reisetiden Oslo-Bergen betydelig
- ▶ En dobbeltsporet strekning designet for inntil 330 kilometer i timen er i Høyhastighetsutredningen kostnadsberegnet til 21,7 milliarder kroner
- ▶ Strekningen er på 38 kilometer hvorav 26 kilometer er tunnel

- Suverent

– 30 minutter med tog mellom Hønefoss og Oslo og minst ett tog i timen. Hva synes du om det?



– 30 minutter til Oslo vil bli suverent! I dag tar toget for lang tid, sier **Tonje Furdal**. Hun går på Tyrifjord videregående skole og bor utenfor Hønefoss. Hun liker tanken på å få Oslo S på lokaltogavstand fra Hønefoss.



– Dersom tog ikke koster mer enn buss, blir valget enkelt for pendlere, mener **Andreas Repvikengen**. Han synes det nesten høres uvirkelig ut med kun en halvtimes togtur mellom Oslo og Hønefoss.



– Det kommer til å bety mye for utviklingen av Hønefoss som regionsenter, tror **Anne Lise Bjørnstad**. – Raskere tog er spesielt viktig for de arbeidsreisende mellom Ringerike og Oslo, påpeker hadelendingen.

Forskutterer kryssingsspor

Den svenske gruvegiganten LKAB vil forskuttere byggingen av to kryssingsspor på Ofotbanen for å øke kapasiteten på strekningen Kiruna-Narvik. Disse kryssings-sporene ligger ikke inne i Nasjonal transportplan slik at forskuttering er eneste mulighet til å få bygd disse kryssings-sporene innen 2015, som er målet for LKAB. LKAB har planer om å øke produksjonen av jernmalm jevnt og trutt framover. I tillegg har to andre gruveselskap meldt behov for å frakte malm til Narvik for utskiping de nærmeste årene.



Messe for små tog

Lørdag 17. og søndag 18. mars, begge dager fra kl. 11, er det modelljernbane det handler om i Kråkstad samfunnshus når lokalavdeling Østfoldbanen av Norsk Jernbaneklubb arrangerer sin årlige messe. Kråkstad stasjon ligger fem kilometer øst for Ski sentrum ved Østre linje. Dit går det tog hver time på lørdager og annenhver time på søndager. Fra Oslo S tar det bare en halv time.

Kjøper tjenester

Flytoget AS har tegnet avtale med Euromaint Rail (tidligere vedlikeholdsvirksomheten i SJ) for leveranser av reservedeler og reparasjon av deler. Euromaint skal finne fram til leverandører, forhandle om pris, tegne kontrakter og følge opp disse for Flytoget. Euromaint Rail har i flere år hatt ansvaret for å vedlikeholde togene til Arlanda Express og har også hatt flere kontrakter med Jernbaneverket, nå sist med oppgradering av omformere.

Fartsgrenser – som på vei

På jernbanen blir togene kjørt som biler på en vei, med hastighet som står oppført på skilt langs banen. Hvor fort det skal kunne kjøres, går fram av det tekniske regelverket Jernbaneverket har utarbeidet.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** FREDDY SAMSON FAGERHEIM

Etter ulykken ved Nykirke er det i offentligheten blitt stilt spørsmål om hvordan hastigheten settes på jernbanen. Faglig leder linjen på Drammen- og Vestfoldbanen, Per Steffensen, forklarer:

- Hastigheten bestemmes ut fra hvordan banen er bygd med kurvatur og overhøyde (det samme som dosering på veien, red. anm.). Alt sammen regner vi ut fra en formel i teknisk regelverk.

Detaljert

Teknisk regelverk er en samlebetegnelse for normaler innenfor de ulike jernbanetekniske fagområdene som elektro, overbygning, tele, signal, kontaktledning etc., og er en særdeles omfattende og detaljert beskrivelse. Et eksempel på hvor grundig regelverket er, er at det er beskrevet prosedyre også for skiltvask. Og slik er det med det meste.

Når skiltet er oppe, er det denne hastigheten som gjelder - helt til det er behov for en annen. Da er det som regel snakk om å skilte ned til lavere fart.

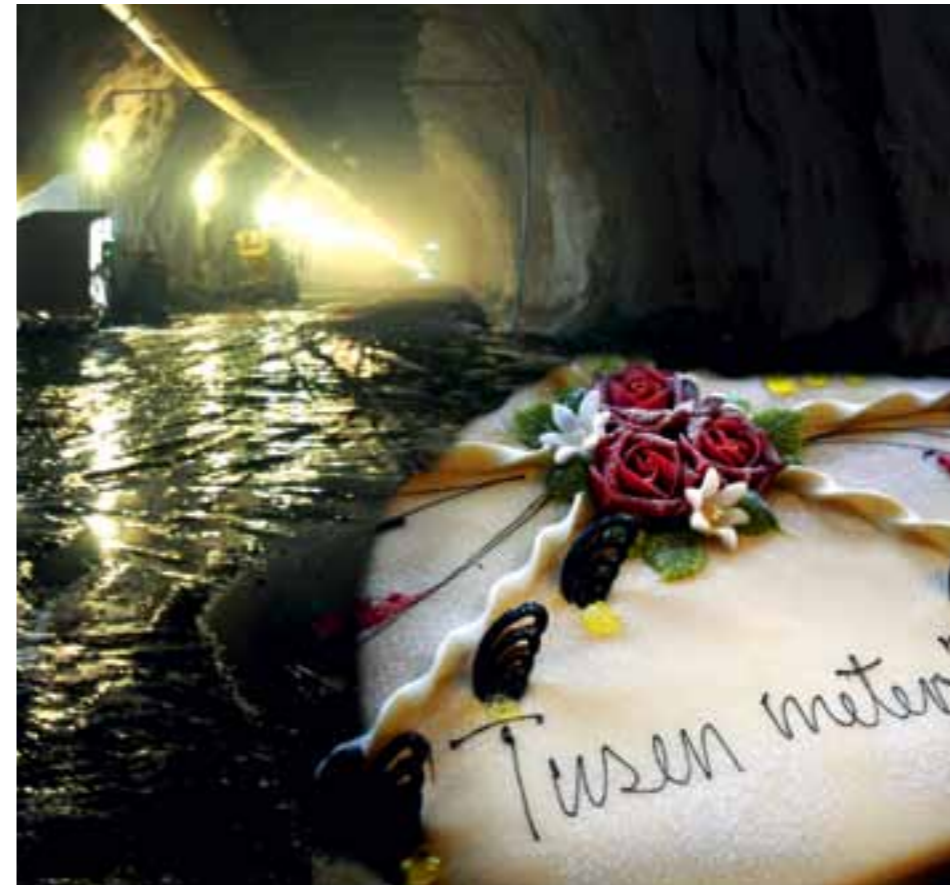
- Alt som forandrer sporet, setter ned farten. I disse dager kan telehiv være et stikkord i så måte, forteller Steffensen.

For øvrig måles kvaliteten i sporet to ganger i året ved hjelp av målevogna Roger 1000. Et hvert avvik fra regelverket blir behandlet som sporfeil. Det kan gi redusert hastighet.

- Utenom målingene fra målevogna og egne visitasjoner, er det lokomotivførerene som er våre beste informatører om noe er på gang. Hvis vi må sette ned hastigheten for eksempel på grunn av telehiv, må vi varsle om dette gjennom et s-sirkulære, forklarer Steffensen. Når et slikt er mottatt av for eksempel lokfører, må vedkommende kvittere ut det. Jernbane drives ikke på skjønn!



NYKIRKE: Her ved ulykkesstedet Nykirke kommer det nye dobbeltsporet fra Holm via Holmestrand om noen år. Da får den 130 år gamle traseen endelig avlastning.



FEIRER: 1 000 meter med hovedtunnel uten fraværsskader fortjener 1000-meterskake.

Kake for tunnelbyggerne

Sjøskogen-entreprisen på Holm-Nykirke-prosjektet var den første til å nå 1000 meter med hovedtunnel, og det uten fraværsskader. En aldri så lite stolt byggeleder spanderte derfor kake og boblesaft ved vaktskiftet.

Tekst og foto: FREDDY SAMSON FAGERHEIM

- Jeg vil gratulere dere alle sammen med å ha nådd én kilometer hovedtunnel på entreprisen, og det uten fraværsskader, sa en fornøyd byggeleder i Jernbaneverket, Halvor Dahl Johansen.

Han la heller ikke skjul på at det var rimelig tilfredsstillende å nå én kilometer-målet før naboentreprisen på Holm. Der har de nemlig kjørt seg inn i litt vanskelig fjell som hindret dem i å nå 1000 meter først.

- Vi har kjørt oss inn i noe veldig oppsprukken granitt som er vannførende, forteller kontrollingeniør i Jernbaneverket, Lars Håheim.

- Dette fører blant annet til at borehullene våre kollapser og forinjeksjonen har blitt vrien. I tillegg må vi lage en rekke sikringsbuer, for-

teller Håheim. Dette gjorde sitt til at de ble slått på kakestrekken denne gangen.

Mer kake

Sjøskogenentreprisen hadde byggestart i august 2010. I november samme høst var det klart for å starte sprengningsarbeidet. Det første entreprenør Leonard Nielsen & Sønner sprengte ut, var den 270 meter lange atkomsttunnelen. Deretter startet de med å spise seg sørover mot Holmestrand sentrum og nordover mot Sande. Så langt har de altså fortært mer enn én kilometer med hovedtunnel - og én kake. Totalt skal de i denne entreprisen sprengne ut 4 000 meter hovedtunnel og fire rømningsstuneler. Hvem vet, kanskje blir det flere kaker?

Steinberg legges ned

Steinberg stasjon, som ligger tre kilometer fra både Mjøndalen og Hokksund, blir lagt ned fra ruteendringen i desember. Det har Samferdselsdepartementet bestemt. Årsaken er at plattformen ikke tilfredsstillende kravene når NSB skal kjøre togene mellom Kongsberg med de nye, lengre Flirt-togene. Alternativet var å oppruste stasjonen, men det ville ha kostet 100 millioner kroner. - Hadde vi hatt de pengene, er det andre tiltak de burde vært brukt på, sier statsråd Meltveit Kleppa til Drammens Tidende. Om lag 230 passasjerer bruker Steinberg daglig.

Infratek til Sverige

Trafikverket i Sverige har valgt Infratek til å skjøtte to av de mest trafikksterke banestrekningene, nemlig en del av Ostkustbanan, som går mellom Stockholm og Sundsvall, og en del av Mälarbannan. Kontrakten går over fem år med mulighet til maksimalt to års forlengelse, og kan være verdt en halv milliard svenske kroner for Infratek, som har sitt utgangspunkt i energiselskapet Hafslund. Infratek er godt etablert i Sverige gjennom blant annet drifts- og vedlikeholdsavtale med Arlanda Express (A-train). For å styrke seg til de siste kontraktene har Infratek kjøpt samtlige aksjer i Wigh Kellokumpu Track Service AB, et selskap med nærmere 40 ansatte.

