

Jernbane- magasinet

NR. 3/2018

**Konkurranse
er sunt, og
NSB har gjort
oss bedre.**

PHILIPP ENGEDAL,
adm. direktør i Flytoget AS

Mot nye høyder

Flytoget gjør alle dystre spådommer til skamme
og regner med å sette ny passasjerrekord i år.

NY STATSRÅD

Ser enorme muligheter

NYTT DOBBELTSPOR

Sparer tusener hver måned

NY UTREDNING

Fjerntogenes tur!

Det aktuelle bildet

Full fart!

Med åpningen av Farriseidet – Porsgrunn 24. september er Grenlandsregionen med 100 000 innbyggere igjen koblet til jernbanenettet. 22 kilometer med dobbeltspor korter ned reisetiden med over 20 minutter mellom Grenland, Vestfoldbyene og resten av Østlandet. Det har tatt seks år og kostet vel sju milliarder kroner å bygge den moderne banestrekningen.

FOTO ØYSTEIN GRUE





Innhold

Nr. 3/2018

- 08 En forskjell**
Når Jernbanemagasinet spør den nye samferdselsministeren om folk vil merke forskjell på han og forgjengeren, svarer han: – Jeg håper da det!
- 12 Milliard-utbytte**
Flytoget AS har siden starten i 1998 tilført den norske statskassa 1,5 milliarder kroner i form av utbytte.
- 16 Tema: Bedre fjerntogtilbud?**
Hvordan kan tilbudet på fjernstrekningene i Norge bedres – på kort, mellomlang og lengre sikt? Dette utredes nå.
- 30 Selger bilen – tar toget**
Et nytt dobbeltspor er åpnet. Møt mannen som selger bilen og sparer store summer i måneden.
- 34 Det store skiftet**
Vi står foran det største teknologiske skiftet i norgeshistorien, og Bane NOR er sentral aktør i byggingen av en ny digitale motorvei.
- Les også:**
 - 06** Intensiverer jakten på feilene
 - 07** Avtale om enklere kollektivreiser
 - 38** Gjøvikbanen i en nøkkelrolle
 - 42** 156-åring under lupen
 - 46** Sistereisgutten
 - 50** Kulturarv i full drift
 - 56** Viser vei for flere jenter



8



16



46

Puls

Har du fått med deg at ...

... **CargoNet** kommer til å kutte i antall avganger på hovedstrekningene. Årsaken er dårlig lønnsomhet i gods-trafikken på bane.

... **flere hundre tog** blir benyttet under NATO-øvelsen Trident Juncture - den største øvelsen i Norge på mange tiår.

... **styret i Bane NOR** ønsker å opprette et eget aksjeselskap for produksjon og vedlikehold. Etableringen av datterselskapet skal drøftes med fagforeningene før endelig vedtak gjøres.

... **tre togselskap** er med i finalerunden om trafikken på Sørlandsbanen. I løpet av oktober kunngjør Jernbanedirektoratet hvilket selskap som skal stå for trafikken.

... **Bane NOR og Statens vegvesen** har inngått forlik med entreprenøren Veidekke Hochtief om sluttoppgjøret for byggingen av parsell 2 på fellesprosjektet E6/Dovrebanen langs Mjøsa. Enighet mellom partene betyr dermed at den berammede rettssaken kan avlyses.

... **fem tilbydere** skal konkurrere om å bygge Sandbukta – Moss – Såstad på Østfoldbanen. Disse fem er prekvalifisert: AF Gruppen Norge AS, Bouygues Travaux Publics, Frankrike samt tre Joint Venture-selskaper: FCC Construcción S.A. og Azvi S.A., Spania, Imple-
nia Norge AS og Acciona Construcción S.A., Norge/
Spania og Impresa Pizzarotti & C S.p.a. Itineria p.A., Italia.

... **en vegg av grønne planter** skal dempe støvplager på Nationaltheatret stasjon. Den grønne veggen av planter er et forsøk og målet er at dette sammen andre tiltak skal redusere støvmengden på plattformene med 40 prosent.

FOTO: ØYSTEIN GRUE



To aktører som opererer side om side gir de reisende flere valgmuligheter.

PHILIPP ENGEDAL

SKJERPENDE: Fra desember 2014 doblet NSB sin kapasitet på linjer der Flytoget allerede kjørte. Denne konkurransen skjerpet begge aktører.

Konkurranse på sporet fungerer

Konkurranse er for lengst innført på norske jernbanespor, og den har ført til et stadig bedre togtilbud.

Da det ble kjent at NSB fra desember 2014 ville doble sin kapasitet på strekningen som blant annet omfatter Oslo S – Oslo lufthavn, skal vi ærlig innrømme at vi ble litt bekymret. Vi fryktet at våre kunders lojalitet ville bli satt på prøve og at vi på sikt ville miste passasjerer. Men i takt med at Oslo lufthavn vokser og vårt tilbud forbedres, utvides også markedet. Og vi ser at de reisende drar nytte av konkurransen fordi den skjerper aktørene. Hver eneste dag.

NSB og Flytoget tilbyr ulike produkter og tjenester, og tiltrekker oss derfor også forskjellige kundegrupper. To aktører som opererer side om side gir de reisende flere valgmuligheter, og vi ser tydelig at markedet har behov for oss begge. Til tross for at dette er en konkurranse som i dag foregår på ulike vilkår, mener vi den fungerer svært godt for de reisende. Det er ingen tvil om at konkurransen har

bidratt til Europas desidert høyeste kollektivandel til hovedflyplassen.

Den konkurranseformen som i dag foregår på Gardermobanen, er en konkurranse på sporet og i tråd med de ambisjonene og føringene som ligger i Jernbanepakke IV. Dette er den tøffeste konkurranseformen man kan få, og det er nettopp derfor den fungerer. Vi mener derfor at den samme tilnærmingen bør kunne benyttes i større omfang enn i dag. Her har vi nyttige erfaringer, og vi håper våre innspill og de reisendes ønsker blir lyttet til når beslutninger rundt fremtidig konkurranseform på det norske jernbanenettet skal tas.

Flytoget feirer i år 20-årsjubileum, og vi legger bak oss perioder både tilnærmet alene og i sterk konkurranse på strekningen. Fortsetter utviklingen i år, når vi høyeste kundetilfredshet og flest antall reisende noensinne. Vi konkluderer med at konkurranse er sunt, og at det er liten tvil om at NSB har gjort oss bedre. Vi benytter anledningen til å takke for kampen – så langt. Vi gleder oss til fortsettelsen.

Philipp Engedal,
Administrerende direktør i Flytoget AS



Philipp Engedal

UTFORDRER



Geir Isaksen,
konsernsjef i NSB

til å skrive Innspill i neste nummer av Jernbanemagasinet.

JERNBANEMAGASINET: Ansvarlig redaktør: **SVEIN HORRISLAND** Redaktør: **TORE HOLTET** Fotojournalist: **ØYSTEIN GRUE** Journalist/nettredaktør: **NJÅL SVINGHEIM** Medarbeider i dette nummeret: **OLA HENMO, KJELL BAKKEN OG HILDE MARIE BRAATEN**, Adresse, redaksjonen: Jernbanemagasinet v/Tore Holtet, Postboks 16 Sentrum, 0101 Oslo. Epost: tore.holtet@jernbanedirektoratet.no **Utgitt av:** Jernbanedirektoratet. Opplag: 7881. **Produksjon:** Spoon v/Hans Kristian Havdal, www.spoon.no. **Forsidefoto:** Siv Dolmen. **Trykk:** RK Grafisk **Distribusjon:** Spinn Dialog AS **Nett:** www.jernbanemagasinet.no. **ABONNEMENT:** Ønsker du å få bladet tilsendt i posten, eller vil gjør en adresseendring, send e-post til: jernbanemagasinet@freecom-as.no





BEDRE HØST: Bane NOR forventer en mer positiv høst for passasjerene – med flere punktlige tog.

