

Jernbanemagasinet nr. 1-2015

Jernbane

GODS:
NY MODELL FOR
TERMINALDRIFT
GODT MOTTATT

Med togene
eksporteres fisk
for sju milliarder
kroner årlig

BJØRN KANSTAD, mangeårig
godsaktør på bane

Gods må løftes

Godstrafikken på bane kan kollapse hvis det ikke satses.

Bjørn Kanstad har lyktes før og har resepten klar.



Jernbaneverket

Jernbane

JERNBANEMAGASINET
nr. 1-2015

Ansvarlig redaktør:
SVEIN HORRISLAND

Redaktør:
TORE HOLTET

Fotojournalist:
ØYSTEIN GRUE

Journalist:
ARVID BÅRDSTU

Medarbeidere i dette nummeret:
Anne Mette Storvik, Olav Nordli og
Stig Herjuaune

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 04.02.2015



Jernbaneverket

Utgitt av:
Jernbaneverket
Stortorvet 7
Oslo
www.jernbaneverket.no
Opplag: 7 300

Design:
REDINK
CHRISTEN PEDERSEN
www.redink.no

Forsidefoto:
KARL INGE PUNSVIK
Rettelse: Forsidefoto i nummer 8 2014
var tatt av Lars Frøystein

Trykk og distribusjon:
RK GRAFISK



ISSN 1891-1676

[www.jernbaneverket.no/
jernbanemagasinet](http://www.jernbaneverket.no/jernbanemagasinet)



DET STORE BILDET

Rombaksbotn gjenoppstår

tekst ARVID BÅRDSTU foto KARL INGE PUNSVIK

ROMBAKSBOTN var byen som forsvant da Ofofbanen sto ferdig. I dag er det bare noen tufter som vitner om denne rare byen som ble anlagt innerst i Rombakfjorden under byggingen av Ofofbanen.

Men så har underet skjedd; byen har dukket opp igjen - som en miniatyrby. Snart kan den beskues av alle som vil se hvordan denne rallarbyen, som brått vokste fram og omtrent like fort forsvant, så ut. Her bodde på det meste mer enn 500 mennesker fordelt på 80-90 hus. Stedet hadde dampskiphavn, her var tollere og politi, byen hadde postkontor, skole og fengsel, men ingen kir-

ke. I Rombaksbotn var det mange butikker; skomaker, skredder, urmaker, baker - og bordell. Byen eksisterte i fire-fem år, og ble innimellom rammet av ras og branner. Både hus og mennesker forsvant. Noen hus ble til aske mens andre befinner seg i Narvik - i daglig bruk, som det heter.

Dette kunstverket av en miniatyrby er laget av Per Henrik Mørk, og er finansiert av et bredt spleiselag, inklusiv Jernbaneverket. Den gjen-skapte byen blir etter hvert å beskue på Narvik stasjon. Utstillingen blir offisielt åpnet av jernbanedirektør Elisabeth Enger torsdag 12.mars kl. 15:00 under Vinterfestuka. //



SIGNALER

Framtiden

Av Elisabeth Enger

FOR TIDEN ARBEIDES det med en rekke utredninger og planer for hvordan jernbanen skal utvikle seg i fremtiden. Arbeidet med Nasjonal transportplan for neste periode, som strekker seg fra 2018 til 2027, er i full gang i samarbeid med de øvrige transportetatene og Avinor. Og vi i Jernbaneverket skal i mars presentere vår perspektivanalyse der vi ser langt fram i tid.

I et langt perspektiv er det naturligvis vanskelig å være helt konkret. Vi vil helt sikkert se en rivende teknologisk utvikling innen alle transportmidler, og vi vil møte klimautfordringer som må tas med det største alvor. I og rundt de store byene er det liten tvil om at toget må være en viktig del av løsningen, mer enn noen gang i moderne tid. Ikke bare av miljøhensyn, men for at folk skal komme seg til og fra arbeid.

Et annet område som det er viktig å belyse, er utviklingen på de lengre jernbanestrekningene, - ikke minst når det gjelder gods. De siste årene har godstrafikken på jernbane vært under press. Kontainertrafikken på hovedrelasjonene våre har siden 2008 vært i nedgang, men kan heldigvis vise til en liten oppgang igjen i 2014. Men hva skal til for at jernbanens rolle i godstrafikken skal bli større også inn i fremtiden? Den kompetansen vi nå får om godsstrømmene, ønsker vi i Jernbaneverket å bruke til å legge bedre til rette for gods på jernbane.

Jernbanemagasinet setter temaet gods under debatt i denne utgaven. Vi blir presentert for foreløpige funn fra arbeidet med den store godsanalysen som underlag til NTP, og vi får synspunkter både fra de som er i bransjen i dag, og fra en som tør å reise spørsmål ut fra mangeårig erfaring i bransjen. Dette er en viktig debatt som forhåpentligvis sporer til ytterligere synspunkter.

En framtid der jernbanen tar vesentlige godsvolumer vil være en god framtid.

08

Hovedsaken: Må satse mer på gods

Godstrafikken på jernbanen står i fare for å kollapse om det ikke satses. Bjørn Kanstad, som står bak flere vellykkede godssatsinger, ønsker seg et mer operativt jernbaneverk, mange og enhetlige kryssingsspor, fjernstyring og elektrifisering, effektive terminal-løsninger og nye togforbindelser i nord og sør.

26

En effektiv nøtteknekker

Senioringeniør Øyvind Stensby knekker nøtter med 15 000 volt og gleder seg over at investeringsbudsjettet til jernbanen er femdoblet siden han begynte.

28

Nye anlegg får skamros

«Bedre kan det ikke bli!». NSBs togpersonell sparer ikke på superlativene når de omtaler de nye anleggene som sørger for at togene kan snu og parkere på Eidsvoll.

32

Bane i full fart

Ringeriksbanen bør gå over Helgelandsmoen og kan stå ferdig til Hønefoss i 2024 hvis planprosessen går på skinner. En dag tapt betyr en dag senere byggestart.

42

Tar pulsen på lakseelv

I forbindelse med bygging av ny Ulriken-tunnel i Bergen gjennomfører Jernbaneverket en omfattende kartlegging av fisk og gyteplasser i Hordalands beste lakseelv.

Les også:

- 06 Stasjonsinngang i særklasse
- 07 Går for Torgård
- 36 Jakter på forbedringer
- 40 Steiner i løse lufta
- 48 Gløder for Dovrebanen
- 49 + 20 grader hele året
- 50 Ofotbanen - Norges Suez-kanal

Ting må gjøres rimeligere og kjappere

BJØRN KANSTAD



TITT, TITT: Upsete haldeplass vart stengt eit døgn då det var umogleg å kome seg av og på toget. Her måtte ein hjullastar inn for å rydde plattformen.

BERGENSBANEN

Vinter som i «gamle dagar»

Det er lenge sidan det har vore så mykje snø på fjellet på Bergensbanen at folk må tenkja seg om lenge og vel før dei hugsar når det var. Men toga går.

tekst ARVID BÅRDSTU foto ERLING AKERLIE

ALLE VEIT at vinteren på høg fjellet kan vere utfordrande sjølv om det ikkje har vore slik dei siste åra. Ikkje sidan 1994 kan snøkoordinatoren John Himle hugse at det har vore så mykje snø som i år:

- Særleg i området kring Upsete og Mjølfjell er det mykje snø. Der er snødjupna på nærare to meter. På Finse er det om lag 1,60 meter snø. Det som har vore krevjande, er å halde plattformene reine for snø. Sjølv bana har det gått bra å halde oppe med unnatak av nokre timars stenging som følgje av rasfare.

Himle og kollegaene håpar at snøen no blir liggjande i ro. Det verste er når vêret snur brått til mildvêr og mykje regn.

- Da kan rasproblematikken fort kome fram. No skal vi ta og rydde i skjeringane. I siderrenget er det sett opp skjermar som skal hindre ras. Det har ikkje vore prøvd så mange år, men eg trur nok det vil stabilisera snømassane oppe i fjellsida.

Travelt. Naturleg nok blir det mykje å gjere når vêret står på. - Me er ikkje fleire enn det som trengst. Eit arbeidslag på fem mann ligg på Myrdal. Me har to mann i Hallingdalen som tek ettermiddagsskiftet og så er det ein mann på Finse per skift, seier Himle.

- Heldigvis er mange av kryssingsspora innebygde. Som Kongsnut/Tunga, Fagernut/Finsetunnelen og Hallingskeid. Sånn sett er det ikkje verst her oppe på fjellet no.

Men mykje kan skje. Me har att både februar, mars og april. For tre år sidan kom det tung snø tidleg i mai. Då var det ein arbeidsmaskin som sette seg fast. Og i mai har me slutta med snøberedskapen òg. Eg håpar han snøar frå seg i vintermånadene, seier John Himle, som ser fram til lysare dagar på fjellet utover våren. Men det skal òg seiast, som bileta til Erling Akerlie syner, det er vakkert med mykje snø. //

38 milliarder kroner er prisen Stagecoach/Virgin må ut med for å få kjøre IC-togene på East Coast Mainline (London-York-Newcastle-Edinburgh) i åtte år.

104 personer omkom på den svenske jernbanen i fjor. 90 av dem oppholdt seg ulovlig i sporet mens 11 ble drept ved kryssing av planovergang.

288 elg og rein ble påkjørt og drept av tog på Nordlandsbanen i 2014 mot hele 799 dyr året før. Føring, rydding av kratt, samarbeid med reineierne etc. hjelper.

950 kroner er nå prisen for å bli tatt for sniking på toget. Det er en økning på 200 kroner. Betalt med faktura blir prisen 1150 kroner. Unge slipper med 950.



FORLØSENDE: Den runde vestibylen ble et forløsende grep for å tilpasse inngangen til terrenget.

NATIONALTHEATRET STASJON

Stasjonsinngang i særklasse

17 år etter åpningen har Oppgang vest ved Nationaltheatret stasjon i Oslo fått Norges gjeveste arkitektpris i selskap med blant andre Grieghallen og Ishavskatedralen.

tekst OLAV NORDLI foto JIRI HAVRAN

A. C. HOUENS FONDS diplom tildeles av Kulturdepartementet og Norske arkitekters landsforbund. Prisen har tradisjon tilbake til 1904 og deles ut hvert tredje år.

«Totalt sett er Oppgang vest et vakkert og helstøpt arkitektonisk fremragende prosjekt som står like flott i dag som da det ble ferdig, og som vil fortsette å gi merverdi til folks daglige reise i lang tid fremover,» heter det i juryens begrunnelse.

Bruken av betongmaterialer, den spesielle akustikken i vestibylen og den kunstneriske utsmykningen er noe av det som

trekkes fram av juryen.

Oppgang vest ble bygget samtidig med at stasjonen ble utvidet fra to til fire spor i 1998/99.

Dronningparken. - Jeg husker dette som et fantastisk prosjekt å jobbe med, sier Arne Eggen, som var den ansvarlige arkitekten på oppdrag fra Jernbaneverket.

- Den runde vestibylen med kuppelformet tak ble et forløsende grep for å tilpasse inngangen til terrenget i Dronningparken. I mange år hadde en sirkel med lindetrær dannet et lysthus. Nå ble det plantet friske trær i

Jeg husker dette som et fantastisk prosjekt å jobbe med.

ARNE EGGEN, arkitekt

parken over vestibylen. Samtidig fikk vi en flott skålformet plass foran inngangen, sier Eggen, som fremhever samarbeidet med kunstneren Terje Rolkvam om utsmykningen av gangrampene.

Arne Eggen mottok diplom fra kulturminister Thorild Widvey sammen med Jernbaneverkets Anne Kathrine Kalager, som var prosjekteringsleder for utbyggingen.

Houens Fonds Diplom er tidligere tildelt Holmlia holdeplass og vognhallen i Lodalen; begge tegnet av Arne Henriksen ved NSB Arkitektkontor. //

GODSTERMINAL

Går for Torgård

Nå er det ikke lenger noe å lure på: Et fremtidig logistikk-knutepunkt for Trondheim må ligge på Torgård på Heimdal – helt øst i Trondheim. Dette er i tråd med næringens ønsker.

tekst ARVID BÅRDSTU
illustrasjon MULTICONSULT



FRAMTIDSBILDE: Slik kan den nye godsterminalen på Torgård i Trondheim bli seende ut om en del år. "Bildet" viser terminalen sett fra Vassfjellet med Tiller og Heimdal i bakgrunnen til høyre. Hvis terminalen i første omgang skal tilrettelegges for trucker/reachstackere, vil det bli noen færre spor.

BARE HER, HVOR flere godsaktører er etablert, kan gods på bane vokse framover mot 2050.

Torgård er en dyrere løsning enn Søberg på Melhus. Men selve terminalen blir rimeligere. Årsaken er at det ikke går jernbane til Torgård i dag. For å få togene sørfra opp til den nye terminalen må det bygges en 7,8 km lang tunnel gjennom Vassfjellet.

- Dette sporet, som vil få en stigning på 13,5 promille, vil sammen med nåværende bane utgjøre et dobbeltspor mellom Søberg og Heimdal. Når godstogene og regiotogene kan kjøres her, frigjøres kapasitet på dagens bane. Dette vil legge til rette for ytterligere

vekstmulighet for persontrafikken sørover når det blir behov for det, forklarer Jernbaneverkets prosjektleder Raymond Siiri. Mellom Marienborg og Heimdal er allerede kapasitetsutnyttelsen over 100 prosent i rushtiden.

Trinnvis utbygging. Med utgangspunkt i Heimdal stasjon kan Torgård-alternativet bygges ut trinnvis. Det første trinnet vil være nytt dobbeltspor fra Heimdal stasjon til terminalen på Torgård. Trinn 2 vil være den nye tunnelen i Vassfjellet.

- Men allerede før endelig avgjørelse om ny terminal, er det planer om å forsterke den termi-

nalen vi har på Heggstadmoen, opplyser Siiri.

På Heggstadmoen, som i dag benyttes av biltog, vil det om ikke lenge bli bygd en mini kombiterminal med kapasitet til to godstog i døgnet. Det vil si at godstogoperatørene kan fylle et tog med både biler og containere som kan losses her.

- Det som trengs, er å anlegge et par spor i tillegg til dagens, og å forsterke grunnen for de tunge reach stackerne som skal løfte containerne. Det første trinnet for denne terminalen er kostnadsberegnet til 50 millioner kroner og kan være ferdig neste år, forteller Siiri. //

JERNBANETEKNIKK Populært fag

Studentene som like før jul gikk opp til eksamen i jernbanetekniske fag ved Høyskolen i Oslo og Akershus, ble bedt om å evaluere de ulike forelesningene/foreleserne og studiet for øvrig etter en skala fra 1 til 5, der 5 var toppscore. Sommert og dividert ble gjennomsnittscoren utrolige 4,7! Enda mer positivt er at de fleste synes at jernbaneteknikk er så interessant at de ser det som en karrierevei. Foreleserne var Christopher Schive (introduksjon og miljø), Margareta Viklund (underbygning), Hallstein Gåsemyr (bruer og sporføringsteknikk), Trine Bye Sagen (tunneler), Maria Skartsæterhagen (sporgeometri og tilstandskontroll), Frode Teigen (overbygning, tilstandskontroll skinner, sporarbeider og helseviseid spor) og Kristin Lysebo (prosjektering i Novapoint).

GODS TIL KONTINENTET Nye ruter

Fra og med 1. januar kjører Samskip Van Dieren seks ukentlige godstogpendler mellom Göteborg og Duisburg i Ruhr-området i Tyskland. Disse godstogpendlene kommer i tillegg til de allerede eksisterende 11 rundturer som hver uke går mellom Duisburg og Nässjö/Katrineholm. Togene trekkes med lokomotiv fra Hector Rail som kan kjøre gjennom Danmark uten å måtte skifte lok. Disse godstogene kan frakte alle typer containere og trailere inkludert såkalte megatrailere. Samskip Van Dieren mener dette også vil være et utmerket tilbud for gods til og fra Nord-Norge og Nord-Sverige via terminal enten i Göteborg eller i Katrineholm. Den 140 dekar store terminalen deres i Duisburg er sentral for gods til og fra hele Europa.

Et være eller ikke være for **goods** på bane

– Uten at det virkelig satses på skinnegående godstransport, er det fare for full kollaps, sier **Else Marie Marskar**. Hun leder arbeidet med den store godsanalysen i Norge.

tekst TORE HOLTET foto ØYSTEIN GRUE

OVER SALTJELLET:
79 prosent av godset som skal mellom Oslo og Bodo tar toget over Saltfjellet.



Togpendlene vil kunne øke volumet med 50 prosent.

ELSE MARIE MARSKAR,
prosjektleder for Bred
samfunnsanalyse av
godstransport

TALL FRA Transportøkonomisk institutt viser at 92 prosent av godstrafikken mellom Oslo og Narvik går med tog. På strekningen Oslo-Bodø er jernbaneandelen 79 prosent mens den fremdeles ligger på over 50 prosent på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Oslo-Helgeland.

- Baneandelen er imponerende stor for togpendler som stråler ut fra Alnabru og for transport av malm, sier prosjektleder Else Marie Marskar. Men hun legger til: - Det ser ut som om jernbanen tar en stor del av nedturen og trenger tid for å ta sin andel av oppturer.

Som følge av finanskrisen gikk godsvolumene ned for alle transportmidler. Togpendlene ble samtidig rammet av dårlig regularitet på jernbanenettet, og konteinerandelen på bane har falt siden år 2009 og hadde først en svak oppgang i år 2014.