Storkontrakt

Tre entreprenører kjemper om den første storkontrakten på Fellesprosjektet E6-Dovrebanen, bygging av firefelts motorveg og dobbeltsporet jernbane mellom Brøhaug i Eidsvoll og Strandlykkja i Stange (entreprisen FP2). De tre er AF-gruppen Norge AS (kr 2 203 746 106), NCC/Alpine JV (kr 1 835 849 542) og Hochtief Solutions AG/Veidekke (kr 1 574 802 476).

Fellesprosjektet regner med at byggearbeidene vil starte i april 2012.

Venter på startsignalet

Jernbaneverket girer om for å bli en mer rendyrket byggherre som står i spissen for en storstilt jernbaneutbygging. – Men vi må vite at vi har pengene, og vi må vite når de nye strekningene skal være ferdig. Ellers får vi det ikke til, advarer utbyggingsdirektør Harald Nikolaisen.

Tekst: ARVID BÅRDSTU OG TORE HOLTET Foto: ØYSTEIN GRUE

– Den første syretesten blir Follo-banen. Hvis store, utenlandske leverandører skal satse i Norge og leverandørmarkedet øke sin kompetanse og kapasitet, må vi kunne si at den nye banestrekningen mellom Oslo og Ski skal være fullt finansiert og når den skal stå ferdig. Og uteblir satsningen, vil det svekke Jernbaneverkets troverdighet og muligheten til å utvikle leverandørkjeden, forklarer Nikolaisen.

- Pengene på bordet!

Jernbaneverket bygger i år nytt for nesten fem milliarder kroner. Det er altså ingen nybegynner i faget

som nå er i ferd med å gire om til å takle enda større oppgaver. Om Stortinget i behandlingen av Nasjonal transportplan finner ut at de vil øke rammene med 45 prosent – eller også mer enn det – lover Nikolaisen at Jernbaneverket skal klare å bygge for pengene. Men han knytter to bestemte og ufrivillige forutsetninger til lovnaden: Sluttdato og pengene «på bok».

– Det lar seg ikke gjøre å ta store løft basert på årlige bevilgninger over statsbudsjettet, sier Nikolaisen, og gir en jordnær begrunnelse for at det er slik:

– Vi kan ikke gå til internasjonale leverandører med en forpliktelse på å etablere seg i Norge uten at vi kan sette en sluttdato og styre prosjektene etter boka.

Historisk sett har investeringene i nye jernbaneanlegg i Norge vært basert på små volum og årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Jernbaneverket har tatt ansvaret for kompetansen som har vært nødvendig og for å koordinere utbyggingene. Kontraktene er blitt delt opp i mindre deler. Det har gått greit når utbyggingene har vært av mindre omfang.

– Med større bevilgninger går ikke det, understreker Nikolaisen.

Omstiller Jernbaneverket

I de siste årene har det foregått en stille omstilling i Jernbaneverket myntet på at det vil bli nødvendig å aksle større oppgaver. Når investeringene kommer opp i sju-åtte og kanskje et tosfret antall milliarder kroner i året, krever det en annen måte å gjøre det meste på.

Ifølge Harald Nikolaisen innebærer det at Utbyggingsdivisjonen må bli en reindyrka byggherre som forvalter større kontrakter, gjerne totalentrepriser, og at mer av ansvaret blir lagt over på leverandøren.

– Vi har laget en ny kontraktsstrategi som betyr at vi allerede er i gang med omstillingen. Den handler også noe om at vi må begynne å forberede markedet. Det har vi allerede begynt med ved at vi nå lager større grunnentrepriser. Tidligere lå disse på 400-500 millioner kroner. Nå ligger de på mellom én og to milliarder kroner. Det samme gjelder for jernbaneteknikk der vi tidligere delte opp fagene. Nå går vi i større grad ut med tverrfaglige kontrakter med

HARALD VAAGAASAR NIKOLAISEN (44)

- ▶ Sivilingeniør maskin fra NTNU og mastergrad fra BI
- ▶ Har jobbet med prosjektledelse og prosjektgjennomføring i 20 år innen offshoreprosjekter, industri og jernbane
- ▶ Arbeidserfaring fra Statoil, Dovre og Hydro i tillegg til NSB og Jernbaneverket
- ▶ Utbyggings sjef for GSM-R prosjektet og utbyggingen i Vestkorridoren (Lysaker- og Lysaker-Sandvika-prosjektene) samt leder av Prosjekttjenester
- ▶ Har vært styremedlem i Norsk Senter for Prosjektledelse i fire år og nestleder i Norsk Forening for prosjektledelse. Har også vært redaktør av det norske fagtidsskriftet Prosjektledelse.

«Det lar seg ikke gjøre å ta store løft basert på årlige bevilgninger over statsbudsjettet»

en større pakke til én leverandør, som til gjengjeld får mye større ansvar.

– Jernbaneverket tar ansvar for å utvikle leverandøriindustrien slik at den om noen år kan ta dette løftet. Det er den eneste måten å gjøre det på. Skulle vi ha startet på denne prosessen først når pengene kommer, ville det vært for seint. Da har vi tapt tid, forklarer Nikolaisen.

I egen regi

Det siste store løftet for norsk jernbane var byggingen av Gardermobanen. Den ble satt bort til et eget aksjeselskap, NSB Gardermobanen AS, som hadde en bestemt sluttdato å arbeide etter, og som var sikret finansiering. Selskapet ble etablert i 1992, og banen sto ferdig høsten 1999. 64 kilometer med i hovedsak splitter nytt dobbeltspor mellom Oslo S og Eidsvoll ble bygd ferdig på fem år inklusive forsinkelsene som følge av vannlekkasjene i Romeriksporten.

– Er det aktuelt å organisere større utbygginger på en tilsvarende måte i fremtiden?

– Vi er mer opptatt av hva som vil være gode rammebetingelser enn å sette beskrankninger på hvordan det enkelte prosjektet blir organisert. Vi må organisere det enkelte prosjektet etter hva som er mest hensiktsmessig, men underlagt styring fra dem som har kunnskap om hvordan jernbanen styres og driftes, svarer Nikolaisen, og legger til:

– Jeg har større tro på ytterligere å profesjonalisere Jernbaneverket som flergangsbygger. Det vil være mye mer nyttig for satsingen på jernbane enn å la private aksjeselskaper få prøve seg. Det ser du i de fleste store selskaper som inves-



I GANG: Utbyggingsdirektør Harald Nikolaisen kan fortelle stortingsrepresentanter og andre at Jernbaneverket er i gang med å omstille seg til en ny tid.

terer i infrastruktur over tid, som for eksempel Hydro og Statoil. De bygger opp en profesjonell byggerrefunksjon som utvikler og styrer leverandørene. Det er tross alt vi som kjenner behov knyttet til drift og operativ trafikkstyring, som kan gjøre avveininger knyttet til driften av hele jernbanesystemet og som er profesjonelle på å styre leverandørene på vegne av jernbanen.

OK med høyt tempo

Etatenes forslag til NTP sier at det er mulig å bygge ut hele intercitynettverket på Østlandet i løpet av ti år.

Den jobben ser ikke Harald Nikolaisen mørkt på:

– Vi kan ta Follobanen som eksempel. Der sier vi at en egnet utbyggingstid er fem år. Det passer godt med at hele intercitynettverket kan bygges på ti år med Jernbaneverket som overordnet byggherre. Vi bygger for fem milliarder i året nå. Ikke dermed sagt at vi har nok av den kompetansen som trengs for å møte utfordringene som ligger i NTP. Det har ikke vi, og det har ikke bransjen i Norge heller – innenfor jernbane. Men vi vet hva som skal til, og vi har tid til å få det på plass.

Utbyggingsdirektøren minner om at Norge har høy kompetanse på profesjonell styring av store prosjekter: – Jernbanen er blitt veldig attraktiv med mange spennende prosjekter på beddingen. Når utbyggingen av Follobanen starter, vil det være det største landbaserte enkeltprosjektet i Norge gjennom flere år. Og slike forhold er avgjørende for å tiltrekke seg folk med den kompetansen som trengs.

Internasjonal interesse

Mye tyder på at det nå er et riktig tidspunkt for Norge å tiltrekke seg

internasjonale leverandører. Den økonomiske situasjonen i Europa har nemlig allerede slått inn med færre oppdrag for entreprenørselskapene.

– Markedsundersøkelsene vi har foretatt i Europa, viser en betydelig interesse for å komme til Norge. Men de store selskapene kommer ikke for å bygge en par-

sell på Vestfoldbanen hvis de ikke vet det vil bli mer å gjøre over en lengre tidsperiode, sier Nikolaisen. Han presiserer at han på ingen måte utelukker det norske markedet, men tror ikke det kan vokse fort nok til å klare å ta en økning på for eksempel 45 prosent i samferdselsrammene over natta.

– Det er stilt mange spørsmål til oss i NTP-prosessen om vi har gjennomføringsevne til en offensiv satsing på jernbane. Det har vi gitt gode svar på. Både vi og bransjen er enig om at det er mulig. Det vil være noen utfordringer knyttet til planprosesser, men de er ikke større enn at de lar seg løse gitt forutsigbarhet og troverdighet på at satsingen kommer, understreker Nikolaisen.

«Mulighetsvinduet»

En «bieffekt» av en slik satsing kan dessuten bli en ny, norsk eksportvare, mener Nikolaisen:

– Hvis vi får den satsingen som ligger i kortene, vil det være store muligheter for oppbygging av en kraftfull jernbanesektor og jernbaneindustri som kan brukes internasjonalt.

En annen effekt ved å satse stort på jernbane nå er de mulighetene overkapasiteten i Europa kan gi i forhold til pris. Det er et faktum at prisnivået der er lavere enn i Norge. Så selv om «alt blir dyrere», trenger det med andre ord ikke bli det – hvis Norge åpner det som Harald Nikolaisen omtaler som «mulighetsvinduet». Det er der nå.

« ... oppbygging av en kraftfull jernbanesektor og jernbaneindustri som kan brukes internasjonalt »

Et virkelig godsløft – til 24 milliarder

For å kunne doble og etter hvert tredoble godstrafikken på bane trengs et stort løft som gir et mer stabilt jernbanenett med bedre kapasitet både på spor og terminaler. Samlet er det behov for å satse 24 milliarder «godskroner» fram til 2023.

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

– Det avgjørende vil være at terminalkapasiteten utvides sammen med sporkapasiteten, sier senioringeniør Tor Johan Nicolaisen, som er prosjektleder for Jernbaneløfts nye godsstrategi.

Terminaler og spor

I forslaget til ny Nasjonal transportplan for 2014-2023 legges det opp til å fullføre første byggetrinn i et helt nytt godsnavn i Oslo: en ny alnabruterminal med tilhørende infrastruktur til ti milliarder kroner. Bakgrunnen for dette er at kapasiteten på dagens terminal er begrenset i forhold til videre utvikling av godstrafikken, og at dagens tekniske anlegg på Alnabru er nedslitt.

I tillegg må de eksisterende godsterminalene i Narvik, Bergen og Trondheim utvides. I Trondheim tas det for øvrig høyde for et nytt logistikksenter i løpet av planperioden.

Parallelt med å bygge mer plass for lasting og lossing av gods må kapasiteten økes på jernbanenettet. Den tyngste investeringen her vil være å trappe opp byggingen av kryssingsspor og forsterke bane-strømforsyningen, slik at opptil 600 meter lange tog kan møtes på et nett som i stor grad består av enkeltspor.