FOTO ØYSTEIN GRUE

Intensiverer jakten på feilene

Bane NOR jobber på bred front for å få ned antall feil som forsinker togene. Flere tiltak på Østlandet, tydeligere prioritering av tiltak som gir rask effekt og overvåking av viktige komponenter skal bidra til bedre punktlighet.

TEKST KJELL BAKKEN

En arbeidsgruppe på tvers av divisjonene jobber intenst med tiltak som kan bedre punktligheten på kort sikt, samtidig som den skal identifisere og gjennomføre mer langsiktige endringer som bidrar til en forutsigbar trafikkavvikling.

– Vår viktigste leveranse til togselskapene og passasjerene er muligheten til å kjøre punktlige tog. Vi har derfor iverksatt en rekke ekstraordinære tiltak for å redusere tallet på feil som forsinker togene. Dette har allerede gitt resultater, og vi forventer en positiv utvikling utover høsten, sier konsernsjef Gorm Frimannslund.

Vanskelig periode. Konsernsjefen fremhever at det jobbes i hele organisasjonen med å bedre situasjonen. Etter en vanskelig periode ved avslutningen av sommerarbeidene på jernbanen har punktligheten for togene gradvis blitt bedre ut over høsten.

Bane NOR har iverksatt flere prosjekter som skal bidra til å bedre situasjonen. Effekten av tiltakene er størst på streknin-ger hvor det går flest tog. Innsatsen rettes derfor særlig inn mot østlandsområdet. Det er et særlig fokus på sentral overvåking av komponenter slik at man kan ta feilene

før de får konsekvenser for togtrafikken.

Best effekt først. – Det gjøres en formidabel innsats av våre medarbeidere som står på hver dag for en bedre jernbane, sier Frimannslund.

– Bane NOR har engasjert et dansk konsulentfirma som skal hjelpe til med å strukturere arbeidet vårt slik at vi prioriterer de tiltakene som gir best effekt først. Selskapet har tidligere bistått både dansk jernbane og Avinor med lignende punktlighetsprosjekter med gode resultater. – Vedlikeholdet av jernbanen har vært lavt prioritert i flere tiår, og gammel infrastruktur bidrar til at feil oppstår. Dette får beklageligvis konsekvenser for de reisende. Vi vet at høyt trykk på de daglige leveransene i kombinasjon med mer lang-siktige tiltak, vil gi gode resultater over tid, sier Gorm Frimannslund.



SIGNERT: Samarbeidsavtalen for Trøndelag ble signert av adm. direktør Janne Sollie i AtB (t.v.), samferdselssjef Erlend Solem i Trøndelag og direktør for marked og samfunn i Jernbanedirektoratet, Hanne Bertnes Norli.

BUSS OG TOG

Avtale om enklere kollektivreiser i Trøndelag

Jernbanedirektoratet har inngått en avtale om rute-, takst- og billettsamarbeid med Trøndelag fylkeskommune og kollektivtrafikksselskapet AtB AS. Avtalen vil gjøre det enklere å reise kollektivt uavhengig av hvilket transportmiddel som brukes.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

– Vi ser dette som et viktig første skritt på veien mot helt sømløse reiser i Trøndelag, sier samferdselssjef Erlend Solem i Trøndelag fylkeskommune. Avtalen vil gjelde fra juni 2020 når den konkurranse-utsatte togtrafikken i Trafikkpakke 2 nord skal starte.

Fra starten av sikrer avtalen at det blir mulig å kjøpe gjennomgående periodebillett med buss og tog i Trondheim og omegnskommunene – i takstsoner A fra Ler i sør til Hommelvik i nord – med AtBs priser. Det betyr at folk i Trondheimsområdet tilbys lavere priser om de benytter begge typer transportmidler.

I de øvrige sonene kan man kjøpe et sonetillegg på periodebilletten for reise med tog og buss. Det blir også bedre og mer enhetlig reiseinformasjon for all kollektivtrafikk.

– Fylkeskommunen og AtB er

opptatt av å videreutvikle dette etter hvert som vi forhåpentlig får et bedre togtilbud på Trønderbanen, sier Solem.

Økt kapasitet. Lokal- og regiontogene i Trondheimsregionen har timesfrekvens, med halvtimesruter i rushtiden. Nye togsett med bedre kapasitet og fast halvtimesfrekvens er planlagt, og er en del av handlingsprogrammet for jernbanen de nærmeste årene. Når det er på plass, vil bussrutene i Trøndelag i større grad mate kunder inn på toget på knutepunkter, på samme måte som for eksempel på Jærbanen.

Avtalen som er inngått mellom Jernbanedirektoratet, Trøndelag Fylkeskommune og AtB, er den andre i sitt slag. Den første avtalen ble inngått mellom direktoratet, Rogaland Fylkeskommune og kollektivselskapet Kolumbus høsten 2017.

– Det er en viktig milepæl for oss at vi nå har fått på plass en slik avtale også i Trøndelag, sier Hanne Bertnes Norli, som er direktør for marked og samfunn i Jernbanedirektoratet. – Vi tar sikte på at avtalen kan bygges ut etter hvert slik at vi kan gjøre det enda enklere å reise kollektivt i Trøndelag framover.



23

... km lang blir tunnelen fra Sandvika til Sundvollen på Ringeriksbanen. Bane NOR har nå bestemt at tunnelen skal bygges med boring, sprenging og injeksjon mot vannlekkasjer. – De geologiske forholdene på strekningen gjør at vi fortrekker denne metoden, sier prosjektdirektør Morten Klokkersveen.

13,6

... km blir lengden på den nye parsellen fra Nykirke til Barkåker på Vestfoldbanen. I slutten av august startet de forberedende arbeidene med blant annet hogst i den nye jernbanetraseen.

720

... meter lang blir sikkerhetsveggen som nylig ble fullført på Moss havn langs jernbanetraseen. Sikkerhetsveggen er bygd som en følge av dobbeltsporanlegget gjennom byen. Med en slik vegg skal det ikke være mulig å komme borti kon-taktledningen ved arbeider på havna.

20 000

... er tallet på syklistene som tar seg fram på Rallarveien langs Bergensbanen i løpet av sommeren. Rekordvarmen på forsommeren gjorde årets Rallarveg-sesong ekstra lang.



VOSS

Med gondol rett fra stasjonen

På Voss bygges det nå en ny gondolbane som tar deg 800 høydemeter opp på Hangurstoppen. Den nye gondolbanen skal stå ferdig sommeren 2019.

Den nye gondolbanen blir 2000 meter lang og starter på perrongen på Voss stasjon, 56 meter over havet. Endepunktet ligger 820 meter over havet på Hangurstoppen der det bygges restaurant og områder for ulike aktiviteter både sommer og vinter.



FOTO: NICOLAS TOURENC

FOLLOBANEN

TBM-gjennomslag

Kortere reisetid og økt kapasitet for tog-reisende på Østfoldbanen kom et stort steg nærmere da to store tunnelbore-maskiner hadde gjennomslag i Oslo den 11. september.

I to år har de to maskinene Dronning Eufemia og Dronning Ellisiv boret ni kilometer hver, fra Åsland til Oslo. Våren 2019 vil de to siste tunnelboremaskinene som borer sør- over, få gjennomslag ved Ski. Follobanen vil gi en reisetid med tog på 11 minutter fra Ski til Oslo, noe som er en halvering av dagens reisetid. To tredeler av det store Follobane-prosjektet er nå utført, og Follobanen skal etter planen være ferdig i desember 2021.

Ser enorme muligheter i ny teknologi

– Hele hensikten med jernbanereformen er å forenkle hverdagen til alle dem som reiser med toget, forsikrer samferdselsminister Jon Georg Dale. Han ser formidable muligheter i ny teknologi.