Reduksjonen har til sammen vært på 90 000 TEU (20 fots containere).

Store veiinvesteringer. Marskar viser til at Norge gjennom tiår har bygd ut hovedveinettet mens jernbanen ikke er blitt tilsvarende oppgradert.

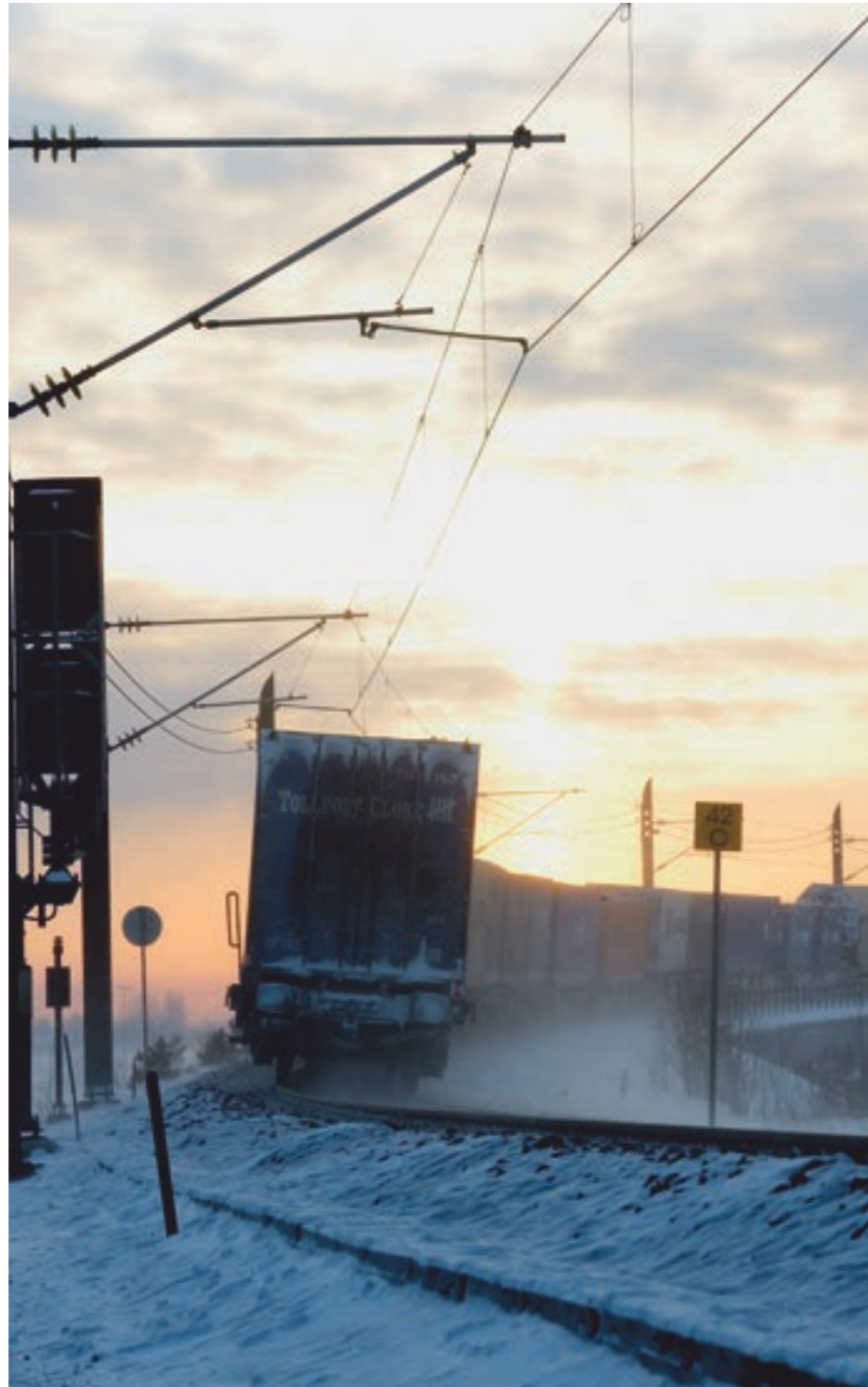
- De stadig bedre veikorridorene går parallelt med jernbanen, med unntak av E6 nord for Fauske og E39 langs Vestlandskysten. At veiutbyggingene i stor grad er bompengefinansiert, ser heller ikke ut til å ha den dependente effekten man kunne forvente.

Marskar poengterer at aktørene gjerne vil være nær de sentrale jernbaneterminalene, men der er det ikke plass.

- Behovet for reinvesteringer både i linjenett og terminaler har vært synlig lenge, og er både stort og kostnadskreven. Oppgraderingen på linjenettet er i gang, og nå kan sannsynligvis heller ikke oppgraderingen av terminalene skyves lengre ut i tid.

Dilemmaer. Det er samlasterne som fyller størstedelen av togpendlene, og terminalene planlegges oppgradert for gods pakket i containere eller semitrailere. Investeringsbehovet er anslått til titalls milliarder kroner.

- Her kommer vi raskt opp i et dilemma: Av den totale veitransporten på 260 millioner tonn ble det i 2013 fraktet om lag 1 million tonn post og samlast lengre enn 500 kilome-



De stadig bedre veikorridorene går parallelt med jernbanen.

ELSE MARIE MARSKAR

ter. Dette synliggjør at vekstpotensialet er begrenset hvis de oppgraderte jernbaneterminalene bare skal rettes mot containere og samlastet gods. For å bedre lønnsomheten i investeringene, bør det vurderes om jernbaneterminalene også kan være attraktive for andre varegrupper.

- Hvis terminalinvesteringene uteblir, kommer vi opp i et annet dilemma: Da vil sannsynligvis mye «jernbanegods» flytte over på veiene mellom de store byene. Og når samfunnet prioriterer å investere i stor kapasitet på jernbanenettet for persontransportens del, vil det være vanskelig å forklare hvorfor ikke den ledige kapasiteten skal benyttes til effektiv, sikker og miljøvennlig godstransport på jernbane.

Kan øke med 50 prosent. - Hva slags tiltak trengs hvis godstransporten på bane skal øke igjen?

- Først av alt må det legges til rette for varene som vil være på jernbanen, som det konteineriserte og samlastede godset, malmen, kalken, tømmeret og den ferske fisken. Det er viktig å hente tilbake de 90.000 «tapte» containere og tilrettelegge for tømmereksport som søker til banen. For tiltak på terminaler har vi så langt sett på åtte ulike scenarier, og det er lett å få positivt utslag for jernbanen. Men da må terminalene i Oslo, Bergen og Trondheim fungere. I tillegg er det mye som taler for at jernbanen vil tjene på en mer desentralisert terminalstruktur i Oslofjordområdet.

- Alnabru synes å ligge meget gunstig til om vi ønsker en høy grad av godstrafikk på bane. Så hvis vi beholder og utvikler Alnabru og i tillegg åpner for en terminal på Vestby, viser de foreløpige beregningene at togpendlene vil kunne øke volumet med 50 prosent.

Marskar mener også at rammebetingelsene må vurderes: - Det finnes 10 000 transport ører på vei og over 1 000 på sjø. På jernbanenettet er det åtte aktører som er godkjent for godstransport, og de sliter med å tjene penger.

Tenke annerledes. Det var i forbindelse med framleggelsen av Nasjonal transportplan for 2014-2023 at det ble bestemt å utarbeide en bred samfunnsanalyse for godstransporten. Det overordnede målet skal være å «bidra til

trafiksikker, miljøvennlig og samfunnsøkonomisk effektiv transport.» Ett delmål er å overføre gods fra vei til bane og sjø.

- Vi ser verden annerledes nå enn da vi startet arbeidet, innrømmer Marskar. - I alle tidligere nasjonale transportplaner har strategien vært å omfordele gods fra vei til bane og sjø, med påfølgende frustrasjon om hvorfor man ikke har fått det til. Analysene har vært konsentrert mot forbruksvarer og stykkgoods i containere. På den måten har man ikke fanget opp helhetsbildet: Varetransport både globalt og nasjonalt består nemlig i hovedsak av innsatsvarer som skal inngå i bedriftenes produksjon - som trelast, papir, metall, kjemiske produkter og andre råvarer og kapitalvarer som maskiner og produksjonsutstyr. Det bygges opp transportstrukturer og -kapasitet for disse varene, og det lages også gunstige transporttilbud for andre varer. Det gjør at vi må tenke annerledes rundt gods og lage en nasjonal strategi for alle typer godstransport.

Det godset jernbanen ikke tar ansvar for, flyttes over på veinettet.

Biler fra øst. De analysene som så langt er gjort, tyder på at det meste av kundene er fornøyd med transporten. Det er altså ikke enkelt å flytte gods mellom ulike transportmidler.

- Når nye varestrømmer oppstår, framstår lastebilen som mest fleksibel. Jernbanen trenger mye lenger tid, for eksempel til å bygge etterspurte kombi- eller tømmerterminaler. Når veitrafikken øker, har det også sammenheng med hvem vi handler med. Nå kommer flere varer fra øst der lastebilnæringen er lavt priset, og da blir det mer veitransport til Norge. Innslaget av utenlandske biler i Norge er økende.

Marskar understreker at lastebilen gjør hoveddelen av arbeidet på korte avstander - men også på lengre transporter der de andre transportformene ikke tilbys eller har stor avstandsuremppe.

- Det pågår dessuten en sterk innovasjon i veitransporten for å gjøre denne mer effektiv, sikrere og mer miljøvennlig. Blant annet jobbes det med langtransport som skal benytte elektrisk kraft og hvor lastebilene kanskje kan sammenkobles som tog. Er jernbaneaktørene like innovative og klare til å møte framtidig konkurranse?

Personer eller gods. Den sterke fokuseringen på persontransport skaper utfordringer for jernbanegodset, fastslår Marskar. - I rush-tiden må selvsagt persontogene prioriteres. Men hvis persontogene skal ha faste ruter og hyppige avganger store deler av døgnet, blir det utfordrende med konkurransedyktig godstransport på jernbane. Det samme gjelder for ønsket om effektiv gjennomføring av drift og vedlikehold. Jo lavere prioritet og jo mindre andel av reisetidsforbedringer godstransporten får av investeringene på bane-nettet, desto sterkere blir konkurransen fra veien hvor godstransporten ikke har slike ulemper. Og igjen: Det godset jernbanen ikke tar ansvar for, flyttes over på veinettet. Derfor er vi nødt til å se helheten, og tilrettelegge for kapasitet der vi ønsker godset.

- Hvis vi ønsker en annen utvikling enn den vi har hatt fram til nå, må vi legge til rette for det vi ønsker mer av. Heldigvis fins det eksempler på vellykkede strategiske grep som har gitt økt jernbanetransport. En av dem var overgangen til containerbaserte pendeltog som ble gjennomført for 10 til 20 år siden. Satsingen på direktetog mellom Oslo og Narvik fra 1993 har også vært en stor suksess. Store mengder gods som skal til Nord-Norge transporteres på Kongsvingerbanen via Sverige og Ofotbanen. I retur sendes laks og ørret. Siden 2007 er denne fisketransporten med tog mer enn tredoblet. Togtransport med tømmer i malm og mineraler har også økt.

- Utfordringen framover blir å følge handelsstrømmene, lokalisere konkrete varegrupper og strekninger for gods som kan transporteres på bane, og bygge opp et pålitelig linjenett med terminaler som fungerer. Når godset først er på en jernbaneterminal, og det er en tilsvarende terminal der godset skal, da er toget uslående! //

Tallenes tale

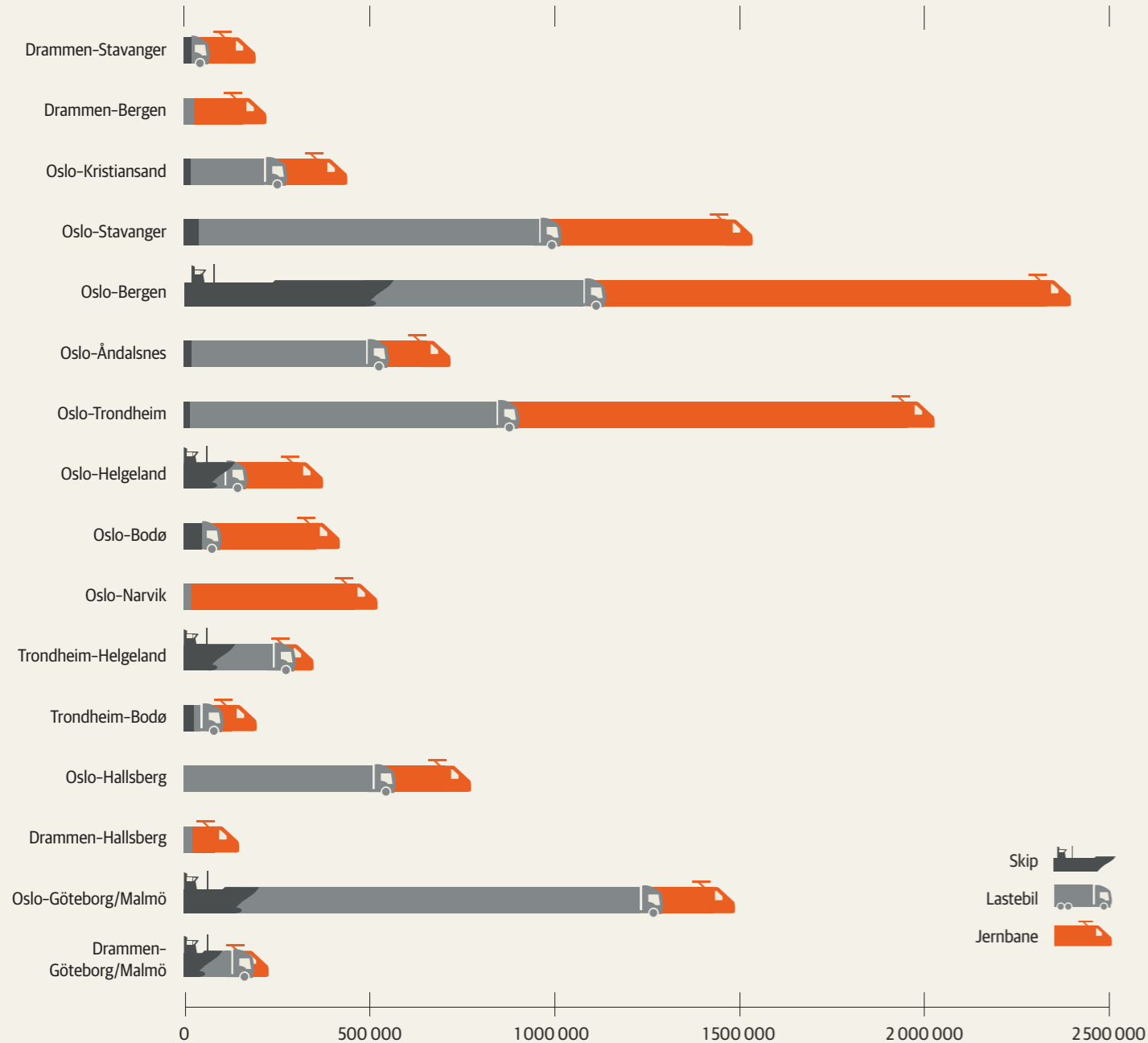
Jernbanen står fremdeles for en stor andel av godstransporten på de lengste pendlene mellom sør og nord. Det er tøffere konkurranse på kortere distanser, samt inn og ut av landet.

tekst TORE HOLTET illustrasjon MARIUS HOLE / REDINK

Fordeling mellom transportmidler 2011-2013

Denne oversikten viser transportmengder i tonn fordelt på jernbane, lastebil og skip på forbindelser der det går jernbane. Baneandelen er størst på Oslo-Narvik og Oslo-Bodø med henholdsvis 92 og 79 prosent.