Mer punktlig

På spørsmål om hvor skoen

trykker mest i forhold til godstransport på skinner, svarer Nicolaisen kontant: – Det aller viktigste er å få skikk på punktligheten. Derfor trengs et krafttak i form av økt innsats innenfor drift, vedlikehold og fornyelser. Dette er helt sentralt. Vi har sett at samlasterne gang på gang truer med å flytte gods fra bane til vei fordi kundene ikke får sine varer i tide.

Det er de tunge godstrekningsene – Sørlandsbanen, Bergensbanen, Hovedbanen, Dovrebanen, Nordlandsbanen og Ofofbanen – som står høyest på Jernbaneløfts prioritertingsliste.

Gjenreise tillit

Nicolaisen understreker at hele jernbanen har en oppgave i å gjenreise tilliten og etter hvert etablere tillit i et langsiktig perspektiv slik at togoperatører vil investere og speditører opplever at de kan transportere gods på bane.

– Vi er avhengig av å få til et samspill med mange aktører som alle har tillit til hverandre, poengterer Nicolaisen og viser til at forventet vekst i befolkning og real-lønn alene tilsier en dobling av godstrafikken.

– Det er først når vi får økt både spor- og terminalkapasitet, at det blir mulig å overføre godstransport fra vei til bane.



NEDSLITT: Hele Alnabruterminalen – navet i Gods-Norge – er nedslitt og må erstattes av en ny og tidsmessig terminal.

Pengestøtte

I utkastet til Nasjonal transportplan lanseres en ny toppfinansieringsordning som har som siktemål å flytte innenlands godstransport til bane og sjø. Ordningen foreslås etablert etter modell av EUs Marco Polo-program som benyttes for å få i gang flere grensekryssende transporter.

Også for Norge er det et stort potensial i å øke den skinnegående godstransporten til og fra Göteborg via Østfoldbanen. Her er det mulig å femdoble godstransporten på bane.

I det hele tatt vil en forsert utbygging av intercitynettet også komme godstransporten til gode ved at kapasiteten økes inn og ut av Oslo-området, konkluderer Nicolaisen.

FULL GODSSATSING

- Alnabru godsterminal (ny terminal, sikringsanlegg og tiltak rundt terminalen): 10,4 milliarder
- Terminalene i Narvik, Bergen og Trondheim utvides: 1,1 milliarder
- Ny terminal i Trondheim mot slutten av planperioden: 2,5 milliarder kroner
- Kryssingsspor og bane-strømforsyning: 7 milliarder
- Hensetting for godsvognstammer: 1 milliard kroner
- Tiltak for økt malmtransport på Ofofbanen: 1,5 milliarder kroner
- Tiltak for andre godstyper (vognlast, tømmer): 0,5 milliarder kroner.

TRINN FOR TRINN

- Jernbaneløft skisserer i forslaget til NTP hvordan godskapasiteten kan økes trinn for trinn. For å få til en 20 prosent kapasitetsøkning må det bygges ut kryssingsspor og bane-strømforsyning tilsvarende gjenværende kapasitet på Alnabru. Pris: 5,5 milliarder kroner (inkludert igangsetting på Alnabru).
- For å oppnå 50-100 prosent økning må selve terminalen på Alnabru stå ferdig, i tillegg til at det gjøres tiltak i Narvik, Bergen og Trondheim. Pris: 16,4 milliarder kroner.
- For å doble kapasiteten må hele godspakken til 24 milliarder kroner gjennomføres.



«Det er først når vi får økt både spor- og terminalkapasitet, at det blir mulig å overføre godstransport fra vei til bane»

TOR JOHAN NICOLAISEN, prosjektleder for Jernbaneløfts nye godsstrategi

Ulike satsinger gir ulike resultater

Med et jernbanebudsjett på nåværende nivå blir det lite rom for nye, større investeringer. Først når den totale rammen øker med 45 prosent, er det rom for både å satse på gods- og persontrafikk. Ferdig IC-nett på ti år krever at rammen økes med 136 prosent.

Tekst: TORE HOLTET Foto: ØYSTEIN GRUE

5 milliarder i året

► Investeringsramme på 48, 5 milliarder kroner over ti år

ENTEN: Satsing på godstrafikk
50-100 prosent økning av kapasiteten
Byggetrinn 1 av Alnabruterminalen gjøres delvis ferdig (ingen tilgrensende tiltak) Utbygging av logistikknutepunkt i Trondheim kan starte i slutten av perioden. Tiltak for økt malmtransport på Ofotbanen

ELLER: Satsing på persontrafikk
Halvtimesfrekvens mot Tønsberg
Vestfoldbanen: Drammen-Kobbervik eller Nykirke-Barkåker er ferdig. Bygging av Follobanen pågår, men ikke ferdig i 2023 I tillegg er det rom for å bygge ut/utvikle Bergen-Arna og Hell-Værnes.

7 milliarder i året

► Investeringsramme på 71,2 milliarder kroner over 13 år

GODSTRAFIKK
50-100 prosent økning av kapasiteten
(samme satsing som med en investeringsramme på fem milliarder i året)

PERSONTRAFIKK
Halvtimesfrekvens mot Tønsberg, Fredrikstad og Hamar
Redusert reisetid på henholdsvis: 28 minutter, 21 minutter og 11 minutter

Da er følgende parseller utbygd:
Vestfoldbanen: Drammen-Kobbervik eller Nykirke-Barkåker

Østfoldbanen: Follobanen (Oslo-Ski), Sandbukta, Moss-Såstad og Haug-Onsøy
Dovrebanen: Kleverud-Sørli, Venjar-Eidsvoll, Eidsvoll Doknes og Åkersvika S-Hamar

I tillegg er det rom for å bygge ut/utvikle Bergen-Arna og Hell-Værnes samt elektrifisere Trondheim-Steinkjer. Det er også satt av penger til innfartsparkering og utvikling

Oversikten på disse sidene viser at en dobling av godskapasiteten og et ferdig utbygd intercitynett på Østlandet krever betydelig større innsats enn det dagens jernbanebudsjetter gir rom for.

I Jernbaneløstoppens forslag til ny Nasjonal transportplan blir det lagt stor vekt på å få orden på det eksisterende jernbaneløstoppet.

Driftsbudsjettet er økt fra rundt to og en halv til om lag tre milliarder kroner. Bakgrunnen er at det trengs en forsterket innsats innenfor områder som trafikkstyring, kundeinformasjon og kundeser-

vice, stasjonsdrift, drift av gods-terminaler og vinterdrift.

Prioritet én er å innfri målene om punktlighet og et sikkert og driftsstabilt banenett.

Det igjen krever at rammen til vedlikehold og fornyelser økes og settes til over fire milliarder kroner. Det er i denne sammenheng verdt å merke seg at mange av signalanleggene er i ferd med å gå ut på dato og må erstattes av det europeiske systemet ERMTS.

Innfasing av ny grunnrutemønstre og nye og flere tog er også høyt prioritert. Videre skal stasjo-

nene oppgraderes slik at de blir tilgjengelige for alle. Dessuten er innfartsparkering et viktig satsingsområde.

Når det gjelder investeringer, må pågående prosjekter først slutføres.

Jernbaneløstoppet legger stor vekt på å finne plass til investeringer som gir mer gods på jernbane.

Nedenfor ser du hvor mye ny jernbane det blir av ulike investeringsrammer samt hva som er mulig å få til i form av strategiske satsinger.

av stasjoner, fortrinnsvis knutepunktstasjoner

MERK: Denne satsingen er mulig å gjennomføre innen 2026 med sju milliarder kroner i årlige investeringer. Skal tiltakene gjøres ferdig i løpet av planperioden, krever det åtte milliarder kroner i årlige investeringer.

Strategisk satsing

► Transportetatene mener at en satsing på jernbane vil være en nasjonal strategi for næringsutvikling og byutvikling, der målet er å avlaste pressområder og knytte byer tettere sammen.

GODSTRAFIKK
Dobling av kapasiteten.
Byggetrinn 1 på Alnabru ferdig. Ny godsterminal i Trondheim. Tilstrekkelig kapasitet på sporet.
Pris: 24 milliarder kroner

PERSONTRAFIKK
Halvtimesfrekvens mot Porsgrunn, Halden og Lillehammer.
Redusert reisetid på henholdsvis 1 time og ni minutter til Porsgrunn, 37 minutter til Halden og 51 minutter til Lillehammer Da er de tre IC-strekningene ferdig utbygd.
Samlet pris: 130 milliarder kroner

Reisetid 3:31 Oslo-Stavanger
Da er det etappevis bygd en helt ny bane mellom Porsgrunn og Sandnes - etter at intercitynettet er ferdig utbygd. Denne nye høyhastighetsforbindelsen vil være realiserbar innen 20 år.

Reisetid: 30 minutter Oslo-Hønefoss
Da er Ringeriksbanen bygd: en ny dobbeltsporet jernbaneforbindelse mellom Hønefoss og Sandvika.

Jernbaneløstoppet foreslår å avsette 100 millioner kroner til et omfattende utrednings- og planarbeid både for Porsgrunn-Kristiansand-Egersund-Stavanger og for Ringeriksbanen. Sistnevnte ses i sammenheng med pågående utredning for Voss-Bergen.

www.varsom.no

På denne internettsida, som blir drifta av Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE), er det utvikla skredvarslingsteneste for 23 regionar i Noreg. Nettsida vart opna i februar og er innretta mot alle som treng slike varsel, ikkje berre folk som ferdast i fjellet. Først blir varsla oppdaterte to gonger i døgn- et. Varslingstenesta er utarbeidd i eit samarbeid mellom NVE, Jernbaneverket, Statens vegvesen, Meteorologisk institutt og Noregs geotekniske institutt (NGI). NGI har elles eit eige varslingsoppdrag for Jernbaneverket på strekninga frå Geilo til Voss på Bergensbanen med daglege varsel.

Vil ha lyntog

Fylkesmøtet i KS Sør-Trøndelag ber medlemmene sine, som er kommunane i fylket, om å gi tydelege signal om eit ønske om å byggje høgfartsbane mellom Trondheim og Oslo. Vedtaket frå fylkesmøtet syner til at denne strekninga er «den minst ulønsame» og må bli bygd først. Ifølgje KS Sør-Trøndelag er høg- fartstog viktig for å sikre spreidd busetjing, eit dynamisk næringsliv i distrikta og auka konkurransevne for Trondheim og Trøndelag. Fylkesmøtet syner òg til at næringsutvikling i Europa i aukande grad set føre korte reiseavstandar og hyppig samhandling mellom menneske i ymse byar.

Tek grep

Fylkesutvalet i Telemark har samrøystes gått inn for at fylkeskommunen må arbeide systematisk for å skape større trafikk på det noverande banenettet som førebuing på at Grenlandsbanen, ei samankopling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, kjem på plass. Ei mogleg førebuing er å få to tog i timen til faste minuttal på Sørlandsbanen, samordning med Bratsbergbanen og sørge for at bussane korresponderer med toga på utvalde knutepunkt. Fylkesutvalet vil òg arbeide for å få til ei løysing med gjennomgåande billettering for ulike transportslag i fylket.