TEKST TORE HOLTET FOTO SIV DOLMEN

Nei da, det var ingen ting som tydet på at den skoleleie guttungen fra Dalsfjorden i Volda skulle ende opp som landbruksminister etter fylte 31 år, og som samferdselsminister tre år senere.

– Jeg har aldri vært kvalifisert for de jobbene jeg har fått – hvis en tenker på formalkompetanse, gliser sunnmøringen. Han vokste opp i en politisk familie, og som 16-åring satte han seg ned og leste alle partienes programmer. Valget falt tidlig på Fremskrittspartiet. Et valg som falt enkelte tungt for brystet. På den annen side lærte han tidlig at det aller viktigste er å engasjere seg. Ikke være likegyldig til tingenes tilstand. Faren har 20 år bak seg som kommunestyrerepresentant for Senterpartiet, og fem av hans søsken har sittet i

kommunestyret for fire ulike partier. – Så politikk er noe vi driver med, bemerket han – stadig med en lurt smil om munnen.

Finne nye løsninger. Når Jernbanemagasinet spør den ferske sjefen i Samferdselsdepartementet om hva som tente gnisten i ham som politiker, snakker han om en enkel sjel fra Sunnmøre som er opptatt av å finne nye løsninger. Tenke utenfor boksen. Bidra til verdiskaping. Staten skal først og fremst ta seg av kjerneoppgaver. En av dem er infrastruktur. Og samferdsel er på ingen måte noe nytt felt for Dale. Som statssekretær ledet han i 2014 et utvalg som nettopp jobbet med de store transportreformene som dannelsen av Nye Veier AS og jernbanereformen, som snudde opp ned på strukturene i norsk jernbane.

Det egentlige oppdraget. – Jernbanen

FAKTA

Jon Georg Dale (Frp)

- ▶ 34 år, faglært kjøttskjærer
- ▶ Fra Dalsfjorden i Volda
- ▶ Kommunestyrerepresentant 2003-2013
- ▶ På Stortinget i ulike roller fra 2009.
- ▶ Statssekretær, Samferdselsdepartementet, 16.10.2013 - 17.10.2014
- ▶ Statssekretær, Finansdepartementet, 17.10.2014 - 16.12.2015
- ▶ Statsråd, Landbruks- og matdepartementet, 16.12.2015 - 31.08.2018
- ▶ Statsråd, Samferdselsdepartementet, 31.08.2018 -

«ENKEL SJEL»: Jon Georg Dale sier han er en enkel sjel fra Sunnmøre som er opptatt av å finne nye løsninger.



OVERBEVIST: Samferdselsministeren er overbevist om at passasjerene vil tjene stort på en mye mer automatisert transportstyring.

“
Hele jernbanereformen har en klar misjon: Kundene, forbrukerne, skal oppleve at tilbudet blir stadig bedre. Det er det egentlige oppdraget.

JON GEORG DALE
Samferdselsminister

er nå veldig ryddig organisert, mener statsråden: – NSB skal levere togtilbud til passasjerene. Norske tog skal eie tog. Bane NOR skal bygge ut og drifte infrastrukturen. Entur skal sørge for at passasjerene slipper å forholde seg til et hav av ulike billettsystemer, de skal kunne finne sin reise én plass.

– Jeg mener det er grunnleggende bra med spesialisering. Nå må de ulike strukturene og systemene få tid til stadig å forbedre seg, slik at vi kan hente ut effektene. Hele jernbanereformen har én klar misjon: Kundene, forbrukerne, skal

oppleve at tilbudet blir stadig bedre. Det er det egentlige oppdraget. Gjennom at hver enkelt aktør gjør en best mulig jobb, vil forhåpentligvis alle som tar toget, oppleve at infrastrukturen blir bedre, at mangfoldet av togtilbydere vokser og at kapasiteten bygges stadig ut.

En ny verden. – Hva slags forhold har du til jernbanen og toget?

– Jeg skal være forsiktig med å skryte på meg all verdens inntrykk i tidlig alder. Når du har vokst opp i Volda, er det begrenset tilgang på den slags, og tog var en ukjent opplevelse til jeg var 20 år. Men etter hvert har jeg funnet ut at det er veldig behagelig å reise med tog! Dette er likevel en ny verden for meg, på mange vis. En verden jeg synes det er spennende å lære mer om. For mange er det tross alt den viktigste infrastrukturen for å få hverdagen til å gå opp.

Godstiltak vurderes. – Gods på bane er inne i en tøff tid. Er du innstilt på å ta i bruk virkemidler for å motvirke den negative tendensen vi har sett den siste tida?

– Ja, men samtidig må jeg være ærlig på at det er veldig krevende å flytte store

mengder gods over på bane, spesielt på de korte avstandene. Vi ser at tonnasjen har økt på de lange strekningene, og det er nok her fruktene henger lavest. Så må vi jobbe med infrastrukturen på de kortere avstandene etter hvert. I Nasjonal transportplan er det tross alt planlagt å bruke 18 milliarder til en godspakke, og det er en stor satsing.

– Men togselskapene tjener ikke penger ...?

– Nei, og det gjør at CargoNet gjør bedriftsøkonomiske vurderinger av hvordan de setter opp transportene sine. Transport er stort sett ikke god butikk. Men det gjøres nå et arbeid for å se hvordan man kan stimulere godsoverføring til bane. En rapport er ventet i slutten av oktober, så dette er en problemstilling vi skal jobbe med de kommende månedene.

Må tørre å teste teknologi. – Din forgjenger var opptatt av å ta i bruk ny teknologi i transportsektoren. Er du en like stor teknologioptimist?

– Ja, teknologiutviklingen går så eventyrlig raskt at vi ikke aner hva slags muligheter som ligger i den ennå. Nå snakker vi om intelligente transportsystemer, om

selvgående kjøretøy, om nye måter å styre trafikken på. Dette er framtidsteknologi som ligger 5, 10 eller 20 år fram i tid. Likevel er dette bare den spede begynnelsen.

– I dag risiker folk å stå på plattformen en halvtime og lure på hva som skjer. Den situasjonen vil vi ikke ha om noen år, fordi teknologien har løst den for oss. Derfor er det så viktig at vi innretter oss slik at vi henger med. Vi må sørge for å utforme lover og regler slik at vi ikke stopper innovasjonen i næringslivet, og like viktig: Vi må tørre å teste ut teknologien der folk bor og lever.

Formidable muligheter. – Vår inneværende nasjonale transportplan er veldig teknologioptimistisk. Den neste blir garantert enda mer teknologidrevet, og det er jeg overbevist om at passasjerene vil tjene stort på. Om 10-15 år vil vi se mye mer automatisert transportstyring. Basert på tilgjengelige data blir det mulig å fange opp hvor flaskehalsene i infrastrukturen flytter seg – ikke bare fra time til time, men fra kvarter til kvarter og fra minutt til minutt. Dermed kan kapasitet omdirigeres

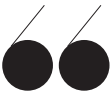
til der behovet er størst. Dette åpner for formidable muligheter innenfor nær sagt alle transportformer.

Utålmodig, men ...

– Hva tenker du om tempoet i jernbaneutbyggingen?

– Jeg er en utålmodig mann og vil at det skal gå så fort som mulig. Men når en ser på den infrastrukturen som skal bygges ut, dreier det seg om ekstremt kompliserte og dyre prosjekter. De bygges for at de skal vare i 100 år, og da må vi også ta oss tid, sier ministeren som nettopp deltok på gjennom boringen på Follobanen, Nordens lengste jernbanetunnel som koster 26 milliarder kroner. Like etterpå var han i Råde, der det under den første valgte traseen viste seg å ligge 60 meter med kvikkleire.

– Når du skal bygge ut framtidens infrastruktur, er det en fordel å bygge på fast grunn, innskyter han tørt. – Så utålmodighet må forenes med en forståelse for kompleksiteten i de store prosjektene. Når det er sagt, tror jeg det er mye å hente på raskere og mer samordnede planprosesser og metoder som gir rimeligere utbygging



Vi må sørge for å utforme lover og regler slik at vi ikke stopper innovasjonen i næringslivet, og like viktig: Vi må tørre å teste ut teknologien der folk bor og lever.