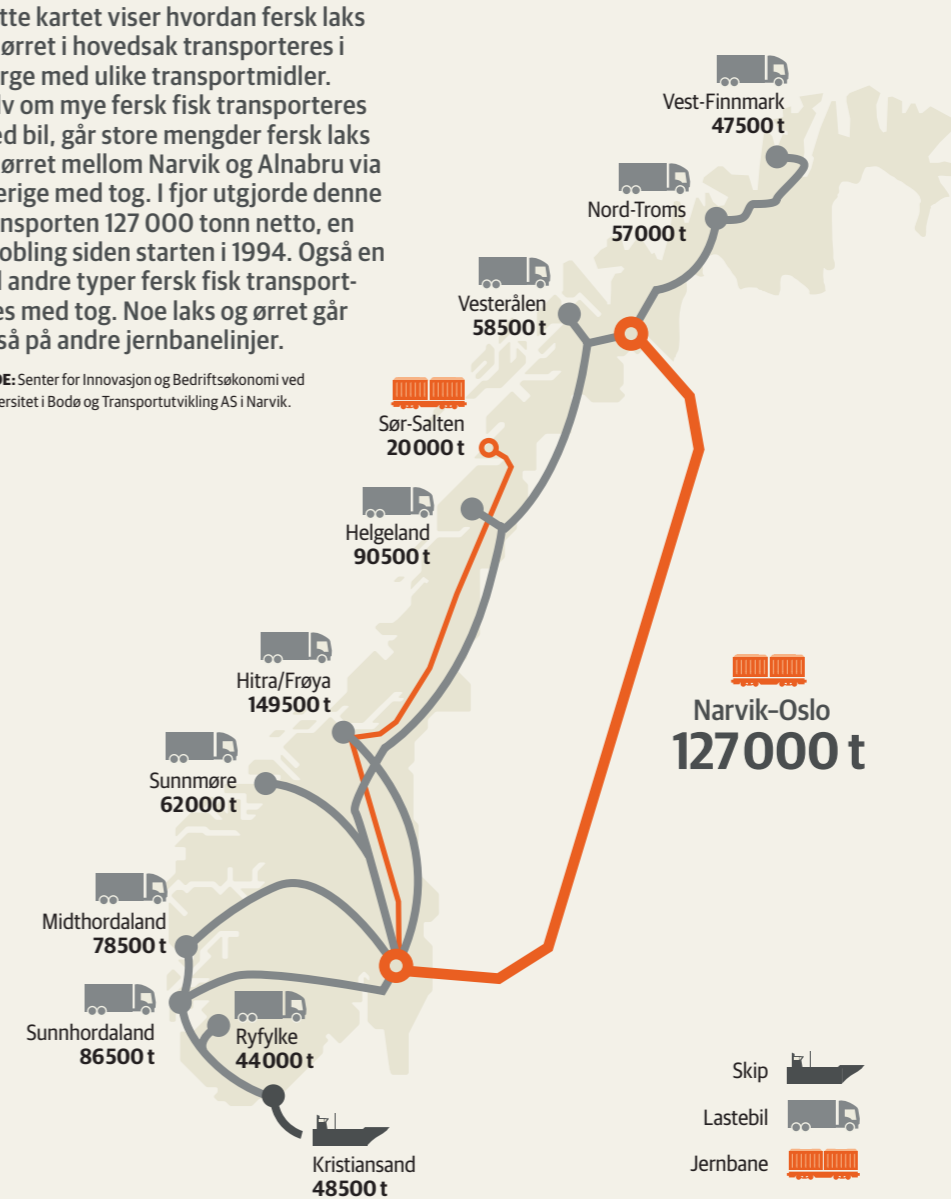
KILDE: Transportøkonomisk institutt(TØI).



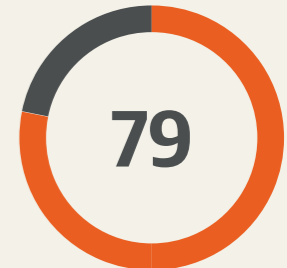
Stor fisketransport med tog (2013)

Dette kartet viser hvordan fersk laks og ørret i hovedsak transporteres i Norge med ulike transportmidler. Selv om mye fersk fisk transporteres med bil, går store mengder fersk laks og ørret mellom Narvik og Alnabru via Sverige med tog. I fjor utgjorde denne transporten 127 000 tonn netto, en tidobling siden starten i 1994. Også en del andre typer fersk fisk transporteres med tog. Noe laks og ørret går også på andre jernbanelinjer.

KILDE: Senter for Innovasjon og Bedriftsøkonomi ved Universitetet i Bodø og Transportutvikling AS i Narvik.



92 prosent av godstrafikken mellom Oslo og Narvik går med tog.

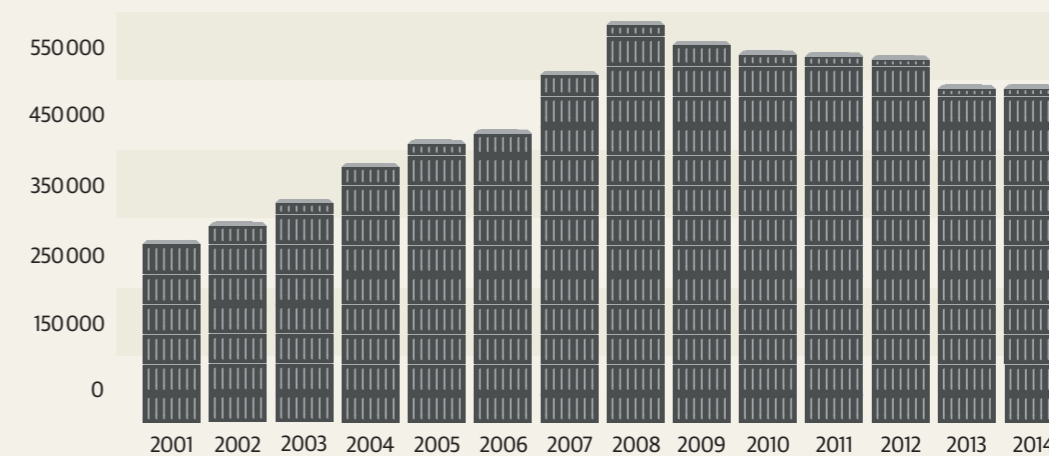


På strekningen Oslo-Bodø er jernbaneandelen 79 prosent.



Togandelen er om lag 50 prosent på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Oslo-Helgeland.

Kombitrafikkens utvikling 2001-2014



Kombitrafikken på bane ble i 2001-2008 fordoblet. Siden den gang er volumet på jernbane målt i antall TEU (20 fots konteinere) gått ned - helt til i fjor da trafikken igjen økte noe.

KILDE: Transportøkonomisk institutt(TØI).



GI FULL GASS: Einar Spurkeland i DB Schenker (t.v.) og Karl Ivar Nilsen i CargoLink støtter Jernbaneverkets nye modell for terminaldrift. Nå vil de ha den gjennomført på alle terminaler raskest mulig.

DB SCHENKER

Alle bekker små ...

Jernbaneverket har presentert en rekke tiltak som skal bedre situasjonen for godstogselskapene på kort sikt. For å styrke konkurransekraften til toget på lang sikt, kreves tiltak som får kjøretiden ned og lengden på togene opp.

tekst ARVID BÅRDSTU OG TORE HOLTET foto JAN LILLEHAMRE

Kundene våre krever at noe skal gjøres her og nå.

EINAR SPURKELAND, markeds- og kommunikasjonsjef i DB Schenker

ETT AV DE VIKTIGSTE TILTAKENE

vi kan bidra med, er at Jernbaneverket nå kan drifte godsterminalene som en ressurs vi disponerer helt og fullt. Dessuten blir det nå like vilkår for alle som vil kjøre godstog, sier trafikkdirektør Bjørn Kristiansen, som har trukket fram flere tiltak fra ermet. Alle skal kunne gjennomføres raskt og bidra til å bygge opp om omdømmet og lønnsomheten i godsnæringen.

Terminalenheten i Trafikkdivisjonen inntar nå førerretet for godsterminalene og skal sørge for regler og rammer for bruken. Terminalenheten skal også gi en form for sertifisering av dem som skal levere tjenester til godsselskapene på disse terminalene.

Terminalenheten skal videre planlegge ruter for godstogene helt inn på riktig spor på terminalen, og blir bindeleddet mellom aktørene. På denne måten vil behovet for egne ansatte reduseres for de private aktørene som leverer terminaltjenester. Målet med disse tiltakene er å kutte kostnader for godstogselskapene.

- Vi er fornøyd med det som er skissert for terminalene. Det er en stor fordel at Jernbaneverket sitter på hele eierskapet og kan fordele kapasiteten. Dessuten åpner denne løsningen for samarbeid på terminalene om å få arbeidet gjort billigst mulig. Et eksempel er samarbeid om reservemaskiner i stedet for at alle sitter med sine egne. Det er ikke sikkert løftene blir noe billigere, men de blir heller ikke dyrere. På sikt forventer vi totalt sett en billigere terminalhåndtering, sier adm. dir. Karl Ivar Nilsen i CargoLink.

FAKTA

Strakstiltakene

Jernbaneverket vil gjennomføre disse kortsiktige tiltakene for å lette situasjonen for godsoperatørene:

• **Utarbeide aksjonskort** for Rørosbanen hvis Dovrebanen må stenges. Et aksjonskort betyr at det på forhånd er lagt ruter for framføring av godstog på Rørosbanen.

• **Etablere alternative om-lastingsplasser** ved Palmafoss, Ål og Nesbyen på Bergensbanen, Støren og Kvam på Dovrebanen og Mosjøen på Nordlandsbanen for bruk hvis en bane plutselig blir stengt. Jernbaneverket tar ansvar for å sende nødvendig utstyr til omlastingen.

• **Lansere en app** for iPad for vognopptak.

• **Etablere ett felles system**, Terminal Operating System (TOS), slik at nye aktører ikke trenger å investere i egne datasystemer for å kunne operere en terminal.

• **Lansere et landsdekkende** datasystem som sluttkunden kan knytte seg til. Dette vil både redusere selskapenes kostnader og bedre konkurransen.



Full gass. Forslagene Jernbaneverket har lagt fram for terminalene blir også tatt vel i mot hos DB Schenker, ett av de tre store selskapene som håndterer stykkgoods fra en rekke kunder.

- Vi er blitt hørt og har fått gjennomslag. Vi er enig i at Ganddal og Trondheim er piloter for gjennomføring av det nye regimet. Men når man har funnet én modell som vil fungere, er det ingen vits i å ha en lang timeplan for å gjennomføre resten. Vårt budskap er enkelt: Gi full gass med det alternativet som nå har fått sin velsignelse, oppfordrer Einar Spurkeland, markeds- og kommunikasjonsjef i DB Schenker Norge.

Spurkeland mener den modellen som er lagt nå, legger til rette for innovasjon. I så måte viser han til utviklingen på Gardermoen:

- På en godsterminal vil det være norske biler og biler fra utlandet. I dag har ikke sjåførene noe ordentlig tilbud om døgnhvileplasser og tjenester som bilvasking. Det er tusen tjenester som nå kan utvikles. I stedet for den negative spiralen vi har sett i det siste, kan dette generere ny virksomhet. Alnabru er indrefiletten for næringsutvikling i Oslo, men ingen har tatt i bruk dette. Så langt har det bare vært snakket om å bygge boliger og åpne Alnaelven. Men hvorfor ikke tilrettelegge for bedrifter og næringsvirksomhet som kan nyttiggjøre seg av alt det som skjer rundt denne terminalen? spør Spurkeland.

Tøffe tider. Godstogselskapene har kjempet i motbakke siden finanskrisen i 2008. I kjølvannet av den kom de utenlandske lastebilene for fullt. Mest svekket er godstoget i konkurranse



Denne løsningen åpner opp for samarbeid på terminalene om å få arbeidet gjort billigst mulig.

KARL IVAR NILSEN, administrerende direktør i CargoLink

med trailerne mellom Oslo og Trondheim.

- Bilene kjører raskere enn toget. Dessuten har mange av kundene etablert seg rundt Gardermoen. Det vil si at om godset lastes over på lastebil, vil den være ved Mjøsa før toget tar av fra Alnabru, sier Karl Ivar Nilsen.

Dette er en situasjon også DB Schenker kjenner godt på kroppen:

- Vi må sette opp flere bilruter på tidligere togstrekninger. Selv med både Dovrebanen og Rørosbanen mellom Oslo og Trondheim, klarer man ikke å holde noen av dem åpne for gods. Det er en fallitterklæring. Det holder ikke for kundene våre at det skal bli bra en gang i framtida. Kundene våre krever at noe skal gjøres her og nå. Går ikke toget, kjør bil, krever de. Går ikke båten, kjør bil. Til og med til England blir varene kjørt med bil hvis ikke båtrutene fungerer. Slik er det i dag. Varene kan ikke vente. Hvis toget hadde vært til å stole på, kunne vi økt godsmengden på tog med 20 prosent over natta, sier Spurkeland.

- Det som er tragisk for oss som har kjempet for gods på bane i mange år, er at man hele tiden skal utrede på nytt, få utarbeidet en ny analyse og så videre. Kundene våre krever levering. Nå er faktisk toget tregere enn bil på en strekning det ikke skulle vært mulig for toget å bli frakjørt. Bilen skulle så å si vært «blåst av veien» av toget mellom Oslo og Trondheim.

Venter på regjeringen. Karl Ivar Nilsen venter i spenning på at dette punktet i regjeringserklæringen fra Sundvollen blir noe av: «Regjeringen vil legge til rette for at godstog og langdistansetog skal kunne prioriteres i jernbanenettet mellom kl 18:00 og 05:00». Prioritering av godstog i denne delen av døgnet vil forstyrre de «stive» rutene for

persontogene, de som gjør at togene går på samme minuttall gjennom hele driftsdøgnet.

- Det som er viktig, er å få folk til og fra jobb. Men det kan ikke være riktig å prioritere å få folk på kino framfor å få fram godset, mener Nilsen.

- Over tid må målet være at toget er framme i Stavanger, Bergen og Trondheim på ett lokførerskift uten pause. Da snakker vi om 5-6 timer. Vi må dit for å opprettholde konkurransevnen i framtida. I dag er den beste ruta på 7:45 timer til Trondheim mens bilen kjører på sju.

Effektive terminaler er bra, men det hjelper ikke hvis toget bruker lang tid og må kjøre med korte tog.

KARL IVAR NILSEN

Det ene Bergenstoget vårt har fått økt kjøretida med én time på tre år. Det er riktig nok ikke alt godset som haster, men tid er uansett penger. Det koster å ha materiell og personale stående og vente på kryssinger. Til slutt får det innvirkning på materiellturneringen vår. Når man ikke lenger kan konkurrere med lastebilene på pris, og framføringstida er dårligere, så...

- Hva ville gjort mest nytte: Kortere kjøretid, lengre tog eller moderne terminaler?

- Det er framføringstida og økt tog lengde som vil øke konkurransekrafta vår mot traileren. Effektive terminaler er bra, men det hjelper ikke hvis toget bruker lang tid og vi

må kjøre med korte tog. På jernbanen henger alt sammen, understreker Karl Ivar Nilsen.

Tenke helhet. Einar Spurkeland i DB Schenker synes det er svært positivt om Jernbaneverket legger til rette for omlastingspunkter langs hovedstrekningene for gods på bane. Han ser dette som en mulighet for å få mer gods på toget.

- Dette er en mulighet til at vi igjen kan få gods fra disse områdene på toget igjen. Som for eksempel Palmafoss ved Voss. Vi har egen avdeling på Voss og kunne satt på og tatt av containere der. Organisert lokalt kunne et slikt tilbud gitt store muligheter. Resultatet av at man ikke har tenkt i slike baner, er at man har mistet mye gods til bilen.

Spurkeland mener de som virkelig bestemmer hvordan gods på jernbane vil bli framover, er vareeierne og de store grossistene. Det er deres krav til framføring som avgjør hvor store volum som kommer på bane.

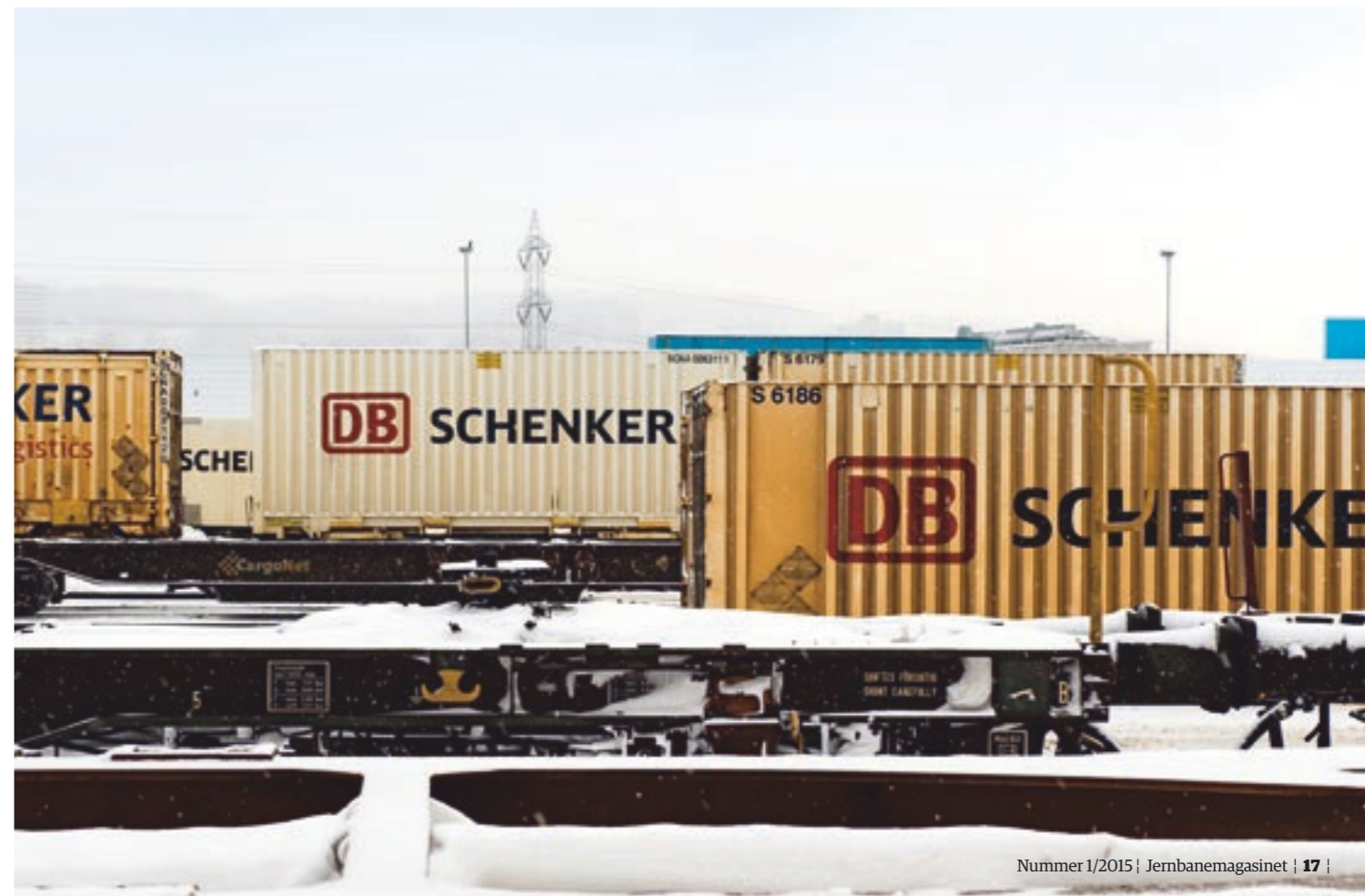
- De som sørget for å legge ned industri-sporene tenkte ikke helhet. Når jernbanen mistet kunden som brukte toget til vognlast, var det ikke sikkert han kom tilbake med en konteiner, men satte alt på en bil. Det var en skikkelig kortslutning, mener Spurkeland, som understreker hvor viktig det er at godstoget er i rute:

- Hvis ikke toget klarer å være fremme i tide, er det «game over». I Narvik står det 20-30 biler fra oss klare på Fagernesterminalen når Schenkertog kommer. Det er svært kritisk og veldig dyrt om disse må vente. For alle godstogene er særlig tidsluken om morgenen viktig.