Kan bygge mye mer

Bygg- og anleggsbransjen forbereder seg på å gjennomføre større samferdselsprosjekter. Store, flerårige og garanterte prosjekter, slik som Gardermobanen var i sin tid, vil tiltrekke seg de ressursene som trengs.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** VEIDEKKE

- Med bakgrunn i overkapasiteten i markedet i Norge og en meget stor overkapasitet i Europa er det mulig for bygg- og anleggsbransjen å håndtere betydelig økte volumer innenfor samferdselsutbygging, mener Dag Andresen, som til daglig er administrerende direktør i Veidekke Entreprenør AS. Han tror også det er mye å hente på andre områder:

- Vi selv, leverandørene, må satse på å bli enda dyktigere. Ikke minst gjelder det de store og mest komplekse prosjektene. I så måte er rekruttering og kompetanseutvikling helt sentralt både når det gjelder fagarbeidere og funksjonærer. Selv tar Veidekke dette på alvor gjennom å ansette 70 traineer, for det meste ingeniører, og 200 lærlinger i år.

Tror på politikerne

Når Veidekke og andre entreprenørselskap

satser såpass offensivt, er det på bakgrunn av politiske signaler.

- Når vi tar sjansen på å rekruttere og investere som vi gjør, er det fordi vi ser en bred politisk enighet om å satse mer på infrastruktur, sier Andresen.

Nå håper bransjen på at de store prosjektene som er på beddingen, kan bygges ut sammenhengende med forutsigbar finansiering.

- Entreprenørbransjen skal gjøre sitt. Vi skal utvikle og trene mer på samspill, og vi skal bli bedre på allianser fra inn- og utland. Kompetanse og kapasitet utenfra vil sikre tilstrekkelig gjennomføringsevne de nærmeste årene, lover Andresen, som representerer landets nest største næring. Men han har også et ønske rettet mot de som skal ha jobben gjort:

- Vi ønsker oss en enda tydeligere byggherre- og leverandørstrategi!

Her kan du lese mer:

www.terjes-tanker.no/article46822.ece



FOR HØGARE FART: Landshövding (fylkesmann) Eva Eriksson i Värmlands län er medforfatter av kronikken som etterlyser eit svensk engasjement for høgfartsbane mellom Oslo og Stockholm.

Høg fart over grensa

I mars får den svenske infrastrukturministeren Catharina Elmsäter-Svärd vitjing frå Noreg for å høyre meir om høgfartsutgreiinga Jernbaneverket presenterte i januar. - Det handlar om å utvide ein allereie opptrampa stig, meiner regionale topp-politikarar innom grensa.

Tekst: ARVID BÅRDSTU

Med landshövdingane (som fylkesmenn i Noreg) i Värmlands län og Örebro län i spissen syner 14 topp-politikarar frå områda som ligg mellom riksgrensa og Stockholm til kva skilnad ein høgfartsbane vil ha for arbeidsmarknad og vekst både hjå dei og på endepunkta Oslo og Stockholm. I ein kronikk i den svenske storavisen Dagens Nyheter

legg dei utviklingstrekk i det økonomiske samkvemmet mellom dei to grannelanda til grunn for kravet sitt.

- ▶ På 2000-talet har dei svenske investeringane i Noreg vorte tredobla
- ▶ Sverige investerer meir i Noreg enn i grannelanda Danmark og Finland til saman
- ▶ Noreg investerer dobbelt så mykje i Sverige som i Danmark og Finland til saman
- ▶ I løpet av 2009 gjekk Noreg forbi Tyskland som den største eksportmarknaden til Sverige
- ▶ Svenskar står for dobbelt så mange hotellovernattingar i Oslo som danskar og finnar til saman
- ▶ Ein sterk auke i flytrafikken mellom Oslo og Stockholm til over ein million reisande i året

- Det er næringslivet som knyter saman Stockholm og Oslo i stadig sterkare grad, konkluderer politikarane.

Skeiv utvikling

Dei siste 30 åra har det vorte ein million fleire svenskar. Trass det har 148 kommunar fått færre innbyggjarar, 142 kommunar har fått fleire.

- Langs lina mellom Stockholm og Oslo bor det 4,5 millionar menneske. På denne strekka blir 41 prosent av brutto nasjonalproduktet i Sverige produsert. Ei investering i aust-vestleg infrastruktur vil bidra til å fremme vekstmotoren Stockholm og forsterke kommunane mellom Oslo og Stockholm, meiner läna og kommunane.

Nytt hol i Ulriken

Byrådet i Bergen har godkjent reguleringsplanen for nytt dobbeltspor gjennom Ulriken frå Fløen til Arna. Dermed har Jernbaneverket sett full fart på prosjektera med seismiske grunnundersøkingar og kontakt med naboane, som ikkje er noka enkel oppgåve i og med at det nye sporet skal gå gjennom tettbygde villastrok. Medan Johan Nordahl Brun la turen til Ulrikens topp og prediket «Jeg tog min nystemte Cithar i Hænde; Sorgen forgik mig paa Ulrikens Top.», ein tilstand bergensarane veit å repetere med jamne mellomrom, er Jernbaneverket meir jordnært. Diverre vil det gå ut over nokre fine hus. Dei som er verneverdige, blir plukka ned bit for bit og sette opp ein annan stad.

FOTO: TROND BONDE



Hell i uhell

Leiar for eige-domane hos banesjefen for Røros- og Solørbanen, Jan Arild Sivertsgård, hadde eit heller ublidt møte

med skogens konge da han var på veg til Røros tidleg ein morgon. Elgen hamna inne i bilen, men Sivertsgård klarte å kome seg ut med berre mindre skadar. Som det går fram av biletet gjekk det verre med elgen.

Nominert

Under arrangementet Byggjedagane i Oslo 21. mars blir det kjent kven som stikk av med prisen «Årets anlegg». Det kan bli dobbeltsporet Lysaker-Sandvika, som er eitt av dei tre nominerte. Dei andre nominerte er to vegprosjekt, eitt på Rv7 i Halblingdal og motorvegen mellom Dal og Minnesund. Dei som skal avgjere kven som trekkjer det lengste strået, er ein jury på seks personar med sjefredaktør Per Helge Pedersen i Mediehuset Byggeindustrien som jursjef. I fjor vann Statens vegvesen prisen for «Årets anlegg» med søkkjetunnelen i Bjørvika. For to år sidan gjekk prisen til dobbeltsporet Stavanger-Sandnes.

Ti års ventetid er over

Da Lars Andre Tangerås begynte som prosjektleder i Jernbaneverket i 2001, var det for å bygge ny jernbane mellom Larvik og Porsgrunn. Ventetiden ble imidlertid lang. Det skulle gå ti år før det kom penger til byggestart.

Tekst: TRINE K. BRATLIE EVENSEN **Foto:** FREDDY SAMSON FAGERHEIM

Tangerås kom fra Statens vegvesen til Jernbaneverket Utbygging i 2001.

– Vi var helt sikre på at vi skulle starte bygging i 2002. Da jeg begynte i jobben, ble jeg til og med bedt om å regne på hvor tidlig vi kunne klare å starte opp hvis pengene kom på budsjettet for 2002, humrer han.

- Revolusjon

Nå er det endelig alvor. Lars Andre Tangerås jobber på spreng for å forberede tidenes største grunnentreprise. Og han er full av engasjement på prosjektets vegne: – Jeg er selv fra Grenland, og jeg vet hvor viktig dette prosjektet er for hele regionen. Det ligger en revolusjon foran oss i trafikkøkning og nytten av den nye strekningen når den står ferdig. Den nye forbindelsen vil redusere reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn fra 34 til 12 minutter, og Grenland kommer et stort skritt nærmere Oslo-regionen.

«Det ligger en revolusjon foran oss ...»

MIN ARBEIDSDAG

NAVN: Lars Andre Tangerås
ALDER: 53
TITTEL: Prosjektleder (Farriseidet - Porsgrunn)
ARBEIDSTED: Vestfoldbanen
BOR: Skien

Pendling

Tangerås gleder seg nå over at de første tilbudsdokumentene er ute i markedet, men innrømmer at han for ti år siden telte på knappene om han skulle fortsette i Jernbaneverket.

Han valgte å flytte sitt fokus – til Jæren, hvor han fikk i oppdrag å bistå med å planlegge nytt dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger. I 2003 ble han prosjektleder for Ganddal godsterminal, en utbygging han ledet fra start til slutt. Dermed ble det noen år med ukependling mellom Skien og Sandnes før han i 2008 returnerte til Vestfoldbanen og Barkåker-Tønsberg.

Høsten 2009 var han tilbake på prosjektet der det hele startet.

Stigende optimisme

– *Hva tenkte du om byggestart da du overtok som prosjektleder for Farriseidet-Porsgrunn?*

– Jeg syntes det var større grunn til optimisme da enn i årene før. Særlig fra 2008 økte bevilgningene til jernbanen gradvis, og prosjektet fikk etter hvert midler til planlegging og grunnerv. Jeg følte at vi nærmet oss byggestart, sier Tangerås, som berømmer den jobben som politikere og næringsliv i regionen har lagt ned for å holde prosjektet på agendaen.

Kakefest

Mandag 5. september 2011 var det kakefest på brakka i Tønsberg. Det var den dagen samferdselsministeren lovet 100 millioner til byggestart i 2012.



– Beløpet kan virke snaut når totalkostnaden for prosjektet er beregnet til 6,1 milliarder kroner, men det er mer enn nok til å sette spaden i jorda. Det viktigste for oss var signalet om at vi kan forberede oss til byggestart, slår Tangerås fast.

Den første store posten var tilbudskonferansen som ble arrangert i Larvik i januar.

– Flere store firmaer regner nå på den første av fire grunnentrepriser som skal ut i markedet, forteller han.

Larvik neste

I mars flytter hele prosjektet inn i nye lokaler på torget i Larvik. Oppbemanningen er i full gang både gjennom interne overflytt-

inger og eksterne ansettelser. – Vi har fått tak i mange dyktige folk som skal være med hele veien, forteller prosjektlederen og utdyper: – Nå skal vi tenke litt annerledes for å få til en optimal prosjektgjennomføring. Vi står foran en samhandlingsperiode hvor vi går igjennom hele beskrivelsen sammen med rådgiver og entreprenør før byggestart. I denne fasen vil entreprenøren ha muligheten til å komme opp med smartere og billigere løsninger enn det som ligger i prosjektet så langt. Slike innspill må vi få inn før vi er i gang.

Tidens største

Eidangerforbindelsen er et voksent prosjekt til 6,1 milliarder kroner.

TUNNEL: – Det blir mye tunnel og mange store konstruksjoner, sier prosjektleder for Farriseidet-Porsgrunn, Lars Andre Tangerås, her foran Jarlsberg-tunnelen som ble åpnet i november.

Byggeperioden er satt til seks år. Jernbaneverket er i ferd med å sende tidenes største grunnentreprise ut i markedet. Den største av i alt fire grunnentrepriser er på rundt 1,5 milliarder og omfatter hele strekningen fra Farriseidet til Telemark grense.