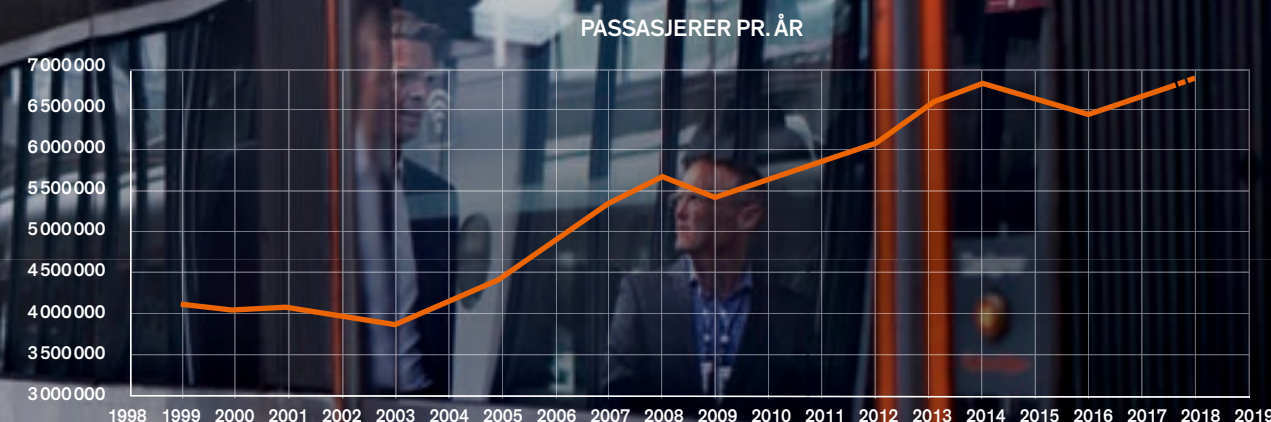
JON GEORG DALE
Samferdselsminister

og dermed mer jernbane for pengene, sier samferdselsminister Jon Georg Dale.

Når vi spør om folk vil merke forskjell på han og forgjengeren, svarer han: – Jeg håper da det! Både i stil og form. Vi står for den samme politikken, selv om vi kanskje kan vekte ting litt forskjellig. Ingen skal være i tvil hva som er hovedhensikten med det vi holder på med: Det er å forbedre hverdagen til flest mulig mennesker.



SIN EGEN BANE: Statsråden har sin egen jernbane – på kontoret: – Dette er en ny verden for meg. En verden jeg synes det er spennende å lære mer om.



Flytoget setter nye rekorder

Flytoget AS feirer 20 års-jubileum med passasjerrekord og tidenes kundetilfredshet. – Vi profiterer på at det oppstår problemer i togtrafikken, sier administrerende direktør Philipp Engedal.

TEKST TORE HOLTET FOTO SIV DOLMEN

FOKUSÉRTE – Kundefokuset gjennomsyrrer alt vi gjør, sier teknisk direktør Thomas Berntsen (t.v.) og administrerende direktør Philipp Engedal.



Da hovedflyplassen på Gardermoen ble åpnet den 8. oktober i 1998, ble 16 nye togsett satt i trafikk. Det effektive høyhastighetstoget som kunne frakte flypassasjerer mellom Oslo og flyplassen på 19 minutter, ble raskt en suksess. Så langt har staten mottatt rundt 1,5 milliard kroner i samlet utbytte fra Flytoget AS. Alt togmateriell er for lengst betalt ned, og selskapet punger snart ut for åtte nye togsett. Det første kommer til Norge i løpet av året, og innen to år har Flytoget økt sin kapasitet med 50 prosent.

Tar igjen det tapte. «Flytoget taper kunder til NSB». Denne overskriften har vært en gjenganger i media de siste årene. For det dalte noe etter ruteomleggingen i 2014, da NSB begynte å ta opp konkurransen med Flytoget gjennom å tilby nesten like raske togreiser til Ruter-priser. Men siden begynnelsen av 2016 har Flytoget gradvis tatt igjen det tapte, og i år forventer selskapet å sette ny rekord med om lag 6,9 millioner passasjerer. Det er nesten en fordobling siden starten.

Kundene er også mer tilfredse enn noen gang. 97 prosent sier seg godt fornøyd.

Mange spør seg: Hvordan er det mulig når NSB nærmest kjører for halv pris?

– Det enkle svaret er at kundefokuset gjennom-syrer alt vi gjør, svarer Flytogets sjef og innrømmer: – Det er nesten så vi kan si oss fornøyd når det er

dårlig punktlighet på sporet, for da vinner vi. På sikt er ikke dette bra, for også våre kunder har punktlighet som første prioritet. Like fullt er mantraet: «Når det er usikkert, tar vi flytoget.»

Bedre setekapasitet. Et velfungerende WiFi-nett. Oppsyn med bagasje underveis. Mer presise tog. Flere avganger. Dette er noen av Flytogets konkurransefortrinn. Ikke minst får flytogspassasjerene en utvidet reisegaranti, som innebærer at de uansett kommer fram – og om nødvendig med neste fly. Rettere sagt: Rekker du ikke flyet, betaler Flytoget for hele reisen. Uansett.

– For oss kan dette bli en kostbar affære, og det er i seg selv skjerpene for oss. Vi er opptatt av å få kundene så raskt fram at de når sitt opprinnelige fly. Det gjør at vi er raskere på avviksløsninger enn våre konkurrenter. Vi er til og med raskere enn Bane NOR når det er feil på sporene, noe som også er litt irriterende ...

– Vi ser at «buss for tog» kan være et salig kaos. Det er det garantert ikke hos oss. Vi er opptatt av å få fram kundene selv om det er store problemer i togtrafikken.

Sitter i veggene. – Denne kulturen med kundene i sentrum sitter så sterkt i veggene!

Ordene tilhører nettopp Engedal. Han har bakgrunn fra andre bransjer og begynte som sjef for Flytoget ved inngangen til fjoråret: – Jeg er veldig

SLÅR LONDON: Flytogets direktør kan glede seg over at de i jubileumsåret har flere passasjerer enn Heathrow Express i London, som også ble etablert i 1998.

imponert. Det gjelder ikke minst den bevisste rekrutteringen av serviceinnstilte mennesker. Interessen er enorm! Søker vi etter operativt personale, får vi 500–700 søkere – når vi skal plukke ut seks eller sju. Og disse gjennomgår et nøye gjennomtenkt opplæringsprogram som setter dem i stand til å løse kundens behov på en god måte.

– Alt vi gjør, henger sammen med at vi selger et dedikert tilbringerprodukt, utdyper teknisk direktør Thomas Berntsen: – Hvordan skal vi gjøre det enklere, mer behagelig, mer effektivt og enda mer sømløst å komme seg til og fra flyplassen? Det er det vi tenker på hele tida. Langt inne i teknisk avdeling sitter vi og diskuterer sånne spørsmål. Hver gang vi vedlikeholder og gjør endringer, spør vi oss: Hva betyr dette for kunden?

Tog for framtida. – Ønsker dere også å åpne flytogene for andre togpassasjerer når dere får så stor kapasitet?

– Det er ikke sikkert vi skal gjøre det på tilbringer-tjenesten som sådan, kort og godt fordi den er så ekstremt populær. Flytoget har for eksempel flere passasjerer enn Heathrow Express, som også har 20 års-jubileum. Og vi har dobbelt så mange passasjerer som Arlanda Express, understreker Engedal.

– Hvorfor kjøper dere tog som kan kjøre oppimot 250 kilometer i timen?