Jeg har på følelsen av at alle er positive til mer gods på bane. Men for å få det til trengs mer enn velvilje, avslutter Spurkeland. //



«GAME OVER»: - Hvis ikke toget klarer å være fremme i tide, er det «game over», varsler Einar Spurkeland i DB Schenker, her i samtale med Karl Ivar Nilsen i togselskapet CargoLink.



KLENODIUM: Bjørn Kanstad hadde ideen om å sende gods mellom Narvik i nord og Alnabru i sør via Sverige – og det ble en stor suksess. De sju første åra var det dette klenodiet av en skiftetraktor som gjorde jobben på terminalen i Narvik.

Slik kan godstoget bli konkurransedyktig

Etter å ha jobbet med gods på bane i flere tiår, mener Bjørn Kanstad å ha resepten for å lykkes. Han ønsker seg et jernbanesystem som snur seg rundt og finner løsninger, men også en systematisk utbedring av infrastrukturen for å gjøre godstoget mer konkurransedyktig.

tekst TORE HOLTET foto KARL INGE PUNSVIK

- Publikum taler ikke godstrafikkens sak, så det må Jernbaneverket gjøre i allianse med næringslivet, framholder Bjørn Erik Kanstad og ramser opp tiltak som står på hans ønskeliste:

- ➔ Et operativt jernbaneverk som kan ta raskere beslutninger.
- ➔ Mange og enhetlige kryssingsspor.
- ➔ Fjernstyring og elektrifisering av togstrekninger.
- ➔ Effektive terminalløsninger – også i små-skala.
- ➔ En ny togforbindelse gjennom Oslo.
- ➔ Vurdering av utbyggingsbehov på Malmbanen kontra forlengelse av Nordlandsbanen

SUKSESS OG KONKURS. Bjørn Kanstad var i sin tid arkitekten bak de suksessrike godsforbindelsene mellom Narvik og Oslo. I mye av sitt yrkesliv har han vært en vidtrekkende edderkopp i jernbanesystemet med hjerte for gods på bane. Han jobbet i over 20 år for NSB/Jernbaneverket før så å starte eget togselskap Ofofbanen AS, som etter noen års slit uten statsstøtte gikk konkurs i 2008. Siden har han jobbet med infrastruktur- og beredskapsfag i høgskolesystemet og samtidig drevet konsulentvirksomhet. Hans siste oppdrag har vært å gjenoppbygge jernbanedriften for Sydvaranger Gruve. Så denne mannen vet hvor skoen trykker for skinnegående godstransport - og hvor vanskelig det er å tjene penger på dette i Norge.

Det offentlige ansvaret. - Toget må kunne gjøre jobben, og Jernbaneverket er den viktigste premisseleverandøren for at det skal skje, mener Kanstad. Han medgir at godstransport på bane dels er et universelt problem, men også et særnorsk problem: - Kombitrafikk mellom landsdelene er noe Norge har lyktes med, men det er mye som må forbedres hvis dette fortsatt skal være en suksess. Blant annet må terminalene ligge nærme pressområder. Det igjen gjør at det sjelden er økonomisk forsvarlig for private å

bygge eller utbedre terminalene, noe som påfører det offentlige et stort ansvar. I tillegg må togene nå fram slik at brukerne er fornøyde. Her gjelder det å være lydhør, men også å se ut over godsaktørens kortsiktige behov. Det krever en spesiell kompetanse, sier Kanstad.

Linjenettet må bygges ut metodisk etter driftskonsepter.

Systematisk vedlikehold. I likhet med mange andre har den mangeårige baneforkjemperen erfart hvor lett godset havner på vei - hvis ikke jernbanen fungerer tilstrekkelig godt: - Regularitet og punktlighet er helt avgjørende. Til det trengs et systematisk banevedlikehold, men uten for mange stengninger. Ikke bare feilene, men også omfanget av vedlikeholdsstopp etter 1995 har destabilisert godstrafikken, framholder den tidligere banesjefen. Ved siden av å ha jernbaneteknisk bakgrunn har han også fordyppet seg i transportfaget: - Som ellers i verden har Norge bygd ned både antallet og størrelsen på varelagrene. Både kundene og togsystemene er derfor

avhengige av daglige frekvenser. - Men omfattende vedlikeholdsarbeider krever at strekninger må stenge ...? - Jeg mener at Jernbaneverket må analysere egne arbeidsmetoder og komprimere dette bedre enn i dag. Mange vedlikeholdsoppgaver har vært gjort og kan fortsatt gjøres uten å innstille tog. Så får man godta at arbeidene eventuelt blir marginalt dyrere - hvis det er tilfelle. Utnyttelse av ressurser over flere dager gjør sitt til å senke gjennomsnittlig kostnadsnivå. Man må ikke se seg blind på rekordinnsats i helgene.

Tenk helhet. Kanstad er klar på at Jernbaneverket må vise operativ forståelse og ha besluttende miljøer med øye for trafikken på jernbanen. - I dag er selve trafikken kommet vel mye i bakgrunnen. Prosjektene er store, ansvaret avgrenset og kunnskapen sikkert god, men fragmentert. Helhetstenkning må være en viktig verdi. Kanstad kommer med en klar advarsel i forbindelse med den bebudede jernbanereformen: - Norge har alternativer. Jernbaneverket må i mindre grad være forvaltning og i enda større grad fungere som et operativt transportapparat. Det er ikke noe mer spennende enn det. ☺



For baner som Nordlandsbanen og Meråkerbanen er fjernstyring og elektrifisering et være eller ikke være.

BIL OG TOG: - I kombitrafikken er biltransporten ingen fiende, men en samarbeidspartner, sier Bjørn Kanstad. - Dette samarbeidet avlaster det skandinaviske veinettet med 100 millioner vogntogkilometer i året.

GRØNT INN - FISK UT:
- Med semitrailere på toget transporteres grønt til Narvik og fisk i retur, forklarer Kanstad og viser til at dette etter hvert er blitt et nøkkelformat for alle termotransporter.



Da semitrailerne tok toget

Kunne det gå an å sende semitrailere med norsk jernbane? Bjørn Kanstad tok i 1996 initiativet til lasteprofilen P407, som muliggjorde framføring av semihengere i kombitogene. Kanstad samarbeidet med Christopher Schive og Thor Erik Thoresen om endringer i teknisk regelverk (nye minste tverrsnitt A-96 og A-C), skaffet midler til tiltak og fikk overbevist NSB Gods om å lansere muligheten. Denne løsningen skulle bli en nøkkel til nye godsmarkeder, og i dag utgjør semitrailerne 40 prosent av kombitrafikken i Norge.

- ☉ **Tenk driftskonseppter.** - *Hvordan vil du utbedre og bygge ut jernbanen sett med godsøyne?* - Linjenettet må bygges ut metodisk etter driftskonseppter, ikke ut fra situasjonsbetingede og gjerne «nye» analyser og filing på nytte-kost-beregninger som likevel er høyst usikre på sikt. Sørg for å få vedtatt større tiltaksprogrammer.
 - Dagens detaljstyring med detaljerte saksfremlegg for departementet og Stortinget er tregt, byråkratiserende og unødig kostnadsdrivende. Ta forlengelse av kryssingsspor som et eksempel. De kan bygges langt rimeligere hvis det organiseres på en effektiv måte. I dag har de en tendens til å bli sett på som store samfunnsprosjekter. Mange av dem er hver for seg små filleprosjekter, men helt avgjørende for trafikken, sier Kanstad.

Se til Sverige. - Utenfor intercity-området på Østlandet må det bygges kryssingsspor i enhetlige lengder og med korte intervaller, foreslår han og utdyper: - En andel av dem må bygges med tre spor for å sikre effektiv forbi kjøring for hastighetsdifferensiert blandingstrafikk, og begrense tusen daglige avvik. Se på Norra stambanan i Sverige. Den er enkeltporet, men god!

- I tillegg må banene fjernstyres for å sikre nødvendig fleksibilitet. Det er en nasjonal skandale at Nordlandsbanen etter over 20 års tiltak ennå ikke er fjernstyrt fram til Bodø. Fjernstyring av stasjoner er også en nøkkel for godstrafikken selv på små baner som Solørbanen. Her kan man vurdere billige og pragmatiske alternativer, for eksempel et elektronisk kvitteringssystem der lokføreren er sin egen togekspeditør.

Ny Oslo-forbindelse. Bjørn Kanstad er opptatt av at det sikres utstrakt fleksibilitet for ruteplanlegging og ved avvik, men han er også overbevist om at jernbanen må bygges ut i hovedstadsområdet.



Sørg for å få vedtatt større tiltakspakker

FAKTA

Bjørn Erik Kanstad (59)

- ☉ **Utdannet sivilingeniør** i 1980 fra NTH, fordypping i jernbaneteknikk, økonomi og samferdselsrelaterte fag. Videreutdannet i logistikk- og beredskapsfag.
- ☉ **Avdelingsingeniør** i NSB 1981 - 1985. Jobbet blant annet med terminalprosjekter og var en pådriver for byggingen av Finsetunnelen som sto ferdig i 1990.
- ☉ **Prosjektleder** og banesjef i Narvik 1985 - 1996, ledet linjeomlegging og profilutvidelser på Ofotbanen, planla og startet utbygging av Norges nest største jernbaneterminal på Fagernes i Narvik.
- ☉ **Deltaker** i det regjeringsoppnevnte nordsvenske utvalget som la grunnlaget for dagens logistikk-løsninger i malmtransportene.
- ☉ **Prosjektleder** for ARE-trafikken i 1992-1993 (se egen sak).
- ☉ **Overingeniør** og seksjonssjef ved Jernbaneverkets hovedkontor 1995 - 2002, var ansvarlig for kapasitetsfordelingen og sportilgangsavtalen mellom Jernbaneverket og trafikkselskapene.
- ☉ **JBVs representant** i en rekke internasjonale organer i NATO og EU.
- ☉ **Initiativtaker** til nytt lasteprofil (P407) og informasjonssystemet TIOS.
- ☉ **Direktør** i togselskapet Ofotbanen AS, det første private jernbaneselskapet med person- og godstrafikkrettigheter i hele Norge og Sverige.
- ☉ **Utviklet nytt** vognkonsept for tømmertrafikk i 2005.
- ☉ **Startet landsdekkende** godstogruiter i samarbeid med AutoLink i 2007.
- ☉ **Utviklet persontogtilbudet** Unionsexpressen Oslo - Stockholm, som kom i trafikk i noen måneder før selskapet gikk konkurs i 2008, men som hadde kortere kjøretid enn Linx og ble kåret som beste reisealternativ av VG.
- ☉ **Høgskolelektor** ved Høgskolene i Narvik og Harstad fra 2008 med infrastrukturefag, tekniske installasjoner og beredskapsfag, inklusive utvikling av et nytt bachelorstudium i Internasjonal Beredskap.
- ☉ **Konsulent.** Driver eget konsultentselskap RRM AS, som i årene 2008 -2012 har organisert reetableringen av jernbandedriften ved Sydvaranger Gruve i Kirkenes.

- Et viktig godstiltak, som i stor grad også vil komme persontrafikken til gode, vil være å bygge en enkeltsporet forbindelse mellom Stabekk og Grefsen. Det vil avlaste Oslo S, redusere flaskehalsen i Brynsbakken og gi flere muligheter, blant annet ved all avvikshåndtering.

Elektrifiser. - *Hvorfor er du opptatt av å elektrifisere baner som i dag krever dieseltog?*

- Det er mange faktorer. De åpenbare virkningene er miljø, driftsøkonomi, kapasitet, kjøretid, kapital. Men under vannflaten finnes en kraftig forenkling av driftsoppbygget, det vil si intern logistikk.

For baner som Nordlandsbanen og Meråkerbanen er fjernstyring og elektrifisering et være eller ikke være hvis banen skal være konkurransedyktig. Det gjelder både gods- og persontrafikk.

- Tenk å få tilbake store nattog til Stockholm og Göteborg! Og tilby et mini-ARE Trondheim - Luleå/Narvik!

- Tømmertogene til Norske Skog blir vesentlig billigere ved helelektrisk drift, i tillegg til miljøfordelene. Ved å elektrifisere Rørosbanen får vi også en alternativ godsforbindelse Oslo-Trondheim/Nord-Norge, med betydelig stigningsgevinst. Det vil bedre forholdene vesentlig for både gods- og persontrafikken på begge baner, ikke minst i avvikssituasjoner og ved banevedlikehold.

Ett rike. - Og når det gjelder Nord-Norge: Hele det norske godsmarkedet - og da tenker jeg ikke bare tog - vil se ganske annerledes ut dersom en elektrifisert Nordlandsbane ble forlenget til Narvik. Det ville vært et løft også for midt-Norge og Helgeland, og vil samle varest-Norge til ett rike. Et slikt skritt ville betydd mye mer enn ARE-forbindelsen, som i seg selv allerede har påvirket hele kystgodsstrukturen og langdistansetrafikken siden 1993.

- Effektiviteten i ARE- og nå også NRE-løypa er dessuten avhengig av premisser kontrollert ☉



Det gjelder å ikke tenke for komplisert. Ofte er de enkleste tiltakene gode nok.

◉ av en annen stat. I dag er det så sin sak. Jeg har satt stor pris på det utmerkede samarbeidet vi har med vårt brødrefolk svenskene. Men dette er likevel betenkelig i en mer uoverskuelig fremtid. Jeg synes derfor det er på tide å løfte blikket.

- Idag er det mye oppmerksomhet rundt utbyggingsbehov på Ofotbanen. Men det ligger fortsatt et betydelig kapasitetspotensial i utbygging av kun noen mindre tiltak på Malmbanen, først og fremst forlengelse av de resterende kryssingssporene, hvilket jeg allerede i år 2000 påviste som en nødvendig konsekvens av lengdeøkningen i 30-tonnsprosjektet. Og kanskje en enkelsporet tunnel gjennom selve grensefjellet. Men det er lenge til vi når det togantallet som Malmbanen hadde på 1960- og 70-tallet og som ble oppnådd med en enkeltsporet bane med nesten samme kjøretider som idag. Da spør det om ikke Norge - i stedet for dobbelspor på Malmbanen - er bedre tjent med å bygge en moderne baneforbindelse gjennom vårt eget land.

Opp til aktørene. Bjørn Kanstad sier seg fornøyd med at Jernbaneverket overtar godsterminalene og legger til rette for rimeligst mulig løsninger i terminaldriften. Han understreker at det må være opp til aktørene hvordan kundene og togene bør betjenes: - Godstrafikken som produkt defineres mest av alt i terminalene, ikke linja. Dette inkluderer produktprofil, kvalitet og

konkurransen mellom aktørene.

Ifølge Kanstad bør Jernbaneverket både etterstrebe kortere prosessid for politisk forankrede større prosjekter, og sitte med en delegert beredskap for små prosjekter. For eksempel hurtig anlegge nye og oppruste gamle sidespor, som kan brukes for framføring av systemtog eller blokkto, eller for aktører som vil lage små kombiterminaler. Utformingen av disse er viktig, særlig for å unngå ekstra ressurser til betjening og skifting.

Rimeligere og kjappere. - Ting må gjøres rimeligere og kjappere, er Kanstads mantra. - Transportbrukere opererer ofte med årsavtaler. Ledetida for mange av de godsrelaterte tiltakene bør ikke være mer enn et par måneder for å ta beslutninger, og ett år for å gjennomføre tiltaket. Stortingspolitikere må vise vilje og sette av midler, men må forskånes fra å diskutere teknikaliteter på jernbanen, mener Kanstad og minner om at godsforbindelsen mellom Alnabu og Narvik, inklusive et minimum av tilrettelegging på terminalen i Narvik, ble etablert på bare ni måneder i 1992/1993.