– Det blir mye tunnel og mange store konstruksjoner, så det skal bli veldig spennende å se hvordan det utenlandske markedet responderer på jobben vi har foran oss, avslutter prosjektleder Lars Andre Tangerås.

SAGT OM JERNBANEN



«Vi må jobbe sammen på Agder for at vår strekning kommer først. Det er ikke hver dag Sørlandet får så gode saker lagt oppi fanget. På fotballspråket kan vi kalle det å få en lissepasning, nå gjenstår det kun å score»

KJELL INGOLF ROPSTAD, stortingsrepresentant (KrF)

«Prioriterer man lyntog foran firefelts E-39, prioriterer man lyntog foran menneskeliv»

FLEKKEFJORD VENSTRE

«Bjørvikatunnelen er sterkt ulønnsom etter samme beregninger som nå er brukt for høyhastighetstog. Men at en hel bydel dermed er åpnet for boliger, kultur og annet er ikke med i kalkylene»

ØYVIND HALLERAKER, stortingsrepresentant (H) og medlem av transportkomiteen

«Vurderingene av kortsiktig samfunnsnytte representerer et betenkelig sneversyn. Perspektivet for bygging av moderne jernbane må være minst 100 år»

LEDER, Adresseavisen

«Nasjonal transportplan (NTP) er en ren skandale både med hensyn til behovet og til distriktmessig prioritering. Det sies at planen er laget av folk fra Oslo og for Oslo»

VESTLENDING fra Stord i VG

«Det er faktisk slik at vi kan oppgradere Sørlandsbanen for en brøkdel av prisen det vil koste å bygge helt nytt, og allikevel ha tog som går opp mot 250 kilometer i timen»

SIV JENSEN, partileder (FrP) med tro på mirakler

«Ei fullstendig nedleggning av jernbana vil redusere globale CO₂-utslepp vesentleg»

IDAR MO, pasjonert vegmann med tru på det utrulege

Vedlikeholdet opp på europeisk nivå

Transportetatene er samstemte om at førsteprioritet i den kommende ti-årsperioden er å ta vare på den infrastrukturen vi har. For jernbanens del er det mye. Av 4 200 km med jernbanespor i Norge er 2 700 kilometer 100 år gamle eller mer.

Tekst: ARVID BÅRDSTU OG TORE HOLTET **Foto:** ØYSTEIN GRUE

Uansett hvilket nivå Stortinget velger å legge rammene for den nasjonale transportplanen fra 2014 på, vil drift og vedlikehold av den jernbanen vi har være «budsjettvinneren».

– Tilstanden for store deler av jernbanenettet er fortsatt ikke god nok for å levere et tilfredsstillende togtilbud. Det er derfor nødvendig å komme opp på et permanent høyere nivå på drift og vedlikehold sammenliknet med tidligere transportplaner, sier banedirektør Per Magne Mathisen.

En rapport fra det tyske konsultantselskapet Civity konkluderte i 2010 med at det var et betydelig etterslep i vedlikehold og fornyelse av jernbanen i Norge.

– Det vi foreslår brukt på drift, vedlikehold og fornyelse i tiårsperioden som NTP skal gjelde for, skal ta inn igjen det viktigste etterslepet i løpet av perioden, sier Mathisen.

– Men så er det slik med moderne teknologi at levetida er kortere. Det betyr at vi må være innstilt på å holde et høyere nivå på vedlikehold og fornyelse over lengre tid.



«Vi skal ta igjen det viktigste etterslepet i løpet av perioden»

Per Magne Mathisen, banedirektør



MÅ FORNYE: Jernbanenettet må fornyes – ikke bare i og rundt Oslo.

Mer til alt

I forslaget til Nasjonal transportplan er det foreslått å bruke vesentlig mer på forebyggende vedlikehold og fornyelse. Når det gjelder fornyelse, er forslaget å legge det samme beløpet som brukes i dag inklusive det som

årlig er brukt på Oslo-prosjektet de siste årene, i bunnen. Men så kommer en del i tillegg:

250 millioner kroner årlig til klimatiltak, som i hovedsak går ut på å verne jernbanen mot skred og utvasking av sporet.

100 millioner kroner årlig til fornyelse av stasjoner.

100 millioner til utskifting av maskiner slik at driftsapparatet i Jernbaneverket settes i stand til å gjøre en enda bedre jobb.

– Vi kan ikke ha det slik at Robelen ikke starter når snøen

laver ned. Vi må modernisere driftsapparatet og gi dem som jobber ute forutsetninger for å gjøre jobben sin, sier banedirektøren.

Signalanlegg

Når alt dette er summert, kommer enda en tilleggspost, nemlig fornyelse av sikrings- og signalanleggene. Det er signalproblemer som i dag gir flest forsinkelser på jernbanenettet. Nå legges det opp til et krafttak for å fornye dette til den felleseuropeiske standarden ERTMS.

– Mye av signalanlegget vårt er fra 1950- og 1960-tallet og er basert på reléteknologi. Det automatiske togkontrollsystemet vårt ATC er også i ferd med å nå sin levealder. Fornyelsen av ATC blir vurdert som en del av innføringen av ERTMS, sier Mathisen.

Totalt er det anslått en prislapp på 21 milliarder kroner til innføringen av ERTMS, som er forventet å foregå over en periode på 15-20 år.

Vil stenge mer

En erfaring fra det omfattende, flerårige prosjektet i Oslo-tunnelen og Oslo S er at man får gjort arbeidet mye mer effektivt når banen er stengt. Nå vil Mathisen stenge mer – enten hele banestrekninger eller deler av en bane, for å få gjort nødvendig fornyelse raskere.

– Det tror jeg også de som bruker toget vil sette pris på. Da vil de raskt merke en forskjell, sier Mathisen, som synes det er viktig å ha med som perspektiv at av de

SLITEN: Det er mye å hente gjennom en systematisk fornyelse av eksisterende spor.



4200 kilometerne med bane i Norge vil det komme veldig lite nytt i tiden fremover.

– Det som kommer, er volumøkning, at vi får flere kilometer å vedlikeholde. Et eksempel på det er dobbeltsporet fra Lysaker til Asker. Follobanen vil jo også komme i tillegg til den nåværende Østfoldbanen mellom Oslo og Ski. Dessuten vil det bli bygd dobbeltspor en del steder der det i dag er enkeltspor.

Mer fornyelse

De pengene Banedivisjonen får til disposisjon, skal disponeres etter en plan som bygger på behov. Først i løypa ligger de komponentene som har gått ut på dato.

– I dette arbeidet vil vi fornye etter en sentral prioritering der vi starter med å fornye ut fra Oslo S og videre utover i IC-nettet. Nå starter vi med Etterstad-Lysaker og Drammenbanen. Ut over det vil vi følge baneprioritetene, sier Mathisen og peker på ballastrens som eksempel på vedlikehold som trenger mer ressurser:

– Vi vet hvor viktig ballastrens

er som forebyggende tiltak. Nå tar vi 50 kilometer i året. Sett opp mot størrelsen på hele banenettet er det ingenting.

Opp på EU-snitt

Med de ressursene som til nå er brukt på vedlikehold og fornyelse, har Norge ligget under det europeiske gjennomsnittet. Med forslaget i NTP vil vi komme opp på snittet.

Fortsatt skal egne ansatte i driftsapparatet stå for en del av arbeidet også med vedlikehold og fornyelser. Men den primære oppgaven blir beredskap, og antall ansatte blir derfor fortsatt dimensjonert etter det.

– Vi legger ikke opp til noen endring i måten dette blir gjort på. Beredskapen er dimensjonerende. Ledig kapasitet skal fortsatt benyttes til forebyggende vedlikehold og litt på investeringsprosjekter for å opprettholde den jernbanefaglig kompetansen, forklarer Per Magne Mathisen.

– Vi har stor kompetanse, og den må vi benytte oss av, sier Mathisen.

Bedre for alle

Det viktigste formålet med vedlikehold av jernbanen er å ivareta sikkerheten. Så følger bedre regularitet og punktlighet. Oppetid er begrepet Jernbaneverket skal måles på. Det er et tall som viser hvor tilgjengelig sporet er i forhold til de ruteplanene som er lagt.

Med det forslaget som ligger i NTP, skal Jernbaneverket klare å levere en oppetid på 99,3 prosent, og så godt som alle togene skal kunne ha tilgang til å kjøre i henhold til ruteplanen. Sagt på en enklere måte: I 2019 skal Jernbaneverket stå ansvarlig for maksimalt 6 000 forsinkelsestimer i året. Til sammenlikning var Jernbaneverket årsak til 10633 forsinkelsestimer i 2011.

– Delmålet vårt er at vi raskere skal få bedret oppetiden i og rundt Oslo for dermed å legge grunnlaget for en bedre punktlighet. Med å be om så mye penger som vi nå gjør, skal vi levere en mye mer robust og pålitelig jernbane både for persontrafikken og godstogene, sier banedirektør Per Magne Mathisen.

– Valgte rett

Ett år etter at Ole Gjermund Bredesen (18) avsluttet byggteknikk-linjen på Skarnes videregående for å bli banemontør, er han overbevist om at utsiktene ser lyse ut.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Oppvekst på Kongsvinger med en pappa som jobber i byggebransjen, var det store spørsmålet rundt middagsbordet hva han ønsket å jobbe med etter videregående.

– Jeg ble tipset om at Jernbaneverket søkte etter lærlinger, og at betingelsene i læretiden var gode. Venner og bekjente mente Jernbaneverket er en fremtidsrettet arbeidsgiver. Derfor var jeg glad for å være blant de 15 av til sammen 126 søkere som fikk lærlingeplass i Jernbaneverket fra sist høst av.

Ti uker skole

Vi møter Ole Gjermund utenfor Norsk Jernbaneskole etter siste time. Det er skoleuke med undervisning fra klokken 08 til 15, før en ny praksisperiode i turnus, hvor han jobber sammen med godt voksne karer i Jernbaneverket Drift fra Sarpsborg og Ski i sør til Eidsvoll i nord. Banemontørlærlingen begynner å bli kjent både på Hovedbanen, Østfoldbanen, Østfoldbanen Østre linje og hjemlige Kongsvingerbanen.

På Norsk Jernbaneskole går han sammen med banemontørlærlinger fra hele landet. Når de ikke er på skolen i Groruddalen, går de i turnus og jobber og følger vaktordningen i Jernbaneverket Drift med natt- og helgevakt.

I tillegg til seks ukers undervisning i banemontørteori blir han utdannet som hovedsikkerhetsvakt og sporskifter. Dette er kompetanse som det er stor etterspørsel etter både i Jernbaneverket og hos private jernbaneentreprenører.

Etter to år på skole og i praksis skal han avlegge fagprøven. Fordi Ole Gjermund ikke startet direkte på Anleggsteknikk på videregående,

må han gå ett halvt år lenger i lære og avlegge en ekstra tverrfaglig eksamen.

Lyse utsikter

– Utsiktene for alle fagområdene på jernbanen har vel ikke vært lysere siden Hovedbanen, Norges første jernbane ble bygget mellom Oslo og Eidsvoll, kommenterer Ole Gjermund Bredesen og smiler mens han svinger snøkosten i en sliten sporveksel på Alnabru. Her er forfallet lett synlig, og behovet for utskifting av slitne skinner, gamle tresviller og utslitte sporveksler er iøynefallende.