– Dette er en konsekvens av uttalt politikk om å bygge nye strekninger for inntil 250 kilometer i timen. Da ville det være dumt av oss å kjøpe tog som ikke ta kan ta del i denne utviklingen, sier Berntsen, men presiserer: – De nye togene skal inn i tilbringer-tjenesten. Hvis denne utvides, har vi et tog som kan utnytte den framtidige infrastrukturen. Etter hvert som signalsystemet ERTMS rulles ut, kan det dessuten bli høyere hastigheter på den strekningen vi kjører i dag. Gardermobanen har en fysisk beska-fenhet som gjør at det er mulig å kjøre fortere.

Også på andre linjer? – Kan Flytoget etter hvert være interessert i å trafikke flere linjer?

– Ja, med de rette forutsetningene mener vi at vi kan tilby gode løsninger også på andre linjer, svarer Engedal. – Flytoget er i dag rent kommersielt drevet, og vi er nødt til å gjøre vurderinger ut fra et forretningsmessig ståsted. Vi får ikke noe statlig støtte, og sett fra vårt ståsted burde det heller ikke være nødvendig å subsidiere noe som er kommersielt drivverdig.

– Vi har vist at det går an å drive jernbane på en sånn måte at kundene liker det. Vi er i dag det mest populære kollektivtilbudet i Norge. Norsk Kundebarometer utført av BI viser at vi ligger sjumilssteg foran andre aktører. Så langt har vi fått til dette uten noen form for tilskudd. Vi mottar heller ikke kompensasjon for merverdiavgift. Vi konkurrerer rett og slett på ulike vilkår. Foreløpig ser vi at det fungerer godt, fordi det finnes et tilbud for den kvalitetsbevisste og den prisbevisste. Men vi setter pris på at Jernbanedirektoratet nå jobber med å se på hvordan denne skjeve konkurransen kan jevnnes ut. Flytoget tar sikte på være en sentral kommersiell aktør på det norske jernbanenetttet, og vi er beredt til å konkurrere på sporet – ikke bare om sporet, konkluderer administrerende direktør Philipp Engedal i Flytoget AS.



NYE TOG: De nye togene kan gå i nær 250 km/t. Kundene får romsligere sitteplass og god oversikt over sin bagasje.

Dette er de nye flytogene

I løpet av 2020 regner Flytoget med å ha åtte nye togsett i trafikk.

– De nye togene er bygd etter samme lest som de forrige. Vi har dratt med oss alle de tingene som vi vet fungerer, sier teknisk direktør Thomas Berntsen. Likevel er det gjort flere forbedringer:

– Kundene vil merke at de nye togene er bredere enn dem vi har i dag. De har bredere stoler, bedre plass og bedre komfort. Gjennomgående flate gulv gjør at det blir enklere for kundene å bevege seg gjennom – uten å gå opp og ned som i dag, forteller Berntsen. – Én av fire vogner i hvert sett vil være spesielt tilpasset bevegelseshemmede. Kjører du inn rullestolen her, vil den kunne trille gjennom hele lavgulvsvognen. I de andre vognene får vi en bedre utnyttelse, samtidig som passasjerene kan holde oversikt over sin egen bagasje.

Berntsen opplyser at det er medarbeiderne i Flytoget som har jobbet fram det nye togkonseptet i samarbeid med den spanske leverandøren CAF.

FAKTA

8 nye motorvogner produsert av spanske CAF. De første togsettene prøvekjøres nå i Tsjekkia og det første ankommer Norge i november/desember.

118 millioner euro var kontraktsverdien som ble annonsert i mars 2015.

4 vogner i hvert togsett. En vogn er spesielt tilpasset rullestolbrukere og andre funksjonshemmede.

102 meter er lengden på hvert togsett, som veier 236 tonn.

238 seter samt 10 klappseter i hvert sett.

245 km/t er togets nye kjørehastighet – hvis infrastrukturen tillater det.

Fra Flytoget til direktoratet

Hans Kristensen går fra stillingen som driftsdirektør i Flytoget til å bli ny direktør for trafikkavtaler i Jernbanedirektoratet. Han tiltrer omtrent samtidig med tildelingen av Trafikkkpakke 1 (Sørlandsbanen inkludert Jærbanen og Arendalsbanen), og han vil få ansvaret for den videre konkurranseutsettingen av persontransporten på det norske jernbanenetttet.

Kristensen har vært ansatt i Flytoget siden år 2000. Fra tidligere har han blant annet ti års erfaring fra Norsk Hydro.



Fjerntogene ut av skyggen

Hva blir framtida for fjerntogene i Norge? Jernbanedirektoratet er i full gang med å finne svaret, og det er ingen tvil: Tilbudet kan bli bedre – også med dagens infrastruktur.

FOTO CARL-FREDERIC SALICATH

HIMMELFALNE: De japanske turistene Maki Okusa (t.h.) og Rina Hanaoka er over seg av begeistring for naturen langs Bergensbanen.



– Åh, åh, ååh, åååhhh! nærmest synger Maki Okusa. Vi har rullet inn på Finse stasjon, 1222 meter over havet, og den japanske kvinnen er fullstendig overvældet.

TEKST OLA HENMO FOTO ODA HVEEM

Vidåpne øyne og et intenst fotograferende mobil-kamera er rettet mot det blinkende Finsevannet og de kritthvite flekkene i terrenget under Hardanger-jøkulen. Ååhh-ene bare fortsetter å komme.

– Er det snø? Snø! I denne varmen? utbryter Okusa omsider, før hun og venninnen Rina Hanaoka fester faste grep om setelenene når vognen krenger. For kan ikke hele toget blåse av skinnene? Og hvordan er det mulig at disse små plankehyttene langs sporet ikke feies overende?

Sistemann i reisefølget, Mikfuyn Shimuzu, er roligere. Han vil vite mest mulig om alt det eksotiske vi ser gjennom vinduet. – Hva er Rallarvegens historie? – Bor folk fast her oppe? – Hvor går tregrensen? – Og hvorfor er det ikke monitorer i vognene som kan fortelle om alt det fantastiske vi ser?

Det er en mandag på sensommeren, ettermiddags-toget fra Bergen mot Oslo er stappfullt av turister, og allerede en drøy halvtime forsinket. Uten at det spiller noen som helst rolle for rolle for gjengen fra Tokyo, som er vant til å kjøre lyntoget Shinkansen i over 300 km/t hjemme. Jo saktere, jo bedre, synes de å mene.

Tiden går sakte. Undersøkelser viser at hastigheten er den aller viktigste faktoren i valg av transportmiddel. Problemet er at det foreløpig er svært lite å få gjort med farten på Bergensbanen. Tidsreduksjonen kommer først når Ringeriksbanen etter planen står klar i 2028. Da vil det ta 5,30 timer mellom Oslo og Bergen, mot én time mer i dag. Endelig vil det bli mye raskere å kjøre tog enn bil mellom de to storbyene. Men til da må Bergensbanen gjøre seg lekker på andre måter. Spørsmålet er hvilke.



Hvorfor er det ikke monitorer i vognene som kan fortelle om alt det fantastiske vi ser?

MIKFUYN SHIMUZU
Japansk turist



FOLKSOMT: Det er tett med folk på perrongen i Bergen før toget litt forsinket legger ut på reisen over fjellet.



HØYDEPUNKT: Flåmsbana har vært flott, men når Maki Okusa, Rina Hanaoka og Mikfuy Shimuzu klatrer på Bergensbanen ved Myrdal stasjon, vet de ennå ikke hva som venter: De skal synes at reisen videre mot Oslo er enda mer spektakulær.



VIL HA STØRRE FART: Nils Bjørke – stortingspolitiker, togpendler og en av få menn med dress på Bergensbanen, irriterer seg over for mange forsinkelser.

I dag flyr 60 prosent mellom Bergen og Oslo. 20 prosent tar bilen, mens 15 prosent tar toget.