- Det er bare et normalt svangerskap, det! Oppstart av P407-trafikk med semitrailere i 1997 skjedde enda hurtigere. Begge deler uten at departementet var spurt og uten en krone på investeringsbudsjettet. Det gjelder å ikke tenke for komplisert. Ofte er de enkleste tiltakene gode nok! //

Tømmer på konteinervogner

Da stormen Gudrun feide over Sverige i begynnelsen av 2005 og store områder med skog ble meid ned, fikk Bjørn Kanstad gjennomslag for en ny måte å transportere tømmer på. Sammen med firmaet Exte AB utviklet han i løpet av 11 uker en tømmerutrustning som lett kunne monteres på standard konteinervogner, og som kom i operativ drift i april 2005. Siden har mange skandinaviske jernbaneselskap brukt tilsvarende løsning, som er enkel å finansiere og som øker lasteffektiviteten. Bildet viser OBAS rekordtog (2550 tonn) på Braskereidfoss - med toglangde på bare 510 meter, men med 26 vogner tilsvarende 60 tømmertrailere.



FOTO: BJØRN KANSTAD

FAKTA

ARE-eventyret

◉ I 1993 etablerte NSB Gods og SJ Gods godsforbindelsen Arctic Rail Express (ARE), som går mellom Oslo og Narvik via Sverige.

◉ Arbeidet startet i mai 1992. 1. februar 1993 startet prøvetransporter og pilotproduksjon med opptil to tog per uke, med full produksjon med daglige tog fra 30. august.

◉ Den nesten 2000 kilometer lange togstrekningen fra Alnabu om Kongsvingerbanen via det svenske jernbaneliknet til Ofotbanen og Narvik ble umiddelbart en suksess, både markedsmessig og økonomisk.

◉ Det «norske» jernbanetilbudet ble flyttet 250 km lenger nord og mer sentralt i Nord-Norge, med mulighet for dagsdistribusjon istedet for ren langtransport videre. Transporten går gjennom en godt utbygd infrastruktur i Sverige, elektrifisert hele veien, med høye effektive fremføringshastigheter og stor kapasitet.

◉ Over én million containere er senere transportert på Europas - og kanskje verdens - raskeste grensepasserende godsroute med en gjennomsnittshastighet på over 73 km/t. Har sannsynligvis verdensrekord i utkjørt distanse, med rundt 300000 km per år per vogn.

◉ Den 4. januar 2011 startet også DB Schenker godstogruta North Rail Express (NRE) på den samme strekningen. Den samlede trafikken har med det økt fra 5 togpar til i dag 17 togpar i uka, og økningen fortsetter.

◉ I 2013 ble det åpnet en ny kombiterminal ved Kiruna, som betjener både CargoNets ARE-tog og DB Schenkers NRE-tog.

◉ Nordover fraktes containere og semi-hengere med forbruksvarer, stykkgoods og biler. Ni av ti dagligvarer som selges nord for polarsirkelen, transporteres på tog. Det samme gjelder alle personbiler.

◉ Sørover transporteres i økende grad fisk. 200 000 tonn fisk i 2014 (inkludert bidrag fra ny terminal i Kiruna) med en anslått eksportverdi på 7 milliarder kroner.

NB! I 1997 mottok Kanstad Moderne Transport-prisen for etableringen av ARE-togene. Det er eneste gang i løpet av prisens 45-årige historie at den er gått til jernbanesektoren.



DIALOG VIKTIG: - Detaljer er viktig og kan stoppe toget, sier Kanstad og vektlegger dialog med det utførende personalet. For kunnskap er konkurransekraft.

Ting må gjøres rimeligere og kjappere

FOR SJU MILLIARDER: Togene som går fra Narvik via Sverige, eksporterer fisk for over sju milliarder kroner årlig.



FOTO: JOHAN VIKLUND

Elektro-nøtteknekkeren

- Jeg ante ikke at Jernbaneverket hadde så mange utfordrende oppgaver da jeg begynte her for åtte år siden, smiler **Øyvind Stensby** og gleder seg over et femdoblet investeringsbudsjett.

tekst og foto ØYSTEIN GRUE

VI MØTER ØYVIND utenfor Norges nyeste og desidert største koblingshus. Et diskret nybygg øst for Oslo S som den unge elektroingeniøren har prosjektert, men ikke rukket å ta i øyesyn etter at ny-huset ble tatt i bruk før jul. Når vakthavende på elkraft i togledelsen med et tastetrykk slår av strømmen på Oslo S, Gardermobanen, Gjøvikbanen, Østfoldbanen eller i Oslotunnelen, er det brytere i dette huset som kobler ut 15 000 volt kjørestrom til toget.

Fremtidsrettet. Fire år etter at han fikk oppdraget med å prosjektere det kompakte og avanserte koblingshuset for navet i Jernbane-Norge, kan Øyvind Stensby si seg fornøyd med resultatet. Det var nemlig ikke meningen at Follobanen og neste generasjon strømforsyning (autotrafo-teknologi) skulle inn i det nye koblingshuset i Oslo gate.

- Men slik ble det, smiler Øyvind - fornøyd med at det nye «huset» dekker behovet så langt inn i fremtiden som det er mulig å skue.

Medvind. Åtte år etter at Øyvind Stensby (33) avsluttet studiene ved Norges Teknisk Naturvitenskapelig Universitet (NTNU) i Trondheim og begynte som senioringeniør i Jernbaneverkets eget kraftselskap Bane Energi, ser han i dag flere spennende oppgaver på jernbanen enn han kunne fantasere om da han startet. - Med et fem ganger så stort investeringsbudsjett som for åtte år siden svinger det av forventningene til Jernbaneverket. Det gir en god følelse, medgir Øyvind som det siste året skiftet beite fra Bane Energi til Teknologi.

Spisskompetanse. Med faglig tyngde og solid erfaring fra arbeid med spesifikasjoner og bestilling av den nyeste generasjon transformatorer har Øyvind Stensby opparbeidet spisskompetanse som blir høyt verdsett.

FAKTA

Øyvind Stensby
33 år

STILLING:
Senioringeniør i Teknologi

ARBEIDSSTED:
Posthuset, Oslo

3

KJAPPE

Hvorfor jobbe med elektro i Jernbaneverket?

Her er mange spennende utfordringer. Jeg har en samfunnsnyttig jobb som jeg ser resultatene av.

Blir det tid til å fordype seg i en doktorgrad?

Nei. I hvert fall ikke før jeg finner et tema som jeg har lyst til å bruke så mye tid på.

Hva er din optimale avkobling?

Om jeg har flere dager, tar jeg gjerne en hyttetur.

- Det var spesielt moro å utarbeide spesifikasjoner og følge opp bygging, testing og oppstart av en ny type omformer til det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger. En ny komplett omformerstasjon som leverer nok strøm til 1200 tonn godstog og et økende antall lokaltog i morgen- og ettermiddagsrushet. - Jeg bodde i Stavanger en måned under uttesting av anlegget i juni 2011 - til det ble satt i drift. Dette var inspirerende og spennende for en nyutdannet ingeniør!

Nok strøm. I høst har Øyvind vært fullt beskjeftiget med oppdatering og forenkling av Teknisk Regelverk. Øyvind har jobbet spesielt med å forenkle prinsippene for jordingsanlegg.

Forleden dukket det opp en ny utfordring: Noen eldre typer veibomanlegg fungerte ikke helt som de skulle. Bommene gikk opp for tidlig da NSBs nyeste tog passerte.

Øyvind og kolleger i Teknologi fant ut at veisikringsanlegget ble påvirket av strømforsyningen når den nyeste togtypen i Norge passerte. Deres forslag til løsning er at enkelte veisikringsanlegg må bygges om.

Bedre tid. Dette året blir det mye prosessarbeid når kravene til jordingsanlegg skal revideres.

- En viktig oppgave er å sikre at alle berøringsut-satte komponenter, for eksempel stålmaster, ikke blir farlige selv om en isolator er defekt eller kontaktleddningen faller ned. Samtidig må jordingen utføres på en måte som ikke påvirker signalsystemene utillatelig. Et av målene med gjennomgangen av regelverket er å forenkle kravene og gjøre dem mer robuste, for eksempel ved å bruke funksjonskrav i stedet for løsningskrav.

- Min største kjeppe er at vi trenger bedre tid til planlegging og prosjektering, avslutter Øyvind Stensby. //



Det svinger av forventninger til Jernbaneverket. Det gir en god følelse.

UREDD: Faglig nysgjerrig, uredt og med stor arbeidskapasitet har elektroingeniør Øyvind Stensby skaffet seg en stor erfaringsbase i løpet av åtte år i Jernbaneverket.

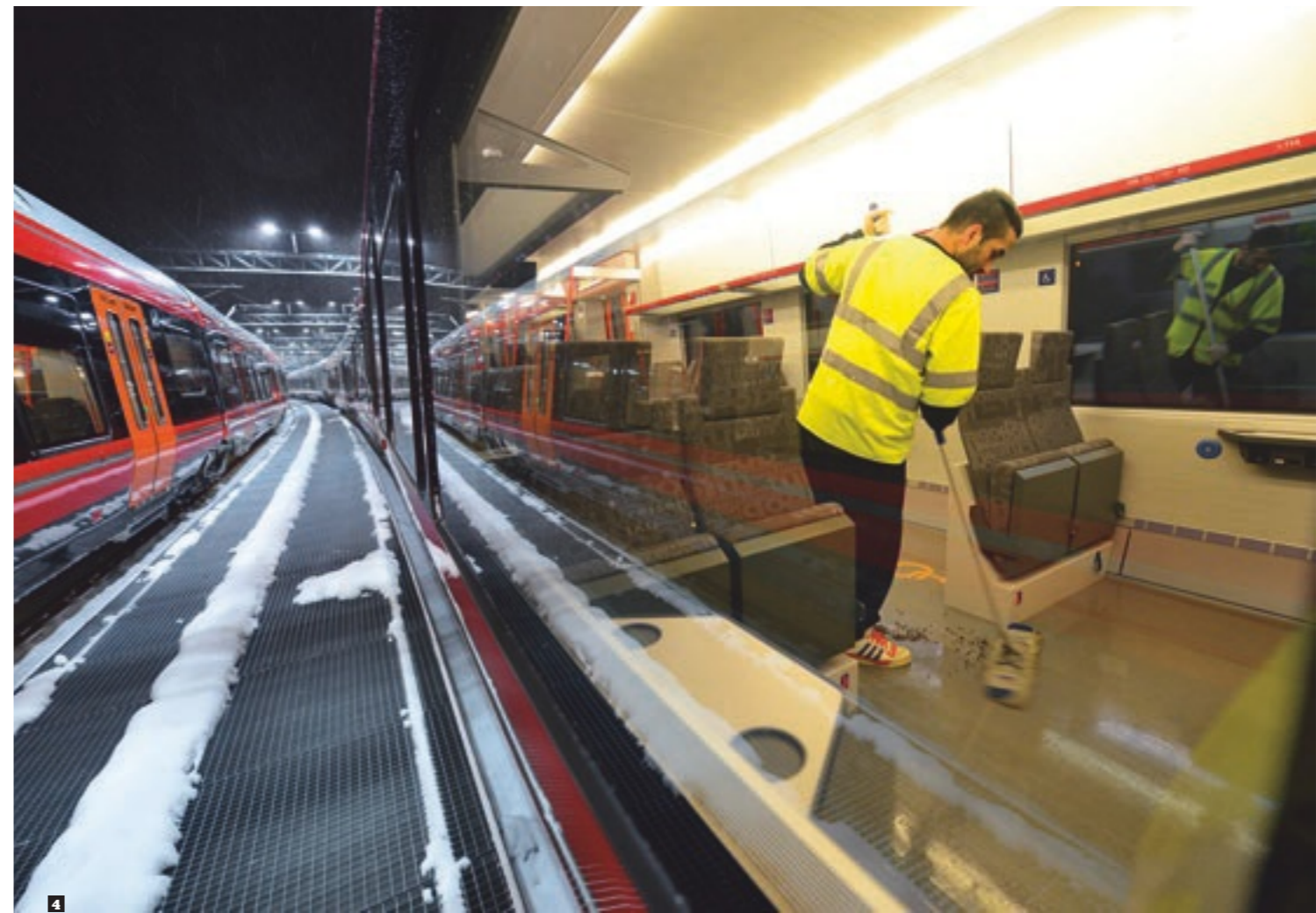
Lysende eksempel

Topp moderne **Eidsvoll stasjon** er en forutsetning for at den nye ruteplanen på Østlandet skal fungere problemfritt. Akkurat plass nok til parkering av ti 110 meter lange «Flirt»-tog som vaskes og klargjøres hver eneste natt.

Tekst og foto ØYSTEIN GRUE



1



4

BEDRE KAN DET IKKE BLI! applauderer NSBs lokfører-leder Morten Syversen mens vi tar anlegget i øyesyn. Snøfillene driver gjennom lufta når lokfører Tor Henning Flesvik avslutter dagens siste tur med lokaltog fra Drammen klokken 01:40.

Morten Syversen bobler over med superlativer: - Kompakt, med strømforsyning som gir varme og ventilasjon på toget hele natten. Gode plattformer for rengjøringspersonalet som jobber hektisk fra midnatt til klokken fem om morgenen. God utebelysning, korte avstander mellom tog som parkeres, personalrom og overnatting på Bjørn Dæhlies personalhotell, som er skreddersydd for lokførere og konduktører.

Historisk grunn. Noen steinkast unna Eidsvollsbygningen sto jernbanens vugge. Eidsvoll stasjon er blant Norges aller eldste, 160 år gammel. Den var endestasjon for Norges første offentlige jernbane, Hovedbanen, som ble offisielt tatt i bruk 1. september 1854.

140 år etter ble Gardermobanen bygget og forlenget hit. I gamle dager hadde store stasjoner en driftsbanegård hvor tog kunne repareres, vann ble etterfylt og togene vasket og stelt med.

I dag er Eidsvoll stasjon forgreningsstasjon mellom Gardermobanen, Hovedbanen og Dovrebanen. For å kunne gjennomføre den store ruteomleggingen på Østlandet i desember, ble Eidsvoll vending- og hensetting - med 5300 meter spor og 16 nye sporveksler, bygget. Inntil Høvik stasjon med parkering for tog står klar, utnyttes Eidsvoll-anleggene maksimalt i det store puslespillet som skal gå opp for å kunne kjøre den nye ruteplanen på Østlandet. //



2

3

1 FULLT: Med 10 «Flirt» parkert mellom klokken 01:30 og 04:30 utnyttes kapasiteten på Eidsvoll fullt ut, konstaterer lokleder i NSB, Morten Syversen (foran).

2 TOGPARKERING: Parkeringsplassen for togene fylles opp utover natta.

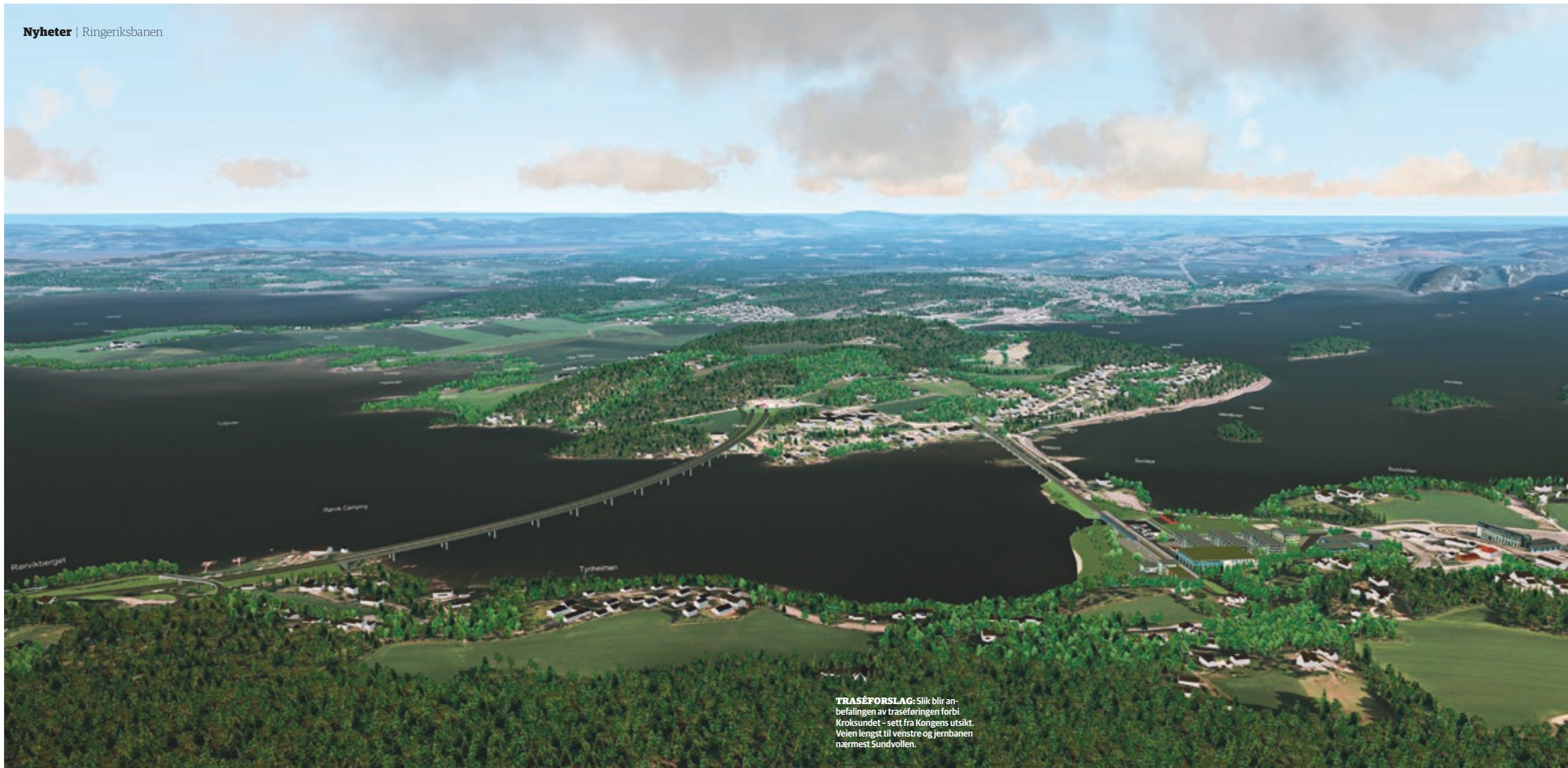
3 SENG: Bjørn Dæhlies nye hotell for togpersonalet.