– Behovet for fornyelse og

vedlikehold har vel aldri vært større. Det sier i hvert fall lærerne på Norsk Jernbaneskole. Og det er praktikere og fagfolk som vet hva de snakker om! kommenterer Ole Gjermund. På jernbanen er det nok å jobbe med så lenge politikerne på Stortinget vil prioritere jernbane.

Banemontørlærlingen synes det er tidlig å mene noe om videreutdanning og spesialisering, for eksempel som skinnerveiser eller maskinfører. Nå er han fornøyd med at det er mange muligheter – og gode betingelser, slik at han har råd til bil for å komme til og fra skole og jobb.

FORNØYD: -Jeg kunne ikke tenkt meg noe bedre, sier banemontørlærling Ole Gjermund Bredesen fra Kongsvinger og skryter av arbeidsmiljøet blant godt voksne karer i Jernbaneverket.



KNUTEPUNKT: Oddvar Skaiaa er ikke i tvil om at Brokelandsheia mellom Kragerø og Risør blir et knutepunkt når Sørlandsbanen og Vestfoldbanen knyttes sammen.

- Tar siste stikk

Som guttunge krysset Oddvar Skaiaa grensen mellom Vest-Agder og Aust-Agder for å komme på skolen nær Iveland jernbanestasjon. Den nylig avgåtte lederen av Jernbaneforum Sør tapte i fjor høst kampen om fylkessammenslåing. Til gjengjeld mener han langt på vei å ha vunnet den årelange kampen for Sørvestbanen.

Tekst: STEIN GAUSLAA **Foto:** TORE HOLTET

– Jeg synes jo høyhastighetsutredningen gir oss rett i det vi i Jernbaneforum Sør lenge har hevdet, nemlig at ingen andre strekninger kan matche vår mellom Oslo og Stavanger via Grenland og Kristiansand. Jeg er nesten mer overrasket over at utrederne sier det rett ut, sier Skaiaa (70).

– Rent faktisk har vi jo begynt på vår banestrekning ved at hele Vestfold nå får dobbeltspor og at den dobbeltsporete Vestfoldbanen skal føres til Grenland via Eidangerparsellen. Dette oppfatter jeg som første steg mot sammenkobling med Sørlandsbanen. Og kommer vi først til Aust-Agder, bygger vi enkelt videre til Kristiansand. Vi kan bygge etappevis med betydelig samfunnsmessig effekt for hver etappe, legger Skaiaa til.

Agder og Afrika

KrF-politikeren Oddvar Skaiaa var ordfører i hjembyen Grimstad i en solid vekstperiode fra 1991 til

1995. Han gjorde comeback i politikken i 1999, da han stilte til valg som KrFs fylkesordfører kandidat i Aust-Agder. Det slo til og ga full klaff. Skaiaa ble valgt til fylkesordfører og satt i vervet i åtte år. I kraft av dette, og en enorm interesse for jernbane, ble han raskt leder av Jernbaneforum Sør, et forum som arbeider for jernbane på vegne av fylkeskommunene fra Vestfold langs kysten i Telemark og Agderfylkene til Rogaland. I siste fylkestingsperiode (2007-2011) byttet han plass med sin parhest, fylkesvaraordfører Laila Øygarden (Ap), ble selv fylkesvaraordfører samt leder av Agderrådet og fortsatt jernbaneforumet. Siste sivile yrke før han ga seg i kast med regionalpolitikk og jernbanelobbying var som rektor på den kristelige videregående internatskolen Drottningborg i Grimstad.

Han har for øvrig en enda mer mangfoldig bakgrunn enn mange kjenner til, blant annet har han



gjennom årene vært engasjert i bistandsarbeid i Afrika, vært styremedlem i Folketrygdfondet og jobbet som sommervikar ved norske ambassader, og særlig da i afrikanske land han kjenner godt. I disse periodene har han også medvirket til å forbedre regnskapsrutiner og systemer ved de samme utenriksstasjonene.

Mye jernbane

Et raskt søk på Oddvar Skaiaa gir mye jernbane, for eksempel da han 28. oktober 1999 var med det aller første Signaturtoget fra Oslo til Kristiansand. Det var bare brede smil å se på signingsferden etter at kong Harald hadde vinket super-toget inn på perrong 6 på Oslo Sentralstasjon og erklært den første Signatur-ruten for åpnet. På toget var det inviterte gjester både fra politikk og næringsliv som ble traktert med informasjon, mat og drikke på turen sørover. I Kongsberg og Bø ble visningsturen feiret med taler og musikk på perrongen.

Dette toget er virkelig bra. Nå gjelder det at vi sørlendinger bruker toget. Det gjelder også ansatte og folkevalgte i fylkeskommunen. Så sant det er mulig, bør toget brukes på tjenestereiser. Med kortere reisetid og mer komfortable tog blir det nesten meningsløst å dra til Kjevik for å ta flyet til Oslo, sa Oddvar Skaiaa da.

Selv om den nybakte fylkesordføreren, Oddvar Skaiaa, helst ønsket seg ett Agder-fylke, ville han i 1999 ikke forsere dette frem i et samarbeid med Arbeiderpartiet, meldte Agderposten få dager etter at han ble fylkesordfører første gang.

Jeg er forholdsvis avslappet i dette spørsmålet. Samarbeidet går så greit at jeg ikke ser noe sterkt behov for å slå Agder-fylkene sammen, i alle fall ikke i denne perioden, sa Skaiaa 16. september 1999.



STORT MARKED: Oddvar Skaiaa, her sammen med tidligere Gjerstad-ordfører Rune Hagestrand og jernbanedirektør Elisabeth Enger, argumenterer med at Sørvestbanen vil binde sammen fem byregioner og 2,5 millioner mennesker. På det framtidige knutepunktet Brokelandsheia har allerede 35 bedrifter etablert seg. FOTO: STEIN HARALD ØIGÅRD

Lite skulle han ane at han 12 år senere skulle få flertallet i fylkestinget med seg på forslaget om sammenslåing, men under forutsetning av at det ble ja ved en folkeavstemning i Aust-Agder. Slik gikk det som kjent ikke.

I demonstrasjonstog

Som fylkesordfører og partikollelega med både statsminister Kjell Magne Bondevik og daværende samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll – begge for øvrig med familie i Aust-Agder – ble det også mye lobbying for bedre E18 gjennom fylket. Helst firefelts vei. I februar 2000 demonstrerte han ved Stortinget for det, gikk i tog med andre sørlendinger fra poli-

tikk og næringsliv, som Grimstadskipsrederen Andreas K.L. Ugland. Sørlendingene er ikke vant til å hyle høyt, langt mindre gå i demonstrasjonstog gjennom hovedstaden. I så måte ble 23. februar 2000 historisk.

De 150 demonstrantene samlet seg først nølede rundt trygge Grand Hotell, men avsluttet aksjonen taktfast og krevende foran Stortinget noen timer senere.

Dette synes jeg er moro. Flott at det er så god oppslutning, smilte Aust-Agders fylkesordfører Oddvar Skaiaa og heiste demonstrasjonsplakaten mot himmelen over Spikersuppa. Nå var han varm i trøya. Klokka var over 14, og aksjonen for flere statlige penger

i kampen mot trafikkdød og næringslivsstagnasjon skulle avsluttes foran Stortinget, het det i Agderposten dagen etter.

Ga seg aldri

Til å begynne med syntes fylkesordfører Oddvar Skaiaa at en kystjernbane virket lite realistisk, men han ga seg aldri og ønsket fortsatt satsing på jernbane. Det skulle bli større grunn senere til å utvide engasjementet. Sommeren 2000 fikk Skaiaa æren av å ønske kongeparet velkommen til fylket, først til Lillesand, men ikke med tog. Samtidig kjempet han mot statlig overtagelse av sykehusene, for diskriminering av ikke-røykere ved ansettelse, mot atomanlegget

i Sellafeld og for det regionale nivået i norsk forvaltning.

Hvorfor skal staten skal være noe bedre enn fylkeskommunene til å drive sykehus, spurte han i utallige polemiske artikler. Mang en gang minnet han om at Finansdepartementets mann i Wilhelmsen-utvalget, som utredet den statlige sykehusreformen, gikk imot at staten skulle overta.

Men nå altså: høyhastighetsutredningen. Skaiaa lar seg frustrere over at Oslopresen er så negativ og utelukkende opptatt av Oslo-triangelet. Det er derfor de ensidig fokuserer på de 900 milliardene og lar enhver forstå at det er en utopi. Men ingen vil da foreslå å starte en utbygging av alle disse

linjene, og i hvert fall ikke samtidig, resonnerer Skaiaa.

Etappevis

Jeg tror at man, slik utredningen viser, kan begynne med vår strekning, Sørvestbanen. Jeg tror også kostnadsanslaget på 220 milliarder er for høyt. Jernbaneforum Sør mener kostnadene blir lavere, og at dette er noe vi har råd til. Vi snakker heller om moderne jernbane i 250 kilometer i timen enn om høyhastighetstog opp mot 330 km/t. Der tror jeg utrederen Tom Stillesby er enig med oss, sier Skaiaa.

Han peker på at det jo også koster penger å bygge firefelts veier. Miljøkostnadene tror han også overdrives. Når det gjelder den svenske Botniabanen, er den beregnet å være klimanøytral etter 15 år, og den går også gjennom tunneler og over våtmarksområder.

Og så har vi jo egentlig begynt på vår banestrekning, ved at hele Vestfold nå får dobbeltspor og at en dobbeltsporet jernbane skal føres helt til Grenland via Eidangerparsellen. Telemarks fylkesordfører Terje Riis-Johansen, som jo er godt kjent i regjeringskontorene, oppfatter – som jeg også gjør – dette som første steg mot sammenkobling med Sørlandsbanen. Og kommer vi til Gjerstad, bygger vi enkelt videre til Kristiansand. Her kan det tas etappevis med betydelig samfunnsmessig effekt for hver etappe vi bygger ut, sier Skaiaa.

Han snakker seg varm om jernbane, avslører at han stadig snakker med transportkomiteens leder Knut Arild Hareide og ikke er redd for å møte opp på en konferanse eller to. – Men jeg gjør det i full forståelse med den nye ledelsen i Jernbaneforum Sør, understreker 70-åringen.

Sannhetens øyeblikk for jernbanen

I løpet av det neste året vil det bli fattet beslutninger som kan sette standarden for jernbanen for flere tiår frem i tid. Utredninger leveres på løpende bånd. Den politiske viljen avgjør hva som blir resultatet.

Vi blir stadig flere innbyggere i det sentrale Østlandsområdet. Beregninger viser en forventet befolkningsvekst innen 2030 på 39 prosent i Oslo og 34 prosent i Akershus. Bare i Oslo og Akershus er det ventet 450 000 nye innbyggere innen 2040. Befolkningsveksten stiller helt nye krav til et moderne transportsystem. Privatbilismen alene kan ikke ta denne trafikkveksten. Vi trenger en moderne jernbane med hyppigere avganger og høyere hastighet.