– Vi klarer ikke å nå særlig mange i det gullkan-tede forretningsmarkedet. Til det er reisetiden for lang. Sjekk selv hvor mange med dress og dokumentmappe dere ser om bord, sier prosjektleder for fjerntogutredningene, Cecilie Bjørlykke, før vi hopper på toget mot Oslo på Bergen stasjon.

Irritert. Det er nesten fullt allerede ved avgang, men de ni vognene inneholder tilsammen nøyaktig to menn med dress. En av dem sover tungt med åpen munn og kofferten ved sin side, men den andre er mer enn villig til å prate.

Han viser seg å være alt annet enn en tilfeldig, objektiv reisende. Nils Bjørke er stortingsrepresentant for Senterpartiet, togpendler flere ganger i uken mellom Voss og Oslo, og begynner med noen lett forutsigbare, partipolitiske stikk til regjeringen og vil ha fortgang i byggingen av Vossebanen Arna-Stanghelle og Ringeriksbanen.

– Men aller mest irriterende er alle forsinkelsene, sier han.

Toget vi sitter på skulle ha forlatt Bergen 15.58, men kom 20 minutter forsinket avgårde, og ved Voss sørger en feil med signalanlegget for enda en uvelkommen pause. Siden baller det på seg. Når vi omsider kommer til Oslo S, er vi nesten en time forsinket og klokken nærmer seg midnatt.

– Jeg opplever innimellom at vi kommer en

halvtime for sent til Drammen, noe som er til å leve med, men der blir vi liggende bak i køen og er mye mer forsinket før vi kommer til Oslo. Utrolig nok gikk reisen fortere for 15 år siden. Da mener jeg at det tok fem timer fra Voss. Nå bruker vi fem og en halv – hvis vi holder ruten, blåser Bjørke ut.

Men så titter han ut av vinduet, og selv for en så erfaren reisende makter den spektakulære naturen å heve sinnets munterhet.

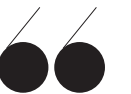
– Jeg roer ned på toget. Treffer alltid kjekke folk, og får arbeidet konsentrert. Det er umulig hvis jeg velger fly, sier han.

Økt frekvens i avgangene tar han også gjerne imot.

– Nå går for eksempel ettermiddagstoget fra Oslo 15.43. det skal ikke mange møteforsinkelser til før jeg ikke rekker det, og da må jeg ta nattoget i stedet, sier han.

Ekspress? Bjørlykke forteller at det ses på muligheten for et ekspresstog fra Bergen til Oslo om morgenen, med retur om ettermiddagen. Men det blir «ekspress» i gåseøyne, for heller ikke det kommer til å gå særlig fortere enn dagens tog; det må fortsatt konkurrere med lokaltog og gods om sporet, og stoppe ved mange stasjoner. Hun innser at kampen om forretningsfolket i praksis er tapt, iallfall inntil Ringeriksbanen er klar.

Men når den er på plass, håper hun at også flere på Østlandet vil velge toget i stedet for bilen når de skal til hytta på fjellet.



Jeg roer ned på toget. Treffer alltid kjekke folk, og får arbeidet konsentrert. Det er umulig hvis jeg velger fly.

NILS BJØRKE, stortingsrepresentant for Senterpartiet og togpendler mellom Voss og Oslo



Litt av årsaken til at vi etablerte oss på Voss, med rafting og klatring, var at toget stopper der. Det er det som bringer oss kundene, og jo oftere det kommer, jo bedre er det!

FRODE SOLBAKK,
daglig leder i Voss Active

Veltende inn i første vogn på Voss kommer 26 unge passasjerer som skråler på engelsk med et utall aksenter – norsk, afrikansk, søramerikansk og australsk.

Dette er de ansatte i Voss Active som er på «blåtur» – daglig leder Frode Solbakk har ennå ikke fortalt dem at de skal til Myrdal og teste zipline, og deretter sykle til Flåm, for så å kjøres til middag i Vikinglandsbyen ved Gudvangen.

For Solbakk vil det være fantastisk hvis det blir økt frekvens på Bergensbanen, med to timers grunnrute, helt uavhengig av om togene går like sakte som nå.

– Litt av årsaken til at vi etablerte oss på Voss, med rafting og klatring, var at toget stopper der. Det er det som bringer oss kundene, og jo oftere det kommer, jo bedre er det! sier han.

Prisforskjeller. Hvis det ender opp med totimers-ruter på Bergensbanen, ser Bjørlykke for seg at prisene kan differensieres mer enn i dag.

– Vi utreder muligheten for å bruke et større spekter, at de mest attraktive avgangene koster mest, slik at folk med betalingsvilje kan kjøpe seg litt ekstra komfort og luksus, mens familier og studenter får noe større rabatter enn i dag, sier hun.

For japanerne i forreste vogn er det en forlokkende tanke. For serveringen i kafevognen er lite fristende for en gjeng som higer etter varme nudler, og interiøret i toget synes de strengt tatt er ganske kjedelig.

Men Bjørlykkes vyer er egentlig fortsatt like mye i det blå som blåturen til gjengen fra Voss Active. For selv om modellene og analysene hennes viser at når reisetiden reduseres i 2028, vil togets markedsandel øke fra dagens 13 prosent til 21 prosent (gitt at tidsbesparelsen på veien blir 25 minutter i samme tidsrom), er dette usikre prognoser.

Men én sak kjenner hun seg helt trygg på:

– Bergensbanen er verdt å satse på. Den går i pluss i dag, og jeg har veldig vanskelig for å se for meg at den ikke vil gjøre det også i framtiden.



IKKE AKKURAT STILLEVOGN: Gjengen fra Voss Active skaper liv og røre når de velter inn i første vogn på Voss stasjon.

– Nå er det fjerntogenes tur

Jernbanedirektoratet utreder nå framtida for fjerntrafikken med tog i Norge. Den foreløpige konklusjonen er at det er gode muligheter for å bedre fjerntogtilbudet – også med dagens infrastruktur.

TEKST NJÅL SVINGHEIM FOTO ODA HVEEM

Satsing på Intercitytrafikken har i mange år fått mest oppmerksomhet. Nå er det fjerntogenes tur. Stortinget og Samferdselsdepartementet har bestilt en gjennomgang av alle strekningene for å se på hva det er mulig å få til.

– På skalaen over interessante arbeidsoppgaver er dette en god 10-er, sier prosjektleder Cecilie Bjørlykke. Prosjektgruppa er kommet halvveis i sitt arbeid og vil være ferdig i løpet av året. Utredningen vil være en del av grunnlaget for rulleringen av Nasjonal transportplan 2022-33.

Økt frekvens? Hverken kjøretider eller frekvens er nevneverdig endret for fjerntogene i Norge på mange år. Unntaket er Sørlandsbanen som fikk to-timers frekvens i 2015. Det utløste samtidig en interesse for økt frekvens også på de andre banene.

Jernbanedirektoratet utreder nå både markedsgrunnlag og kapasitet på dagens baner, sammen med hva økt frekvens vil bety for materiellbehov og øvrig trafikk på strekningene.

– Det er jo samtidig en målsetting å øke godstrafikk på bane, sier Bjørlykke og viser til de føringene som ligger inne i Nasjonal transportplan og i Handlingsprogrammet for jernbanesektoren.

Er bedre tilbud = god samfunnsøkonomi? Arbeidet tar for seg hva som kan gjennomføres på kort, mellomlang og lang sikt. På kort sikt utredes mulighetene med dagens infrastruktur. På mellomlang sikt vil store utbygginger som intercity og Ringeriks-



EN 10-ER:

– Dette er en 10-er på skalaen over spennende arbeidsoppgaver, sier prosjektleder Cecilie Bjørlykke.