4 MOPP: Så snart toget er parkert, er vaskegjengen i gang.

5 KOMPAKT: Mellom Eidsvoll stasjon og Felleskjøpet er det bygget 5300 meter spor for vending og parkering av tog. Her er det plass til 10 av NSBs nye lokal- og intercity-tog.



5



TRASÉFORSLAG: Slik blir anbefalingen av traséføringen forbi Kroksundet - sett fra Kongens utsikt. Veien lengst til venstre og jernbanen nærmest Sundvollen.

Ringeriksbanen kan stå ferdig i 2024

Med et stramt løp basert på statlig regulering kan Ringeriksbanen påbegynnes i 2019 og stå ferdig i 2024 - akkurat som samferdselsministeren ønsker.

tekst og foto ARVID BÅRDSTU Illustrasjon SISSEL INNHAUG DAHL OG HÅVARD GLOSLI/STATENS VEGVESEN

RINGERIKSBANEN har vært en idé, drøm og et prosjekt i lange tider. Bare de siste tjue årene er det foretatt en rekke utredninger både for vei og bane til Ringerike. Med alt dette materialet i bagasjen mente Samferdselsdepartementet at nok får være nok, og ba Jernbaneverket og Statens vegvesen om å se på om prosessen fram til bygging kunne gå fortere.

Det kan den. Men da blir det så stramt at regional plan- og utviklingsdirektør Lars Christian Stendal i Jernbaneverket understreker alvorlet med å si at «én dag tapt i løpet av prosessen betyr en dag seinere oppstart».

Ingentvangstrøye. Det er planprosessen som nå avgjør om Ringeriksbanen kan være ferdig bygd i 2024 - eller om byggingen først kan starte da. Hvis planleggingen av Ringeriksbanen skal følge den ordinære planprosessen som er brukt til nå, der fem år går med bare til offentlig behandling, vil byggearbeidet først kunne starte i 2024. Med en forsering kan den starte i 2019. Denne prosessen vil også følge kravene i Plan- og bygningsloven, forsikrer Lars Christian Stendal, regional plan- og utviklingsdirektør i Jernbaneverket:

- Plan- og bygningsloven er på ingen måte noen tvangstrøye. Det er fullt mulig å kutte

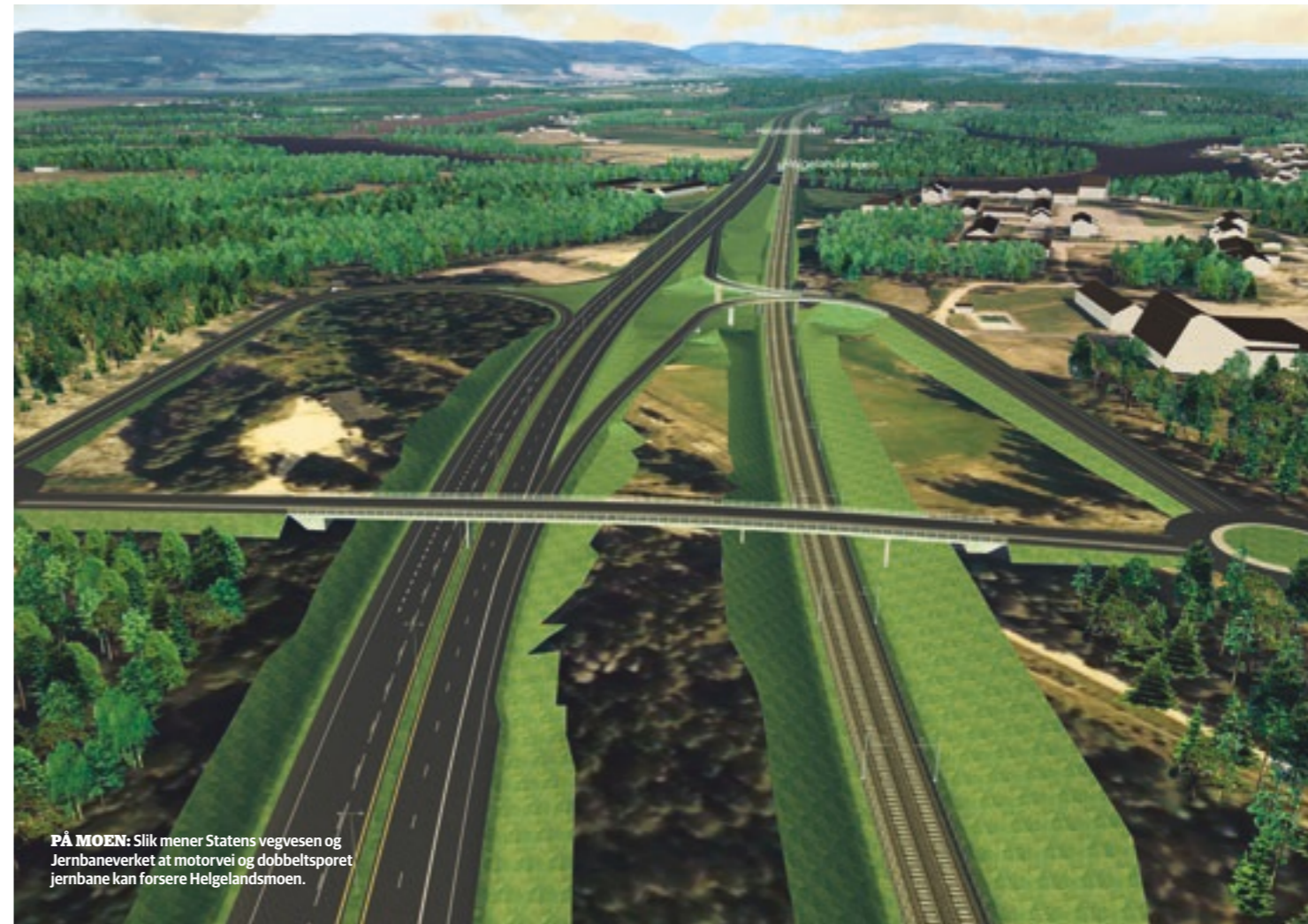
ned fem års planarbeid ved å gjøre ting annerledes, men likevel i samsvar med Plan- og bygningsloven.

Tempo. Det er den siste varianten Jernbaneverket og Statens vegvesen har lagt til grunn i sin utredning av en felles utbygging av firefelts motorvei og dobbeltsporet jernbane mellom Sandvika og Hønefoss.

- Vi kan klare byggstart i 2019 ved å utrede bare ett alternativ og ved å overlapp planprosessene, det vil si at vi starter neste prosess før den forrige er godkjent. Men dette innebærer risiko for omstarter hvis



PÅ SAMME BANE: Mona Hellesnes, leder av Forum Nye Bergensbanen og fylkesvaraordfører i Hordaland, er helt enig med Lars Christian Stendal om å få fart på byggingen av Ringeriksbanen - og forkortelsen av Bergensbanen.



PÅ MOEN: Slik mener Statens vegvesen og Jernbaneverket at motorvei og dobbeltsporet jernbane kan forsure Helgelandsmoen.

◦ ikke valg og beslutninger er omforent og godt forankret. Vi kan som eksempel starte arbeidet med reguleringsplan mens den politiske prosessen knyttet til planprogrammet pågår. En byggestart i 2019 krever imidlertid at de anbefalte løsningene som ligger til grunn for neste planfase blir godkjent, understreker Stendal.

En statlig plan betyr på ingen måte at kommunene blir satt på sidelinja.

LARS CHRISTIAN STENDAL, regional plan- og utviklingsdirektør



Statlig plan. En annen forutsetning er at det benyttes statlig plan, som de tre kommunene i Ringeriksrådet selv anbefaler. Lars Christian Stendal er helt uenig i at en statlig plan parkerer kommunenes innflytelse. Derimot sparer det mye tid:

- Da kan vi forholde oss til én myndighet, og slipper å koordinere vedtaksprosessen i tre kommuner, i to fylkeskommuner, og for to fylkesmenn. Men en statlig plan betyr på ingen måte at kommunene blir satt på sidelinja. Skal vi lykkes med en statlig plan, må også kommunene involveres i planprosessen, sier Stendal.

Konflikter. Som del av utredningen har det vært gjennomført en egen prosess for å etablere et omforent beslutningsgrunnlag med hensyn til konsekvenser for natur, kultur, miljø og landbruksinteresser. Ulike alternativer kan komme i berøring med, eller

grenser til, verdier som har vern gjennom blant annet Ramsarkonvensjonen, kulturminnelov og naturmangfoldslov.

Etter den tradisjonelle måten å planlegge store prosjekter på, kommer konflikter knyttet til disse verdiene gjerne som innsigelser som igjen betyr en omstendelig prosess i forvaltningsapparatet. Slike prosesser kan ta år.

- Utredningsarbeidet har vi integrert problemstillinger knyttet til berørte verdier. Denne måten å gjøre det på, med tidlig dialog med direktoratene om konflikthåndtering, kan være en metode som er relevant også for andre prosjekter, sier Stendal, som er imponert over hvor fort Kommunal- og moderniseringsdepartementet tok tak i dette.

Godt i gang. I midten av november var det oppstartsmøte der Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Landbruk- og matdepartementet, Klima- og mangfoldsdepartementet, Olje- og energidepartementet (har ansvaret for vassdrag) og Samferdselsdepartementet møttes, og hvor det ble satt ned en arbeidsgruppe som arbeider videre med de vanskelige spørsmålene. Føringsen for arbeidet er at det i mandatet til prosjektet er forutsatt at vei og bane skal bygges og gå fra Kroksund til Hønefoss.

- Vi har hatt arbeidsmøte med gjennom-

gang av konsekvensene ved alle alternativene. Dette ga oss et godt kunnskapsgrunnlag for etatenes videre anbefalingsprosess, kommenterer Stendal.

Veien videre. - Nå ligger prosjektet i Samferdselsdepartementet. Dersom vi får beskjed om å fortsette planleggingen, anbefaler vi og Statens vegvesen at dette gjøre i en felles gjennomføringsorganisasjon med ansvar for planlegging og bygging av både vei og bane. Det er betydelige synergier å hente på dette. Det gir totalt sett en slankere byggherreorganisasjon og store gevinster på felles entrepriser. Et av de områdene vi også kan få gevinster på, er å bruke ett felles merkantilt system for vei og bane, sier Stendal.

Klare fullmakter og forutsigbar finansiering er i følge Stendal viktige forutsetninger for en effektiv organisering og fremdrift.

- Med en felles planlegging kan vi optimalisere felles løsninger. Det krever mye mindre arbeid og gir mer oversiktlige planprosesser. I tillegg vil bygging av vei og bane i felles trasé med felles anleggsgang, gi en bedre utnyttelse av ressursene, sier Stendal.

Et annet moment, som berører nabolaget til anlegget: Ett felles prosjekt med samtidig bygging vil gi en mer kortvarig ulempe for naboene. //

FAKTA

Ringeriksbanen



Forkorter Bergensbanen med ca 60 km.



Strekningen Kroksund-Hønefoss skal bygges samtidig og sammen med firefelts motorvei.



Skal bygges etter IC-standard som betyr dobbeltspor for 250 km/t.



Totale kostnader for vei og bane vil bli ca 26 milliarder kroner.

Anbefalt trasé følger Helgelandsmoen-alternativet:

Sandvika-Kroksund
Banen grener av vest for Sandvika i Tanumstunnelen og går i tunnel fram til Rustad. Videre går banen i tunnel fram til Sundvollen.

Gjesvalåsen-Bymoien
På denne delstrekningen anbefales det at både bane og vei legges i tunnel.

Bymoien-Styggdalen
Fellestrasé etter Helgelandsmolinja for kryssing over Storelva.

Kryssing av Kroksund
Jernbanen anbefales å krysse Kroksund med stasjon på Sundvollen ved dagens båthavn og på bru over ved Sundøya rett sør for dagens E 16.

Hønefoss. Banen anbefales ført inn til eksisterende stasjon i Hønefoss. Samtidig kan det legges til rette for at fjerntog mot Bergen kan kjøre direkte vestover uten å måtte kjøre innom dagens stasjon. Stasjon for fjerntogene mot Bergen legges vest for Hønefoss.



Det er ingen grunn til å finne opp hjulet på nytt.

Jon Brede Dukan

Fra griserøkter til direktør

– Vi må kjenne hverandre bedre både som fagpersoner og som de unike privatpersonene vi er, sier **Jon Brede Dukan**. Sjefen for Infrastrukturprosjekter startet i arbeidslivet som deltidsavløser og griserøkter i hjembygda Ringsaker. ➔

tekst STIG HERJUAUNE foto HILDE LILLEJORD



Vi er en sammensatt gjeng som skal dra lasset sammen.

JON BREDE DUKAN

Fra Ringsaker og griserøker? Det gir raskt assosiasjoner til en mer kjent person fra samme bygd. Da legger direktøren fort til at han hverken har gitar eller en utpreget sangstemme. Noen Prøysen er han ikke, men dialekten er «itte» til å ta feil av...

«Blåklukkevikua». Direktøren for den nye enheten Infrastrukturprosjekter (IP) har bosatt seg strategisk i naturens mangfold. Midt i blomsterenga. Han bor idyllisk til på Reppe i Trondheim. Der har han verdens flotteste fjordutsikt og en nærhet til skogen som høver seg en ihuga elgjeger.

Du skal ikke ha snakket mange ord med Jon Brede Dukan før du legger merke til at hedmarksdialekten trer tydelig fram, til tross for at han har rundt 20 år i Trøndelag på baken.

– Men noe utvannet er den jo blitt. Det må jeg innrømme, sier direktøren, som blir kalt «trønder'n» når han kommer på jobb i Oslo.

Jon Brede er født inn i en stor lærerfamilie på Ringsaker, og er sønn av et lærerpar. Riktignok med en far fra det «blide Sørland». Så da blir det selvsagt minst ei jaktuke på Sørlandet med Pater Familias hver høst.

– Ringsaker er viktig for meg, men jeg setter umåtelig pris på å besøke Sørlandet hvert år. Det skulle vært rart å være det foruten, sier han.

«Tango for to». Dukan er opptatt av samspillet kolleger imellom. At vi skal samhandle, og ikke danse solo.

– Jeg har de siste månedene brukt en del tid på dem rundt oss. De som planlegger for oss og de som skal ta over prosjektet etter oss. Det har lært meg at vi som nyetablert enhet må forstå oss selv bedre. Vi skal ikke bare kjenne oss selv og kollegene våre. Vi skal ha forståelse for samspillet, helheten og teamet, sier en engasjert

FAKTA

Jon Brede Dukan

STILLING:

Direktør for Infrastrukturprosjekter (IP)

FØDT:

1968 i Ringsaker

BOLIG:

Reppe i Trondheim

SIVILSTAND:

Gift med Lise
3 døtre

BAKGRUNN:

Hærens Ingeniørhøgskole, instruktør Befalsskolen for Ingeniørvåpenet, assisterende vollmester Porsangmoen, sjef Bygg og Anlegg Værnes Flystasjon, drift- og vedlikeholdsleder NSB Eiendom, prosjektleder i Jernbaneverket, prosjektsjef Regionale prosjekter, direktør Infrastrukturprosjekter

Dukan. Han ser at det er mange forventninger som det kan bli vanskelig å beskrive med ord:

– Det er ikke nødvendigvis alt som skal skrives ned i en prosedyre. Vi er en sammensatt gjeng som skal dra lasset sammen. Vi er geografisk spredt, men vi er faglig på høyde, hver på vårt felt. Det akter jeg å «spille på», understreker han.

– Når vi da samtidig ser at det kommer veldig mange og spennende oppgaver fremover, samtidig som det kommer økte bevilgninger til vedlikehold, da er det bare å brette opp ermene, sier han og er klar til å gyve løs. Dukan er på søken etter forbedringspotensialer og løsninger.

«Spaserveger i granskog». Forbedringspotensial handler også om når elgkvota ikke blir fylt, eller når en havner sånn midt på treet i jaktfeltskyting. Skjønt etter et kjapt nettsøk, ser vi at han er temmelig treffsikker, den samme direktøren.

Etter en lang pendleruke i hovedstaden hender det at han setter seg i bilen i otta på lørdagsmorgen for å kjøre til Tynset eller Vingelen. Der avfyrrer han 15 skudd, og kjører hjem igjen. Slikt kalles dedikasjon, og helt sikkert en dypfølt interesse.

– Joda, skyting og elgjakt opptar meg langt mer enn for gjennomsnittet, skulle jeg tro. Det går med fire uker i året bare til elgjakta, innrømmer han smilende og legger til at han også tilbringer mange timer i bilen utenfor et av dansestudioene i Trondheim mens han venter på de håpefulle.