Jernbanen er nøkkelen

I kombinasjon med generell økonomisk vekst, økt bilhold og økt arbeidspendling vil presset på transportsystemet øke. Da må vi satse både på vei, på kollektiv og ikke minst på planlegging av nye prosjekt. Jernbanen er nøkkelen i det hele. Løsningen på fremtidens transportutfordringer på Østlandet ligger i en kraftig forbedring av jernbanen. Uten jernbanen sier Statens vegvesen vi måtte bygget 16-felts veg mellom Asker og Oslo sentrum. Jernbanen trengs for å avlaste veisystemet. Derfor er jeg villig til å prioritere jernbanen. Fordi jeg mener det er helt nødvendig. Vi har ikke annet valg.

Jernbaneinfrastrukturen på Østlandet er navet i hele det norske jernbanesystemet. Forsinkelser og innstillinger i trafikken her får en dominoeffekt til andre

regioner og landsdeler. Økt satsing og flere tiltak for å få løst driftsproblemene på Østlandet kommer hele landet til gode. Derfor er det også riktig å satse på utbygging av Intercity først. Det er i Intercity-triangelet det er størst potensial for økt vekst for jernbanen. Dette området må fungere effektivt av hensyn til helheten i jernbaneløstet.

Dyrt, men nødvendig

Transportutfordringene på Østlandet er store, men jeg er optimist. En sterkere satsing må komme, og jeg tror den vil komme. Vi skal se resultater. Alle er enige om at punktlig tog og en mer stabil jernbane er viktig. Dette krever minst like mye penger til drift og vedlikehold som i dag og enda mer til fornyelser. Vi vet at bare fornyelsen av signalanleggene vil sluke store beløp, noe blant annet Jernbanemagasinet nylig har omtalt. Når vi nå også har fått kostnadsberegningen for utbygging av Intercity-triangelet, så gir dette et tydelig bilde av kostnadene. Det er dyrt. Men det er nødvendig.

Mange snakker mye om hvor viktig det er å overføre mer trafikk fra veg til bane. Også her vil tiltak som virkelig monner koste milliarder, særlig hvis både Alnabru og de viktigste godsterminalene skal bygges ut samtidig som kapasiteten og stabiliteten på jernbaneløstet bedres. Og i tillegg til alt dette har vi høyhastighetsutredningens estimater.

Må prioriteres

Selv for oss som vil prioritere jernbanesektoren blant mange andre sektorer, må gjøre krevende prioriteringer blant ulike konsepter og prosjekter. Min holdning er klar:



Utbygging av dobbeltspor i Intercity, sammen med oppgradering av Bergensbanen med ny Ringerikstunnel, må nå ha høyeste prioritet. Utbygging av Ringeriksbanen, sammen med andre oppgraderinger på Bergensbanen, vil ifølge Høyhastighetsutredningen koste om lag 50 milliarder kroner for at reisetiden skal komme ned i litt over fire timer. Legger vi til kostnader for Intercity-utbygging, blir kostnadene svært store. Men dette må prioriteres, og forutsigbar finansiering må avklares når prosjektene vedtas.

Politisk vilje avgjør

Hvor stor politisk vilje er det til virkelig å satse på en moderne jernbane? Hvordan skal dette eventuelt skje? Og hva vil være avklart når Nasjonal transportplan er vedtatt av Stortinget til neste år?

Hvordan jernbanen ser ut om 10 år, 20 år, 30 år, handler til syvende og sist om det er politisk vilje til å satse. Jernbaneverket har nå konkludert med at Intercity-triangelet kan bygges ut på ti år. Jeg mener det nå er svært viktig at de nødvendige beslutningene tas raskest mulig.

« ... svært viktig at de nødvendige beslutningene tas raskest mulig »

For optimal utbyggingshastighet fastslår konseptvalgutredningen for Intercity at linjene mellom Oslo og Halden, Lillehammer og Skien må bygges ut samtidig. Jeg støtter dette. Det må være en forutsetning i det videre arbeidet at hele triangelet bygges ut samtidig. I tråd med utredningens konklusjoner må det bestemmes en slutt dato for prosjektet og forutsigbar

finansiering må avklares på forhånd. Statlig plan må benyttes om nødvendig.

For alle som arbeider med jernbane i Norge, er det viktig at vi får en slutt dato for når Intercity-triangelet skal være ferdig bygget. Det vil være av stor betydning for hele sektoren at vi har et konkret og forpliktende mål å jobbe mot. Da tror jeg vi skal greie å nå målet!

KRAFTIG FORBEDRING:
«Løsningen på fremtidens transportutfordringer på Østlandet ligger i en kraftig forbedring av jernbanen», skriver lederen i Stortingets transportkomité.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

MÅNEDENS GJEST

Navn: Knut Arild Hareide
Tittel: Partileder (KrF) og leder av Stortingets transport- og kommunikasjonskomité



Høy fart betyr mer vedlikehold

Adif har et av verdens mest avanserte måletog som overvåker og avslører de kritiske punktene på det spanske høyhastighetsnett. Vedlikeholdsutgiftene er her fire-fem ganger så høye som på det konvensjonelle nettet.

Tekst: JENS ULRICH PEDERSEN

Én gang i måneden får hver eneste av de 2 665 kilometer høyhastighetsspor i Spania besøk av måletog Seneca. Formålet er å kartlegge tilstanden på spor, skinner, balliser, underbygning, kjøreledninger, sporveksler og overganger til tunneler og viadukter. Dataene benyttes til det som Adif betegner som preventivt vedlikehold, slik at levetiden for infrastrukturen kan forlenges så mye som mulig.

Spion

Egentlig er Seneca navnet på en spansk filosof, men Adif har adoptert både navnet hans og hans filosofi om å «overgå seg selv». Og det nye måletoget, levert av den spanske togprodusenten Talgo, er da også blant verdens ledende på området. Spekket med avansert teknologi, instrumenter, computere og sensorer er Seneca en slags spion for Adif, en spion som i sanntid sladrer om den aktuelle tilstanden på høyhastighetsnett.

– For eksempel gjennomfører vi dynamiske og geometriske tester av spor og kjøreledning, og vi tester euroballisenes tilstand. Men vi gjennomfører også kontroller og analyser av underbygningen og det trykket som toget er utsatt for når man kjører gjennom tunneler.

Med måletoget har vi gjennomført en test på hele 330 km/t gjennom Spanias lengste tunnel på 28 kilo-

PREVENTIVT: En gang i måneden kontrollerer det spanske jernbanelaget Adif tilstanden på samtlige høyhastighetsstrekninger.

FOTO: ADIF



VIKTIG: Pakking og justering av spor er spesielt viktig på høyhastighetsbaner for å sikre passasjerene god komfort.

FOTO: ADIF



VERDENS LEDENDE: Målevogna Seneca er verdens mest avanserte. Det er fullpakket med måleinstrumenter som kartlegger tilstanden på høyhastighetsnettet.

FOTO: ØYSTEIN GRUE



meter, opplyser program- og koordineringssjef i Adif, Antonio Núñez Rivero.

ERTMS-2 klar til bruk

Mens han viser rundt i måletoget, forklarer han at det er usikkert både med det felleseuropeiske trafikkstyrings- og sikkerhetssystemet ERTMS-1 og -2.

– Vi gjennomfører mange tester ute på sporet med ERTMS-2, og det er klart til å bli tatt i bruk på flere strekninger, sier Antonio Núñez.

Adifs vedlikeholdssjef for høy-

hastighetsnettet er også begeistret for det nye laboratorietoget, som de selv kaller det:

– Seneca er uten tvil det viktigste verktøyet vi har til å finne ut hvordan installasjoner, skinner, kjøreledninger og plattformer har det. Det er ekstremt viktig at infrastrukturen er i optimal stand, for det verste som kan skje, er at et høyhastighetstog blir forsinket eller må tas ut av drift på grunn av en defekt eller svikt i infrastrukturen, sier Lourdes Porta til Jernbanemagasinet.

Men hun skynder seg med å føye til at det bare har skjedd noen få ganger.

– Tyverier av aluminiums- og kobberkabler er et økende problem, og vi har måttet innstille AVE én gang fordi et kabelsett var blitt skåret over. Men inngjerdingen av AVE-sporene betyr økt sikkerhet, og vi har verken hatt problemer med selvmord eller påkjørsel av store dyr, for de kan ikke komme inn på sporene, sier Lourdes Porta.

Sunne skinner

Den første AVE-ruten mellom Madrid og Sevilla startet i 1992. Men etter 19 år viser skinnene ifølge vedlikeholdssjefen ennå ingen tretthetstegn:

– Høyhastighetsskinner er litt tyngre og mer kompakte enn konvensjonelle skinner (60 kg/meter

mot 50-54 kg/meter, red.anm.). Man sier at gjennomsnittlig levetid er 25 år, men jeg krysser fingrene for at jeg rekker å bli pensjonert før de skal skiftes ut.

Foruten energiforbruket øker også vedlikeholdsutgiftene når hastigheten økes, forklarer hun:

– Jo høyere fart desto høyere vedlikeholdsutgifter. Det er forklaringen på at kineserne etter forsøk med å kjøre i 450 km/t har gått ned til en marsjhastighet på 300 km/t, for ellers ville utgiftene til vedlikehold av sporene bli så store at det ikke ville være rentabelt.

Adif har et vedlikeholdsbudsjett på 100 000 euro (om lag 780 000 kroner) pr. kilometer høyhastighetsspor. Det er mellom fire og fem ganger så mye som vedlikeholdsutgiftene pr. kilometer spor på det konvensjonelle nettet.

Lourdes Porta forklarer at den høye hastigheten får løsmassene under skinnene til å sige, så det må fylles på med masse og stabiliseres flere ganger enn på det konvensjonelle nettet. Og når vedlikeholdet bare kan foretas om natten, øker utgiftene.

Til gjengjeld er det ikke mer slitasje på skinnene. Når de skal slipes, er avhengig av hvor mange ganger tog har passert, ikke av hvilken hastighet togene har.

Trusselen fra kaniner

En av de mer kuriøse trusslene mot AVE-nettet er kaniner. De graver hull under sporene, og Adif må bruke en halv million euro (nesten fire millioner kroner) i året på å bekjempe dem.

– Kaninene er glad i inngjerdingen fordi den gjør at de kan leve i fred for rovdyr, men de formerer

seg så raskt at vi er nødt til å begrense antallet. Vi har tegnet kontrakter med lokale jegere og firmaer som bruker kaninene til å fore rovfugl med, opplyser Lourdes Porta.

Selve den praktiske del av vedlikeholdsarbeidet foretas av private firmaer som Adif har hyret på kontrakt. Det er en lokal vedlikeholdsgruppe for hver 160 kilometer spor slik at eventuelle defekter kan utbedres raskt.

Adif er også forberedt på hardt vintervær.

– Vi har snøploger og varme i sporvekslene. Men i praksis blir de brukt svært lite, for snø og frost volder oss ikke de samme problemene som jeg kan tenke meg dere må ha i Norge, slutter Adifs vedlikeholdssjef, Lourdes Porta.



«Det verste som kan skje, er at et høyhastighetstog blir forsinket eller må tas ut av drift ...»