SER BEHOVET:
– Fjernstrekningene er ulike når det gjelder reisemønster, men behovet for raskere tog er felles, sier Cecilie Bjørlykke.

banen gi flere tilbudsforbedringer. Til sist kommer utviklingen på lang sikt.
– Vi vurderer blant annet hva ny teknologi vil bety for måten vi reiser på i 2050, og hvilken rolle togtilbudet skal ha gitt ulike utviklingsbaner. Vi skal svare ut hva som vil være en samfunnsøkonomisk lønnsom tilbudsutvikling på alle fjernstrekningene, sier Bjørlykke. - Så langt tyder arbeidet vårt på at det er gode muligheter for en forbedring av tilbudet også på kort sikt, men ikke helt uten at det krever noen tilpasninger i dagens togtrafikk eller mer materiell.

Reisetid er viktig. Modellverktøyene som beregner markedsrespons, viser at reisetid er viktig for kundene.
– Vi har derfor sett på to ulike tilbudskonsepter. Ett der frekvensen økes til en to-timers grunnrute, og ett der vi prøver å få til et raskere tilbud mot Oslo om morgenen og fra Oslo om ettermiddagen. For disse tilbudsforbedringene gjøres det omfattende kapasitetsutredninger. Her skal det gis svar på om det er plass på sporet til flere avganger, hvilke konsekvenser flere fjerntog har for gods og annen trafikk på strekningene, hvor lang reisetiden blir og hvor mange flere togsett tilbudsøkningene krever. Foreløpige resultater viser at det er enklere å få til flere avganger på kort sikt enn på mellomlang sikt (etter 2027). Resultatene viser også at det er vanskelig å få til et vesentlig raskere rutetilbud før de store utbyggingene som ligger i kommende NTP- periode er på plass.

Strekningene. Det er fem strekninger som nå er under lupen:
• Oslo – Bergen

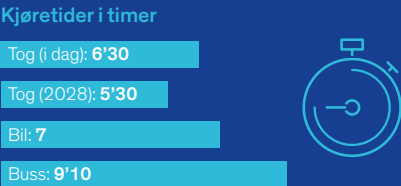
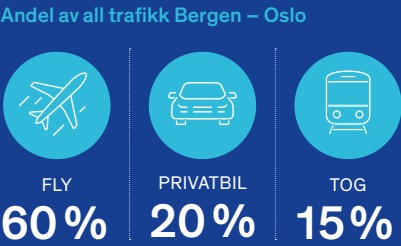
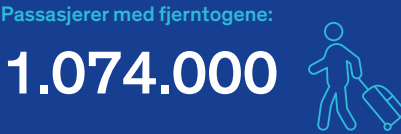
• Oslo – Trondheim
• Trondheim – Bodø
• Oslo – Göteborg
• Oslo – Stockholm.
Det er flere fellestrekk ved fjernstrekningene, men trafikkmønsteret er likevel nokså ulikt. Felles for dem alle er at innslaget av ferie- og fritidsreisende er høyt og at reisetiden ikke har blitt nevneverdig endret på flere tiår. Et unntak her er Oslo-Stockholm, der SJ i 2016 satte i gang med raskere tog og fikk nokså umiddelbart en kraftig passasjervekst. I noen år framover blir det vanskelig å få fram flere tog på grunn av fornyelsesarbeider på Kongsvingerbanen, men: – Erfaringen fra Oslo-Stockholm gir en tydelig indikator på noe vi også har funnet i markedsundersøkelsene, nemlig at det er vanskelig å oppnå en vesentlig trafikkvekst før vi får ned reisetidene, sier Tormod Haug, som jobber med å undersøke markedsgrunnlaget.

Bergensbanen og Dovrebanen. Dagtogene på både Bergensbanen og Dovrebanen drives kommersielt, det vil si at fjerntogtrafikken ikke mottar statsstøtte. Bergensbanen er den fjernstrekningen som har størst trafikk. Når den senere i høst lyses ut i konkurranse, vil anbudspakken omfatte både fjerntogene, regiontogene Bergen - Voss - Myrdal og lokaltrafikken Bergen - Arna.
– Vårt mål med konkurranseutsettingen er at vi skal legge til rette for at enda flere skal kunne ta toget, sier fungerende direktør for persontrafikkavtaler, Svein Horrisland. – For alle strekningene vi legger ut i konkurranse skal togtilbudet være minst like godt som i dag, og vi ser gjerne at selskapene viser hva de tenker om å øke både tilbud og servicegrad, sier han.

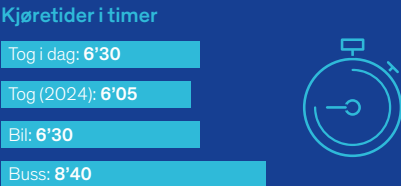
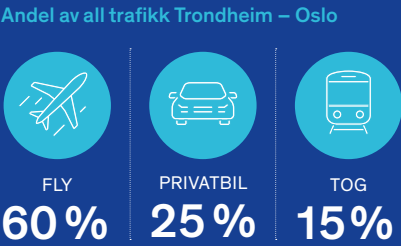
Det er gode muligheter for en forbedring av tilbudet også på kort sikt.

CECILIE BJØRLYKKE,
prosjektleder, Jernbane-
direktoratet

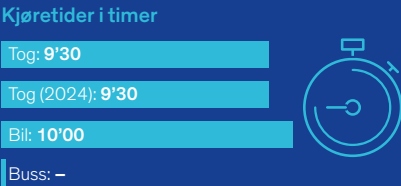
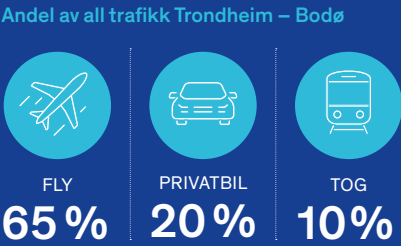
Bergensbanen



Dovrebanen



Nordlandsbanen





Oslo – Gøteborg

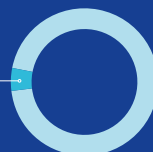
Passasjerer med fjerntogene:

274.000

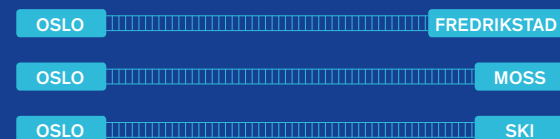


Andel som reiser hele strekningen:

5 %



Største enkeltrelasjoner:

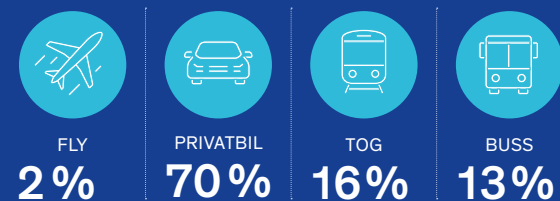


Største stasjoner underveis (påstigninger):

- ▶ Fredrikstad
- ▶ Ski
- ▶ Moss
- ▶ Halden
- ▶ Sarpsborg
- ▶ Gøteborg



Andel av all trafikk Oslo – Gøteborg



Kjøretider i timer



Avganger



Oslo - Stockholm

Passasjerer med fjerntogene:

305.000

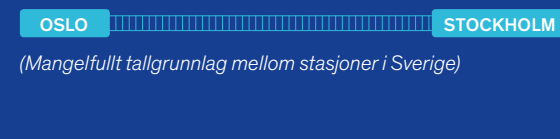


Andel som reiser hele strekningen:

15 %



Største enkeltrelasjoner:



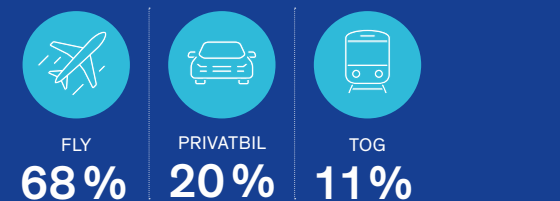
(Mangelfullt tallgrunnlag mellom stasjoner i Sverige)

Største stasjoner underveis (påstigninger):

- ▶ Karlstad
- ▶ Katrineholm
- ▶ Hallsberg
- ▶ Kristinehamn
- ▶ Arvika
- ▶ Kongsvinger



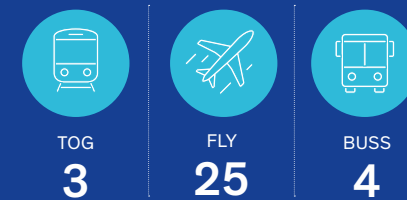
Andel av all trafikk Oslo – Stockholm



Kjøretider i timer



Avganger



Tema | Fjerntog

FOTO: SJ



MOT EUROPA:

En gradvis utbedring av infrastrukturen både på svensk og norsk side vil kunne åpne opp for et bedre gjennomgående togtilbud mot Europa.