– Slik er det å ha danseinteresserte døtre i familien, forteller han.

«Solskinn og sang». – I min verden er det en selvfølge at vi skal bli flinkere til å levere på tid og innenfor budsjett, sier Dukan. Han legger til at han jobber vel så mye med å videreføre null-visjonen med hensyn til skader. – Som ledere må vi vise at vi bryr oss, både om fast ansat-



TENKSOM: Med økte bevilgninger og mange spennende, nye prosjekt på beddingen, må sjefen speide etter mulige forbedringer og nye løsninger. Dem ser Jon Brede Dukan i teamene.



PÅ JAKT: – Det går med fire uker i året til elgjakt for Jon Brede Dukan.

3

KJAPPE

Hva er din organisasjons største fordel?

Den største fordelen er at vi er vant til å jobbe tett på jernbane i drift. Vi har en organisasjon som kan løse mange ulike typer oppgaver. Grunnet prosjektens relativt korte gjennomføringstid får vi hyppig oppdatering på hvilke krav som gjelder i prosjektens ulike faser.

Hvor er det størst innsparepotensialet i investeringsprosjektene?

Her vil jeg peke på utfordringen med å bli kjent med egen enhets kompetanse når enheten er geografisk spredt. Vi har fortsatt mye å lære om og fra vår nærmeste kollega. Det neste er å standardisere valg av løsninger for samme type oppgaver i mye større grad enn i dag.

Hvilken kompetanse trenger du mer av?

Den kompetansen vi stadig har utfordringer med å skaffe nok av, er senior prosjekteringsledelse. De som tilsettes her, bør kunne jobbe tverrfaglig.

te og innleide, samt tar helse, miljø og sikkerhet på alvor. Derfor reiser vi ut og tar praten med både egen organisasjon og entreprenørene når vi har hatt enkelthendelser. Det kan være en klemt tommel eller langt alvorligere saker. Min erfaring er at nettopp det at vi som ledere involverer oss, ender opp i konstruktive og gode løsninger.

Dukan ønsker å finne ut hva som har ført til den uønskede hendelsen? Hvilke tiltak ligger bak? Eller retttere sagt, hvilke vurderinger ligger ikke bak?

– Det er *der* det er viktig å sette inn tiltak, sier han og ser beslutsom ut.

«Du ska få en dag i måra». Framtidsvisjonen er krystallklar: – Det største potensialet for å levere bedre i framtida hviler på tre faktorer: Vi må bygge teamene så tidlig at de fungerer i det øyeblikket de settes i gang. Dermed må vi gi oss selv nok tid til planlegging. Så skal vi sikre erfaringsoverføringen. Det er ingen grunn til å finne opp hjulet på nytt.

Dukan forklarer at suksessen i forhold til grunnruteprosjektet viste oss hvor viktig det er at Jernbaneverket er forberedt, og at teamene fungerer.

– Vi gikk fra prosjektavdelinger i regionene, til Utbyggingsdivisjon og nå til Infrastrukturprosjekter. På denne veien har vi tatt med oss svært mye lærdom. Vi har medarbeidere som gjennom mange år har vært med på å bygge opp en profesjonell byggherreorganisasjon. Som har skaffet seg kompetanse på et høyt nivå, understreker han. – Vi har noen ansatte som har vært med lenge og utgjør bærebjelken i organisasjonen. I tillegg har vi fått inn mange nye som bidrar til det mangfoldet og den økte innsikten og nye kompetansen vi er ute etter.

Det er denne samlede kompetansen og erfaringen Dukan vil bygge videre på, og sørge for at Jernbaneverket nyter godt av i tida som kommer. //



ORKLA BRU

Steiner i løse lufta

«Å bære eller ikke bære». Det var spørsmålet under byggingen av den lengste steinhvelvsbrua (84 meter) på det norske jernbanenettet.

foto ANDERS B. WILSE/NORSK JERNBANEMUSEUM

EN HISTORIE FORTALT AV ingeniør Egil Prydz forteller om spenningen og usikkerheten som rådde den dagen i 1914 da hvelvstillaset på Orkla bru skulle senkes. Et stort antall tilskuere var møtt fram. Prydz plasserte seg selv midt ute på hvelvbuen for å organisere arbeidet.

En gammel mann skulle ha ropt til ham: «Skal du stå der ute»? «Javisst», svarte Prydz. «Da er det nok siste gang jeg ser deg. For steinan kan ikke henge i løse lufta!»

Spørsmålet om historien er sann eller ikke, skal vi ikke hefte oss ved. Uavhengig av sin sannhetsgehalt, om tilropet var skjemt eller alvor, gir historien et godt bilde av hvilke tanker folk gjorde seg.

At denne steinkolossen skulle stå ved egen hjelp virket naturstridig på folk uten innsyn i tidens ingeniørteknologi. Men hvelvet ble stående. Prydz likeså. Ingeniørene visste hva de gjorde. //

Tekst og bilde er sakset fra Magne Fugelsøys «Landsverneplan for jernbanen», bok 2. Boka kan bestilles fra Norsk Jernbanemuseum.

FANGST: Disse tre lakse-småtassene sprellet vilt og viste med all tydelighet at de var misfornøyde med situasjonen. De ble raskt satt ut igjen.

Tar pulsen på elva

De snorkler rundt og registrerer fisk og gyteplasser i ei elv i Bergen – på oppdrag for Jernbaneverket. **Storelva** er Hordalands beste lakseelv og skal fortsatt være det når Arna stasjon er utvidet.

tekst og foto ANNE METTE STORVIK

TEAMWORK: Håkon Gregersen rapporterer funn til miljørådgiver Silja Oda Solheimslid, som fører funnene ned på papir.

Vi har brukt 30 år på å bygge opp elva igjen. Det har vært masse jobb, men det er jo givende å se at den er full av liv.

KENNETH HALLAND, styremedlem i Arna Sportsfiskarlag



DET ER I FORBINDELSE med byggingen av ny Ulriken-tunnel at elvekulverten under Arna stasjon både skal forlenges og utvides. Og arbeidet må for all del ikke ødelegge for fiskebestanden i lakseelva.

- Jeg vil rose prosjektledelsen som tar miljøansvaret så seriøst. Denne kartleggingen av fisk og gyteplasser var ikke pålagt av miljømyndighetene, men Jernbaneverket valgte likevel å gjennomføre den, sier miljørådgiver Silja Oda Solheimsli, som er innleid fra Cowi AS.

Samme type undersøkelse skal gjøres når anleggsarbeidet er ferdig, for å se om fisken trives like godt i ettertid.

- Vi har brukt 30 år på å bygge opp elva igjen. Det har vært masse jobb, men det er jo givende å se at den er full av liv, sier Kenneth Halland, styremedlem i Arna Sportsfiskarlag. Han er en av flere som kommer bort for å prate med dykkerne og miljørådgiveren mens undersøkelsen pågår.

Stort og smått. Biologene Håkon Gregersen og Erik Heibo fra firmaet Sweco lar seg flyte, snorklende, med strømmen korte strekninger av gangen. Underveis teller de fisk, flokker med yngel og gytesteder. For hver strekning blir funnene behørig ført i pennen av miljørådgiveren som følger med fra bredden. Etter registreringen tas også yngel opp ved hjelp av el-fiske og måles. På den måten vet man hvor de forskjellige årsklassene oppholder seg.

- Pussig nok hadde flere av smålaksene vi tok opp sopp på seg. Soppangrep skyldes vanligvis at fisken har det for trangt, eller er stressa. Kanskje det har sammenheng med flommen som har vært? undrer Gregersen.

- Den elektriske strømmen fra el-fisket kan skade store fisker, så vi prøver å holde oss unna dem, understreker Heibo. Han forteller at det lønner seg å ha tette vadebukser når man driver strømfiske - ellers kan man selv få smake elektrisiteten...

Myeliv. - Jeg så en som var Så stor! brøler Heibo, i et forsøk på å overdrive elva. Lengden han måler opp med hendene, ville fått en pasjonert laksefisker til å bli lettere desperat. Vannstanden er høy etter den kraftige nedbøren. Både

stor laks, ørret og mengder av yngel blir sett, så framtiden til fiskebestanden er lys. Spesielt positivt er funnet av mange gytegroper.

- Laksen er kresen med hensyn til hvor den vil legge eggene sine. Det må være riktig dimensjon på grusen, og mellomrommet mellom steinene har også mye å si. Vi kaster ut en ramme i elva på tilfeldige steder og kartlegger så kvaliteten på elvebunnen innenfor ramma - sett fra laksens synspunkt, smiler Heibo.

Mulige utfordringer. - Vi har registrert at vannet er mer påvirket av tungmetaller ovenfor anleggsområdet vårt, enn nedenfor. Dette tyder på utslipp lengre oppe, forteller miljørådgiveren. En bekk som munner ut i utløpet av Storelva fører med seg mye jord og leire som kommer fra et mottak for masse lengre oppe, sies det av lokalkjente. - Det er viktig at den nederste kulpen ikke forstyrres, og vi anbefaler at det bygges terskler i bunnen av den renoverte kulverten. Da kan laksen hvile mens den svømmer oppover, konstaterer Gregersen.

Kort tid før undersøkelsen ble det funnet en død laks, over en meter lang, i elva, men dette er helt normalt i følge biologen.

- Når laksen har kjempet seg opp elva og gytt, er det en del som er så medtatte at de dør, forteller Heibo.

Framtidsrettet. Den omtalte kulverten dekker omtrent 125 meter av Storelva, og slutter helt nede ved Øyrane Torg kjøpesenter. Jernbaneverket ønsker å forlenge den fordi det er behov for plassen oppå når Arna stasjon skal fornyes og utvides.

- I forbindelse med reguleringsplanen stilte NVE krav om å dimensjonere kulverten etter de store flommene som vi kan vente oss mer av i fremtiden. Dette betyr at kulverten også skal utvides i høyden. I tillegg skal det bygges sikring langs elvebreddene mot stasjonsområdet for å hindre erosjon og ustabil grunn. Samlet sett vil de nye tiltakene i Storelva både bidra til en økt sikkerhet og et bedre miljø for fremtiden, sier en fornøyd miljørådgiver. //

1 BEDRE FØRE VAR:

Det er allerede satt opp gjerder med fiberduk på innsiden langs elvebredden ved kirkegården for å stoppe utglidning av masser til elven. Miljørådgiver Silja Oda Solheimsli er fornøyd.

2 EL-FISKE: Erik Heibo (til venstre) styrer elektrisiteten, mens kollega Håkon Gregersen plukker opp «sjokkert» yngel med håven.

3 SÅ STOR: - Jeg så en som var Så stor, forteller Erik Heibo begeistret. Og det ble mange slike utbrudd.

4 FISKELYKKE: Håkon Gregersen viser fram el-fisket yngel fra Storelva. Den lille tassen er i fin form, og gir godt håp for laksefiskets framtid.



Buss for tog

For å kunne vedlikeholde og forbedre jernbanen raskt og effektivt, blir det noen lange stengninger også i år. Her er en liste over de ti lengste periodene med buss for tog.

tekst ARVID BÅRDSTU foto ØYSTEIN GRUE

LA IKKE STENGNING av baner for vedlikehold og fornyelse komme overraskende på. Alle planlagte stengninger er lagt inn i ruteplanen. Her er en oversikt over de aller lengste.

Det aller lengste bruddet er på Jærbanen hvor det ikke vil gå tog mellom Stavanger og Bryne over en periode på fem uker. Unntaket er at det skal lages tidsluker for godstog til terminalen på Ganddal.

Nytt dobbeltspor. Høsten 2015 er tiden for å ta i bruk det nye dobbeltsporet fra Langset til Kleverud ved Mjøsa. De siste arbeidene her berører eksisterende spor på Dovrebanen i begge ender. Dette innebærer en del arbeid som det er satt av 23 døgn til. Samtidig som strekningen Eidsvoll-Hamar må holde stengt for dette arbeidet, stenges også Hamar-Dombås for å ta den siste sjauen etter flommene i 2011, 2013 og i fjor. Under flommen i 2013 ble det som kjent påvist skader på cirka 300 steder på Dovrebanen sør for Dombås.

Blir bedre. De fleste synes det er kjedelig med buss for tog, men mange og lange stengninger er tegn på to ting: For det første at det er stort behov for vedlikehold og fornyelse. Det andre er at nå blir det gjort. Og etterpå blir det litt bedre. //

De lengste stengningene i 2015

Tidsrom	Bane	Strekning	Arbeid som skal utføres
30.03-06.04	Østfoldbanen	Langhus-Rygge/Mysen	Innleggelse av kulvert, signalarbeider, bruarbeider, sporarbeider.
13.06-20.07	Jærbanen	Stavanger-Bryne	Signalarbeider, arbeider med kontaktledningen, Kvelluren bru (i regi av Statens vegvesen), plattformforlengelser på Øksnevadporten og Klepp. Buss for tog Stavanger-Bryne. Godstog slippes inn til Ganddal.
29.06-10.08	Østre linje	Ski-Rakkestad (Sarpsborg)	Totalbrudd i forbindelse med bygging og idriftsettelse av signal- og sikringsanlegget ERTMS. Togene snus på Ski.
04.07-14.07	Vestfoldbanen	Sandefjord-Skien	Ny jernbanebru Larvik, signalarbeider, nytt dobbeltspor Larvik-Porsgrunn.
06.07-02.08	Hovedbanen	Oslo S-Bryn	Dreneringstiltak og bytte av bruer. Det blir vurdert om det er mulig å kjøre lokaltog på godstogsporet. Samtidig gjennomføres rutinemessige kontroller av komponenter og andre mindre vedlikeholdsoppgaver.
06.07-19.07	Hovedbanen	Lørenskog-Lillestrøm	Idriftsettelse av full ATC. Samtidig gjennomføres rutinemessige kontroller av komponenter og andre mindre vedlikeholdsoppgaver.
11.07-19.07	Nordlandsbanen	Grong-Mosjøen	Rehabilitering av traui i betongruer, reparasjon av kantdragere/rekkverk/kjeglemurer og kulverter.
18.07-02.08	Drammenbanen	Oslo S-Lysaker	Bytte av signalkabler, drivmaskiner og ni sporveksler på Skøyen og åtte tungepartier i sporveksler på Nationaltheatret.
03.08-17.08	Spikkestadbanen	Hele banen	Utbedring av bru ved Moserud mellom Heggedal og Spikkestad. Samtidig gjennomføres rutinemessige kontroller av komponenter og andre mindre vedlikeholdsoppgaver.
26.09-19.10	Dovrebanen	Eidsvoll-Dombås	Innkobling av nytt dobbeltspor langs Mjøsa, sprengningsarbeider, forberedende renseverk, KL-arbeider, nytt spor Harpe jernbanebru, skinnbytte Otta-Sel, renseverk på strekningene Tretten-Losna og Vinstra-Kvam, innleggning av betongbru Sel st., flomsikring på strekningen Øyer-Dombås og vegetasjonsrydding.

SVEISEN BANE: Dobbeltsporet ved Mjøsa skal tas i bruk i høst. Men først må den nye strekningen kobles sammen med den gamle i begge ender; ved Langset i sør og Kleverud i nord. Slikt tar tid, og i mens blir det buss for tog.



Bedre tilbud

Ved ruteendringen 14. desember snek det seg inn en lite påaktet forbedring i togsambandet mellom Norge og Sverige. Västra Götalandsregionens regionutviklingsnemnd har betalt NSB slik at de kan kjøre enda en pendel mellom Oslo og Göteborg i tillegg til de tre de kjører i egen regi. De nye avgangene går fra Göteborg kl. 04:30 og fra Oslo S kl. 15:28. Västra Götalandsregionen, via kollektivtrafikkelskapet Västtrafik, har gjort dette for å lette arbeidspendlingen mellom Trollhättan, Vänersborg og Dals Ed i Sverige til Halden, Sarpsborg og Fredrikstad.

Ni av ti handleposer som selges i en matbutikk i Lofoten, Ofoten, Troms og Finnmark har kommet med Ofofbanen.

TOVE METTE BJØRKMØ, samferdselsråd (Ap) Nordland

I tet

I løpet av de første ti månedene av 2014 lå Jernbaneverket på andreplass, kun slått av det tekniske høysetet NTNU, på bruken av e-handel i regi av offentlige anskaffelser på en e-handelsplattform (www.anskaffelser.no). Målt opp mot 25 prosent av virksomhetens driftskostnader, har Jernbaneverket e-handlet for i overkant av 80 prosent. 288 offentlige virksomheter og 551 leverandører er nå abonnenter av tjenesten som omsatte for i overkant av ti milliarder kroner de siste 12 månedene. Tjenesten er fortsatt ung og omsetningen er sterkt økende måned for måned.

Blir shoppingssenter

Stortorvet 7 i Oslo kan være Jernbaneverkets adresse til 2019, men da er det bokstavelig talt over og ut. Schage Eiendom AS, Schagefamiliens andel av formuen i Møllergruppen (de som i årenes løp har solgt hundretusenvis av Volkswagener, Audier og Skodaer), kjøpte hele eiendommen i 2012 og har allerede planer for hvordan bygget skal bli når de først slipper til (og får lov av Oslo kommune). I tillegg til å utvide bygget både i høyden og bredden vil Schage også ha gjort noen grep med selve Stortorvet. Inntil videre er Byantikvaren nokså negativ, som antikvarer pleier å være, og påpeker at det ikke er aktuelt med et bygg som vil kunne ruve mer enn Domkirke. Uansett, så snart Jernbaneverket er ute, blir ikke bygget til å kjenne igjen.