Lourdes Porta, vedlikeholdssjef, ADIF



Snøstorm på Oslo S

Bildet er tatt en av de få dagene da det virkelig var snøstorm på Oslo S. Denne vegg av snø gjør bildet diffust, samtidig som det har en spennende dybdeskarphet. Fotografen opplyser at han har brukt lang eksponeringstid. Det gjør at snøen framstår som hvite streker, og det blir tydeligere å se hvilke personer som beveger seg.

Bildet er tatt med Nikon D5100. Lukkertid 1/15 sek, blenderåpning f/5, brennvidde 82 mm, ISO 400.

MITT JERNBANEKILDE

Nam: Rune Fossum
Yrke: Opplæringsleder,
Cargonet
Bustad: Kolbotn



Under pari i Sverige

Den svenske fagforeninga Seko har fått laga ei samanlikning av kor mykje pengar som blir nytta til vedlikehald av jernbanen i Sverige og dei andre EU-landa. For Seko kom det som ei overrasking at det sto så dårleg til. Sverige ligg langt under gjennomsnittet når det blir rekna i høve til brutto nasjonalprodukt, dei hamnar nest sist rekna i høve til talet på togreisande og dei skårar dårlegast av alle på fornyingar i kroner/euro brukte per kilometer jernbane.

Jo lengre jo betre

Lorry Rail, eit dotterselskap av SNCF Geodis, har starta med å køyre godstog på 850 meter. Slik har dei auka kapasiteten med ein tredel og kan køyre 48 semihengarar over hundre mil på 15 timar mellom Perpignan i Sørvest-Frankrike til Luxembourg. I løpet av 2014 vonar selskapet på å få køyre tog som er 1 050 meter lange.

Lyntog i Canada

Ein studie i Canada konkluderer med at det er fullt ut mogleg å byggje ein høgfarbane mellom Quebec via Montreal, Ottawa og Toronto til byen Windsor, som ligg på breidda av Detroitelva. Ein slik bane ville ha vorte 1200 km lang og frykteleg dyr. Ein bane som er berre halvparten så lang mellom Montreal, Ottawa og Toronto derimot, vil vere lønsam både om han blir bygd for 200 km/t (til 105 mrd. kroner) eller for 300 km/t (til 120 mrd. kroner).

Folket har talt

Framlegget om å byggje ein underjordisk stasjon i Stuttgart har støytt på mykje motstand. Men no er saka avgjord ved folkerøysting. 59 prosent røysta for at delstaten Baden-Württemberg, Stuttgart by, flyplassen i Stuttgart og EU skal gå vidare med planane om å leggje Stuttgart Hauptbahnhof under jorda som ein gjennomkøyringsstasjon til nærare 35 milliardar kroner. Motstandarane har demonstrert så heftig mot Stuttgart 21, som prosjektet blir kalla, at fleire hundre er blitt skadde. Men eit fleirtal av tyskarane står opp om prosjektet og tykkjer det er framtidsretta.

Lyntog er miljøvinnar

Den internasjonale jernbaneunionen UIC har publisert ein rapport om fotavtrykka i miljøet frå ulike transportformer der dei har rekna med utslipp heilt frå planfasen til operativt nivå. Lyntog er da frå 3 til 15 gonger meir klimavennleg enn bil og fly.

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

Rapporten er utarbeidd av det rådgjevande konsultentselskapet Systra (sjå heile rapporten på www.uic.org). For å få med miljøverknaden for heile livssyklusen til kvar einiskild transportmåte har dei teke omsyn til alt. Dei faktorane som er med, gjeld utslipp frå planfasen til bygging av infrastruktur og køyrety til bruken av køyretya.

For alle transportmåtene er det bruken som gir størst utslipp. For tog er det ikkje uventa måten straumen er produsert på, som slår sterkast ut.

Om energikjelda (straumen) er produsert med lite fossil energi, det er få tunnelar og



bruer og tett trafikk med god oppfylling av toga, vil det bli låge tal på utslippa. I den andre enden finn ein straum som er produsert med stor del av fossil energi (til dømes gass eller kol), det er mange bruer og tunnelar, og mykje «berg- og dalbane» og låg trafikk, blir klimarekneskapen deretter.

The winner is ...

I Frankrike kjem mykje av straumen frå atomkraft. For Valence (like sør for Lyon)-Marseille blir til dømes utslippa rekna til 11 gram CO₂ per personkilometer medan Taipei-Kaoshing på Taiwan gir 52,7 gram. Bruk av bil gir til samanlikning 151,6 gram og fly 164 gram utslipp.

Der det er enkelt å byggje banane, kjem 89 prosent av utslippa frå køyrestraum, to prosent frå toget og ni prosent frå infrastrukturen. Der det er høg del tunnelar og bruer, kjem 13 prosent av utslippa frå framføringa, to prosent frå toget og 85 prosent frå infrastrukturen.

ÆSJ: Uansett korleis ein reknar på det, vil tog framført med elektrisk kraft vere meir miljøvenleg enn andre transportmiddel, syner ein rapport frå den internasjonale jernbaneunionen UIC.

Hard lut mot gratispassasjerar

Togselskapet PT Kereta Api Indonesia er dyktig lei togreisande som sit på togtaket. Dei har prøvd med bøllegging, dei har sprøyta farga vann på desse passasjerane og dei har smurt inn taket med olje - utan resultat. No blir det andre bollar - for ikkje å seie ballar.

Tekst: ARVID BÅRDSTU **Foto:** AP/ACHMAD IBRAHIM

Det er godt mogleg at Kereta Api Indonesia, Indonesia sitt svar på NSB, manglar kapasitet til å dekkje etterspurnaden i marknaden. Dei har så absolutt ingen problem med å fylle toga. I rushtida går toga smekkefulle, jamvel toaletta er fylte opp med pendlarar. Når det er så fullt inne på toget at den einaste ledige plassen er på taket, ja så klatrar ein opp dit.

Det likar ikkje togselskapet med grunngeving i at det er farleg. Det er eit argument

som det ikkje er vanskeleg å vere samd i. Verre er det da kanskje å skjøne resepten selskapet har valt for å få bukt med problemet.

Goal Bola-bola

Resepten blir kalla Goal Bola-bola og er 20 betongkuler med ein diameter på 10 cm som heng 25 cm over togtaket. Installasjonen er enkel. Ei ramme, omtrent som til eit fotball-

mål, er det som skal til for å halde kulane.

Desse installasjonane blir berre sette opp på banestrekningar for dieseltog. Det er også til å skjøne. Med elektriske tog og køyretråd, ville det nok ha vorte mykje surr. Derfor er det berre på ei strekning på Vest-Java, mellom byane Bekasi (2 millionar innbyggere) og Tambun desse blir å sjå.

Frå selskapet si side blir det argumentert med at dei ikkje har til føremål å drepe nokon, berre skremme folk frå å reise farleg. Å sitje på taket er naturlegvis farleg. Mindre farleg blir det ikkje med desse betongkulene.



SKUMMELT: Takreisande togpassasjerar går skremmande tider i møte på Vest-Java. Denne installasjonen av betongkuler blir montert slik at kulene heng 25 centimeter over togtaket. Føremålet er å hindre folk i å reise sitjande på taket.



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

PRESSEKONTAKTER

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: hlope@jbv.no

PÅ SKRÅTT BAKFRA



Smaalensbanen

Med så mange og store jernbaneplaner som svirrer i luften i våre dager, synes jeg sistesiden får være litt mer beskjeden. Det er likevel ingen småbane som er tema denne gangen selv om navnet kan tyde på det. Og en del av den banen som er nevnt i overskriften, vil i signalsammenheng bli den mest moderne i Norge om et par år. Vi får ile til med å fortelle at Smaalenene var det gamle navnet på amtet Østfold, og i tillegg til den teknologiske revolusjonen som står for døren på Østfoldbanens østre linje, har vi også et jubileum som en historisk knagg å henge omtale av banen på. Det er i år 130 år siden strekningen Ski–Mysen–Sarpsborg ble åpnet for vanlig drift; strekningen Ski–Spydeberg ble åpnet for midlertidig drift alt 1. februar i 1882.

Det bodde nærmere 100 000 mennesker i Smaalenene omkring 1870, og det var bare naturlig at det vokste fram et ønske om jernbane også i denne delen av landet. Ifølge Østvedts jernbanehistorie kom tanken om en jernbane gjennom Østfold opp i 1866. Det var en bane fra Kristiania gjennom amtet – eller fylket som vi sier i dag – mot riksgrensen og videre i retning av Uddevalla. Det er likevel ikke helt rett, det ble snart snakk om to baner, og lokaliseringdebatten ble ikke tammere her enn andre steder. Tilhengerne av en bane langs kysten stod opp mot dem som ville ha en innlandsbane, og diskusjonen gav også gjenlyd i Sverige. Byen Fredrikshald i Norge var det viktigste markedet for næringslivet i Dalsland i Sverige. Svenskene der kalte Fredrikshald bare for Staden.

Selvfølgelig kom Carl Abraham Pihl også inn i denne saken, og her var det ikke snakk verken om smalspor eller annen sparing. Han foreslo kort og godt to baner på deler av strekningen mot Sverige. Det var enkelt spor mellom Kristiania og Ski og mellom Sarpsborg og riksgrensen. Men mellom Ski og Sarpsborg ble det foreslått en kystlinje mellom Moss og Fredrikstad og en indre linje som til slutt kom til å gå via Spydeberg, Askim, Mysen og Rakkestad.

Minnet om det økonomiske oppgjøret med engelskmennene etter Hovedbanen var ennå levende i Norge så i Østfold ble det vedtatt statsbane med norske penger. Stortinget gjorde vedtak om begge linjer 5. juni 1873, men skulle Smaalensbanen også bli en mellomriksbane, måtte linjevalget i Sverige komme på plass. Det ble den såkalte Dalslandsbanan som vant frem, og som ble sikret norsk og svensk kapital i 1873. Aksjetegningen dro inn mer enn 900 000 kroner, hvorav Fredrikshald by tegnet seg for nærmere en halv million. På grunn av økonomisk tilbakeslag i Sverige kom fremdriften senere under press, og Fredrikshald by måtte stille opp med mer penger. Det var livsviktig for byen at Dalslandsbanan ble ferdig samtidig med Smaalensbanen i Norge og Bergslagsbanan i Sverige. Og i motsetning til hva som skjedde med

krangelen om engelsk kapital til Hovedbanen, vedtok Stortinget i juni 1876 å yte et lån på 1,5 mill. kroner direkte til det svenske aksjebolaget som bygde Dalslandsbanan. Det var selveste Johan Sverdrup som med et sjeldent innslag av vennlighet mot svenskene sterkest forsvarte forslaget som ble vedtatt med 79 mot 26 stemmer.

Ni år etter stortingsvedtaket var således 250 km ferdig bygget mellom Kristiania og riksgrensen – et tankevekkende fremdriftstempo i dag. Og i 2013 skal den 80 km lange Østre linje mellom Ski og Sarpsborg som den aller første erfaringsstrekning være utstyrt med det nyeste nye av signal- og kommunikasjonsanlegg: ERTMS der lokføreren får alle signaler inn på et display i førerrommet. Vi går spennende tider i møte.

Reidar S H