FOTO: ARVID BÅRDSTU

Jernbaneverket er den største positive overraskelsen jeg har fått etter at jeg ble statsråd.

KETIL SOLVIK-OLSEN, samferdselsminister (FrP)

Gløder for Dovrebanen

Det er enda seks år til Dovrebanen fyller 100 år. Men i Dovrebanen - Jernbanehistorisk forening har de allerede begynt å tenke på hvordan banen best kan feires.

tekst og foto ARVID BÅRDSTU



ILDSJEL: Mogens Juul Rasmussen i Dovrebanen - Jernbanehistorisk forening har begynt å se framover mot 100-årsjubileet i 2021.

FØR JUL KOM DEN 10. utgaven av heftet «Dovrebanen» i regi av Dovrebanen - Jernbanehistorisk forening. Nok en gang er bladet fullspekket med interessant historie og flotte bilder helt fra byggingen for snart hundre år siden. Særlig fra byggingen av Grønbogen vendedunnel nord for Dombås.

Slik har det vært i alle utgaver. Årets utgave er på samfulle 100 sider. De tidligere utgavene har også vært innholdsrike og inneholder mye materiale som for eksempel kan bli ei jubileumsbok. - Vi har stoff nok. Men skal det utgis en bok i 2021, krever det

lang planleggingstid. Det samme hvis det skal lages en utstilling. Derfor begynte vi i foreningen allerede nå å snakke for å komme i gang med planleggingen fram til jubileet i 2021, sier redaktør og primus motor Mogens Juul Rasmussen.

Sidebaner. I «Dovrebanen 2015» blir leseren blant annet presentert for de mange planene om sidebaner til Dovrebanen mellom Dombås og Støren: Folldalsbanen skulle frakte malmen fra Folldal Verk. Her forelå det fem alternative trasevalg. Kvitdalsbanen fra Folldal til Hjerking var grundig

Vi har stoff nok. Men skal det utgis en bok i 2021, krever det lang planleggingstid.

tegnet og faktisk også stukket. Sunndalsbanen skulle gå fra

Oppdal via Sunndalsøra til Molde, den gangen med sterk støtte fra Kristiansund, bare sunnmøringene ble holdt utenfor.

Kviknebanen fra Tynset til Ulsberg ville forkortet Østerdalsbanen (Rørosbanen) med 43 kilometer. Til slutt forelå det planer om Orkedalsbanen fra Berkåk til Løkken. Felles for alle var at disse banene ble grundig utredet, men ikke nådde opp med finansiering, eventuelt at de økonomiske tidene forandret seg dramatisk, som etter 1. verdenskrig. //

PS! Hefte kan bestilles fra post@dovrebanen.com og koster 125 kr.



JUBEL: Formann Roger Nilsen (t.h) og Per A. Melby jubler. De har ikke vært bortskjemt med en varm, godt opplyste verkstedhall til å vedlikeholde maskiner og snøbrøytestyr.

NY VERKSTEDHALL:

+ 20 grader hele året

- En ny telhall på 1080 kvadratmeter med sommerlige 20 grader hele året styrker vinterberedskapen betraktelig. - Endelig har vi fått tak over hodet, smiler snøryddekarere Roger Nilsen og Per A. Melby.

tekst og foto ØYSTEIN GRUE

KLOKKEN ER 04:30 da formann Roger Nilsen og Per A. Melby returnerer til Alnabru etter 8 timers innsats med Robel og kost i snøværet på Oslo S. Vind og fallende temperatur med tette snøbyger utfordrer både mannskap og maskiner denne natta. - Se, så flott vi har fått det! jubler Roger Nilsen. Per åpner porten, og snørydde-maskinen kjøres inn i varmen slik at snø og is smelter til neste natt.

Effektive varmevifter sender en vårlig bris over både mannskap og maskiner. Det blåser bokstavelig talt en varm vind over Jernbaneverket på Alnabru.

Nødvendighet. -Vi lever i 2015, slår faggruppelider linjen, Yngve Ottesen, fast. - Driftsbasene våre, med kritisk viktig utstyr for å holde jernbanen åpen under kraftig snøfall, har manglet verkstedhall og tinehall. Denne 70 meter lange hallen på Alnabru er ikke bare kjærkommen, men nødvendig for utstyret som inngår i vår vinterberedskap.

- Etter den nye ruteplanen ble innført, med hyppigere tog i trafikk, har vi tatt høyde for at vi må ha mannskaper til både spor og publikumsområder. Vi snakker om hele Alnabru og hele Oslo S, Skøyen, Lodalen,

Hovedbanen, Drammenbanen, Østfoldbanen og Gjøvikbanen med mange hundre sporveksler. Når det drar seg til, vil vi selvfølgelig få utfordringer som resten av samfunnet.

Snøkoordinator i Oslo har rundt 150 mann disponibelt med alle innleide.

- Vi er i samme båt som vei og flyplasser, sier Yngve Ottesen og fortsetter: -Mannskapene våre har ikke vært bortskjemt med nytt utstyr. Men nå skal vi anskaffe 21 nye lastetraktorer som kommer fra 2016 og fremover. Da vil vi stå enda bedre rustet når Kong Vinter banker på! //

OSLO-NAVET Tynnes i feltet

De hadde noen hundre forslag i bunken, nå sitter de igjen med fire. Fram til våren skal KVVU Oslo-Navet finsikte disse for å finne det konseptet som på beste måte kan ta forventet trafikkvekst i Stor-Oslo. Det står mellom et trikkkonsept (trafikkveksten tas med trikk og buss), et T-banekonsept (ny T-banetunnel og mer buss), et metrokonsept (S-baneløsning og ny T-banetunnel) og et banekonsept (T-banetunnel og en ny øst-vestbane for lokaltog, IC-tog og regiontog). Den av disse finalistene som svarer best på oppgaven, går seirende ut. Det som allerede er veiet og funnet for lett til å løse oppgaven, er å bygge en ny jernbanetunnel à la Oslo-tunnelen.

MALMÅREN Rekord på Ofofbanen

Den 42 kilometer lange Ofofbanen håndterer hele 60 prosent av alt gods på bane i Norge. I mars 2014 ble det registrert et dagsvolum på hele 136 000 bruttotonn ved målestasjonen på Haugfjell. Dette er en økning på 15 000 tonn i forhold til den gamle rekorden fra februar 2013. Det er det høyeste noen sinne på ett enkelt døgn. Ser vi isolert på malmtransporten, ble det i fjor fraktet 19,8 millioner tonn malm på Ofofbanen. Dette er det høyeste transportnivået siden 1979, da det ble transportert 22,3 millioner tonn til Narvik. Rekorden er fra 1973, da det ble transportert ut 22,6 millioner tonn.

Ofofbanen - Norges Suez-kanal

Den er bare 42 kilometer lang og ligger definitivt i utkanten på alle jernbanekart i Norge. Men banen har skapt en pålitelig og miljøvennlig transport av varer inn til Nord-Norge og er en viktig eksportmulighet for fersk fisk fra en voksende oppdrettsnæring.

DET SOM STARTET som en viktig transportåre for jernmalm, er i dag en viktig forutsetning for næringsutvikling i Norge nord for Saltfjellet.

Utgangspunktet var en dyp og isfri havn. Ofofbanen var en ingeniørbragd ved overgangen til forrige århundre og har gitt svensk jernmalm den mest effektive transporten den kan få. Det er ingen begrensninger på hvor store båter som kan legge til i Narvik havn. Disse egenskapene gjør at Ofofbanen kombinert med Narvik havn har potensiale til å frakte mer jernmalm for LKAB og for andre som ønsker effektiv transport ut av Nord-Sverige og Nord-Finland. Derfor er banen og havna viktige i Felles Barents Transportplan (2013) og i EU sitt TEN-T nettverk (2012) som Norge har gjort til en del av EØS-avtalen. Slike internasjonale avtaler forplikter!

Retningsbalanse. Fra 1993 startet CargoNet egne godstog mellom Narvik og Alnabru gjennom Sverige og i 2011 startet Schenker sitt. Det ble en vellykket godsatsing. Nordover kom dagligvarer og i retur sørover skapte fersk fisk retningsbalanse. Særlig den voksende sjømatnæringen i Norge har benyttet seg av Ofofbanen som en miljøvennlig, rimelig og effektiv transport av fersk laks og ørret. I 2007 frakket Ofofbanen 40.000 tonn laks

og ørret, i 2013 var tallet vokst til 127.000 tonn. Samlet har fisketransportene nådd 200.000 tonn Narvik - Alnabru.

100 prosent utnyttet. All aktiviteten på Ofofbanen har gjort at kapasiteten mellom Narvik og Kiruna i flere perioder de siste årene har vært utnyttet mer enn 100 prosent! For brukerne av togene er det kvalitet og pris som

For brukerne av togene er det kvalitet og pris som er avgjørende for at toget kan konkurrere med vogntogene.

er avgjørende for at toget kan konkurrere med vogntogene. Og det er et uttalt mål for alle som arbeider med transport: Vi vil ha godset fra vei til bane.

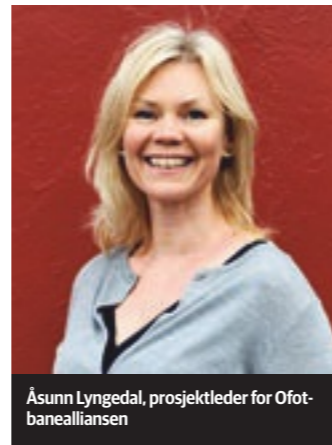
En bane som utnytter mer enn 79 prosent av sin kapasitet er en bane der det er vanskelig å ta inn forsinkelser og nærmest umulig å drive vedlikehold (Åtgersval

2010). Og på Ofofbanen som 11 ganger daglig utsettes for verdens tyngste malmtoget, er vedlikeholdsbehovet stort.

Livsnerven. I 2010 dokumenterte NHO Transport og logistikk sammen med TØI at 9 av 10 dagligvarer som ble solgt nord for polarsikelen kom med Ofofbanen. Kapasitetsproblemer på banen og konkurranse fra vogntog har ført til at en økende andel nå transporteres på modulvogntog gjennom Sverige til landsdelen.

Det er fortsatt ingen tvil om at Ofofbanen er livsnerven for dagligvarer og andre industrivarer til Nord-Norge. Og at banen er en styrke for oppdrettsnæringens konkurransekraft i nord med betydelig lavere transportpris enn vogntog mellom Narvik og Oslo. Men det er ikke selvsagt at banen foretrekkes i framtiden hvis vi ikke sørger for god nok kapasitet og kvalitet.

Løfter kapasiteten. I 2014 startet arbeidet med å bygge kryssingsspor som skal løfte kapasiteten fra 20 til 27 tog i døgnet hver vei. Et dobbeltspor mellom Narvik og Kiruna vil gi plass til 100 tog i døgnet. Et delvis dobbeltspor på norsk side sammen med tiltak på svensk side vil gi 40 tog. Dette er et fellesprosjekt med svenskene, og vi er glade for at Jernbaneverket i oppdragsbrevet for 2015 er pålagt å planlegge for



Åsunn Lyngedal, prosjektleder for Ofotbanealliansen

ytterligere kapasitetsutvidelser på Ofofbanen.

Ofofbanen har i over hundre år skapt industri og grunnlag for arbeidsplasser i Nordområdene. Når norsk naturgass nå tas i bruk i svensk industri, oppstår det nye industrielle muligheter til å bearbeide råvarer og forlenge verdikjedene i en ressursrik landsdel. For Ofofbanealliansen er det tydelig at investeringer i infrastruktur har skapt industri og verdier og har potensial for å gjøre det igjen. //

Ofofbanealliansen er dannet av Ofoten regionråd, Narvik havn, Futurum, Narvikregionen næringsforening, LKAB, NRAB, Schenker samt flere aktører som arbeider for næringsutvikling knyttet til banen. Se mer på ofotbanealliansen.no og besøk oss på Facebook.

Les Jernbanemagasinet på nett!



jbv.no/jernbanemagasinet



Ny utstilling - en etterlysning

Norsk Jernbanemuseums nye utstilling skal handle om jernbanens rolle under 2. verdenskrig. Før den åpner 8. mai, ønsker Norsk Jernbanemuseum å komme i kontakt med eventuelle gjenlevende deltakere i den illegale virksomheten ved jernbanen.

Like etter krigsutbruddet ble det dannet illegale motstandsgrupper på jernbanen. Ikke minst bisto jernbanefolk med å hjelpe flyktninger over til Sverige. Mange drev også med «gå-sakte-aksjoner» og sabotasje av lokomotiver og vogner.

Stasjonsbetjening ved alle langdistansebanene var med på å overvåke de tyske troppe-, våpen- og ammunisjonstransportene.

Etter hvert utgjorde jernbanefolk ryggraden i den illegale motstandsgruppen XU. Ved frigjøringa ble de fram til 1988 pålagt en taushetsplikt som gjorde at disse hverdagsheltene modige innsats har vært lite kjent.

Vi håper derfor å komme i kontakt med noen av dem som var med i dette illegale arbeidet. **De som har opplysninger, vennligst kontakt Bjørg Eva Aasen på mobil 91673163 eller på epost: bea@jbv.no**



Jernbaneverket

SENTRALBORD
05280

KUNDESENTER

E-post: kundesenter@jbv.no
SMS til 26112, skriv kodeord:
JBV etterfulgt av din melding
Telefon: 47 77 00 98

Åpningstider:

mandag-fredag 08-17,
lørdag og søndag 09-15

PRESEKONTAKTER

Pressevakt

Tlf: 91 65 65 65

Sentralt

Pressesjef/
ass. kommunikasjonsdirektør

Jan Erik Kregnes

Mobil: 916 55 421

e-post: erik@jbv.no

**Strategi og samfunn
Plansaker**

Kommunikasjonssjef

Thor Erik Skarpen

Tlf: 916 55 144

e-post: skarpen@jbv.no

Oslo-korridoren

Kommunikasjonssjef

Kjell Bakken

Tlf: 22 45 59 40/916 57 573

e-post: kba@jbv.no

Øst

Kommunikasjonsrådgiver

Harry Korslund

Tlf: 916 55 989

e-post: harry.korslund@jbv.no

Vest

Kommunikasjonssjef

Inge Hjertaas

Tlf: 916 50176

e-post: ihj@jbv.no

Midt

Kommunikasjonssjef

Dag Svinsås

Tlf: 916 72 525

e-post: dags@jbv.no

Nord

Kommunikasjonssjef

Dag Rydmark

Tlf: 934 96 774

e-post: ryddag@jbv.no

Sørlandsbanen

Kommunikasjonssjef

Henning Lode

Tlf: 916 69 650

e-post: hlope@jbv.no

TETT PÅ: RAGNHILD SARSTEN

Fyrverkeri i # og b

Ragnhild Sarsten er multi-instrumentalisten som stortrives som prosjektstyrer på Follobanen. 26. februar debutterer hun med eget plateprosjekt i en salig blanding av kunst, performance, country, rock og disco. Da blir det liv, rai, rai.

Tekst ARVID BÅRDSTU foto ØYSTEIN GRUE

FAKTA
Ragnhild Sarsten

Alder: 47

Stilling: Prosjektstyrer
Follobanen

Bor: Oslo

Ansatt i JBV: 2010

1 Hva hadde livet vært uten musikk?

Uff. Det ville blitt stusselig. Jeg fikk penger av bestemor som 9-åring og kjøpte piano for dem. Siden har jeg spilt. Jeg prøvde å slutte, men det gikk ikke. Du kan ikke slutte å spille i band. Men jeg anstrenger meg for å balansere kreftene mellom jobben og musikken. Jeg elsker jobben min også.

2 Hvor mange band spiller du i nå?

Jeg har mitt eget prosjekt som jeg kaller Tzarsten & The Freudian Slippers. Dessuten spiller jeg i et band som heter Lady Moscow og ett som heter Coctail Slippers. Jeg var med i Nordens eneste storband med bare jenter, Shebob Big Band, som jazzpianist. Men det har jeg vært nødt til å si fra meg.

3 Musikk eller ingeniørkunst?

Ja takk, begge deler. Jeg har prøvd å leve av musikken. Det var ikke særlig lukrativt. Derfor tok jeg utdanning som voksen. Ettersom jeg hadde lett for matte, og kanskje fordi far var professor på NTH, ble jeg ingeniør i byggfag. Det har jeg aldri angret på. Jeg har takket nei til mange kjente band fordi jeg ikke har tid. Jeg skal på jobb!

4 Mange fine opplevelser som musiker?

I høst åpnet jeg og bandet mitt, Tzarsten & The Freudian Slippers, Høstutstillingen. Det var en stor opplevelse. I november var jeg på en tidagers turne med Coctail Slippers. Dette er et band som har platekontrakt med (Little) Steven van Zandt. Vi hadde utsolgte konserter på Manhattan, i Boston, i Philadelphia og flere steder. Snart skal vi til Liverpool og spille på The Cavern. Little Steven er en hyggelig kar. Møtte også Elvis Costello og spilte med Lenny Kaye. Stort!

5 Skal plateslippet i februar markeres på noe vis?

Jøssja. Det blir i 2. etasje på Internasjonalen, en bar på Youngstorget. Da håper jeg det kommer mange fra Jernbaneverket. Vi slapp en singel i september som forsmak på plata. Da var det mange kolleger fra Follobanen til stede. //