Mens Bergensbanen ikke har intercity- eller regiontog ut fra Oslo, er situasjonen helt annerledes på Dovrebanen. Til Lillehammer går det intercitytog hver time hele dagen. Intercitytogene betjener folk som skal til og fra arbeid, møter eller andre hverdagslige gjøremål. Hovedtyngden av fjerntogpassasjerene er ferie- og fritidsreisende, og banen fyller en annen funksjon nord for Lillehammer.

Rammes av «Buss for tog». – Sørlandsbanen fikk jo for noen år siden flere avganger og en tilnærmet to-timers frekvens. Hvilken effekt har dere sett av det?

– Vi ser at passasjertallene for Sørlandsbanens fjerntog har hatt en økning. Økningen har likevel ikke vært spesielt markant, noe vi antar har sin viktigste årsak i at det hver sommer er omfattende arbeider på infrastrukturen som rammer denne strekningen mest, sier Tormod Haug. Enten har det vært stengt i flere uker med buss for tog på Jæren, eller så har det vært stengt i Lieråsen, noe som skal fortsette helt til 2021. Dette gjør at flere vurderer andre reisealternativer, viser reisevaneundersøkelser.

Annerledes på Nordlandsbanen. Nordlandsbanen kommer i en annen kategori når det gjelder reisemønster. Også i nord er innslaget av turistreiser høyt, men her reiser langt færre hele strekningen. Underveismarkedet og funksjonen som bindeledd mellom regionene kommer tydelig fram. De fleste som tar Nordlandsbanen, reiser enten Bodø - Mo i Rana, Trondheim - Mosjøen eller Trondheim - Mo i Rana.

Ut av landet. – Hva med utlandsforbindelsene?

– Hovedutfordringen vil her være at det er to land som skal prioritere og gjennomføre tiltak for å få til den ønskede effekten, sier Åse Marit Drømtorp, som har ansvar for denne delen av utredningsarbeidet:

– Vi skal se på Oslo - Stockholm og Oslo - Gøteborg. De to strekningene har svært ulik status i forhold til investeringsnivå og forbedringer med hensyn til kapasitet og reisetid på norsk side. I gjeldende NTP forutsetter IC-utbyggingen på Østfoldbanen dobbeltspor med ferdigstilling til Halden i 2034. Dette medfører vesentlig reisetidsforbedring også for den samlede strekningen til Göteborg. En gradvis utbedring av infrastrukturen både på svensk og norsk side vil også kunne åpne opp for et bedre gjennomgående togtilbud mot Europa.

– For Oslo - Stockholm ligger kun mindre kapasitetsforbedringer inne på norsk side, og de gir ikke forbedringer i reisetiden. Vi i fjerntogprosjektet har hatt møte med Trafikverket som jobber med disse strekningene. Jernbanedirektoratet har også deltatt i utredningsarbeid som Trafikverket gjør på sin del av strekningene, forteller Drømtorp.

Strategi for utvikling av fjerntogtilbudet. Mandatet vårt er å utforme en strategi for utvikling av fjerntogtilbudet, samtidig som vi også tar hensyn til gods-trafikkens behov for vekst, sier Cecilie Bjørlykke. På kort sikt er målet å vise hvordan vi kan få til et best mulig tilbud på dagens infrastruktur. Utbygging av intercity og Ringeriksbanen på mellomlang sikt vil gi en betydelig trafikkvekst også på de lange reisene. Inn mot neste NTP-periode vil togtilbudet på de lange strekningene få en mer definert rolle, og vi vil ha et bedre grep om hva som skal til for å kunne utnytte den infrastrukturen som bygges til beste også for denne delen av togtrafikken. På lang sikt er en viktig del av utredningen å se på hva ny teknologi vil bety for fjerntogtrafikken. Vi må utnytte muligheten som ny teknologi gir, samtidig som vi må unngå feilinvesteringer, avrunder prosjektleder Cecilie Bjørlykke.



Vi må utnytte muligheten som ny teknologi gir.

CECILIE BJØRLYKKE, prosjektleder, Jernbanedirektoratet

Sparer 5000 kroner i måneden

Med det nye dobbeltsporet mellom Larvik og Porsgrunn kommer Øistein Brinck raskere på jobben med tog enn med bil. Nå selger Porsgrunns kommunalsjef bilen, sparer 5000 kroner og får gratis trim både morgen og kveld som bonus!

TEKST OG FOTO ØYSTEIN GRUE

PREMIERETUR: – Nå går det unna på grensen mellom Vestfold og Telemark, jubler kommunalsjef i Porsgrunn, Øistein Brinck. Mandag 24. september syklet han til stasjonen og tok sin første togtur fra Tønsberg til jobben.



RINGVIRKNINGER:
Kommunalsjef Øistein Brinck foran kulturhuset og den kommunale kinoen i Porsgrunn. - Dobbeltsporet mellom Vestfold-byene og folkerike, industritunge Grenland vil gi ringvirkninger før Telemark og Vestfold blir ett fylke fra årsskiftet 2019-2020, sier han.

Øistein Brinck bor seks kilometer øst for Tønsberg. Nå skal bilen erstattes med sykkel og tog.

– Jeg har gledet meg til å sykle hjemmefra til Tønsberg stasjon. Med en times togtur jeg kan forberede dagen på kontoret. Både om morgenen og på ettermiddagen kan jeg utnytte arbeidsreisen til å jobbe fremfor å transportere meg selv, sier Brinck.

Etter en lang periode med «buss for tog» mellom Tønsberg og Sarpsborg - før dobbeltsporet åpnet - ser han lyst på livet.

Formidabel gevinst. – Muligheten til å jobbe en time underveis til kontoret og en time på hjemveien – med laptop koblet opp mot e-post og internett med god mobildekning – skal bli bra. Men enda bedre blir det å spare 5000 kroner i måneden på bompenger, bilforsikring, drivstoff, reparasjoner og vedlikehold. Å redusere uproduktiv tid i bilen med 10 timer per uke, gir en formidabel gevinst!

Attraktivt for mange. Kommunalsjefen har ansvar for miljø- og byutvikling, eiendomsforvaltning, kultur, idrett og kommunalteknikk i tillegg til brann- og feiervesen i Porsgrunn.

– Det er ingen tvil om at dobbeltspo-

ret og den reduserte reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn vil gjøre Grenland og Porsgrunnsamfunnet langt mer attraktivt fordi mange vil kunne spare betydelig tid på arbeidsreise. Dette betyr mye både i et voksende arbeidsmarked og et attraktivt boligmarked, sier Brinck.

Ny bydel. Alt er ikke på plass med en gang dobbeltsporet Farriseidet-Porsgrunn åpner.

– I Porsgrunn arbeider vi med mulighetene for sentrumsutvikling ettersom mange titalls dekar rundt jernbanestasjonen kan omdisponeres og reguleres for nye formål.

– Vår mulighetsstudie viser at arealene har et potensial på om lag 200 000 kvadratmeter bygningsmasse. Vi setter av 25 millioner til kommunedelplan og skal nå invitere staten til å planlegge det nye knutepunktet. I størrelse utgjør dette en ny bydel i Porsgrunn, sier Øistein Brinck.

Bane NOR Eiendom er i gang med bygging av et nytt hotell som får en sentral beliggenhet i forhold til et nytt knutepunkt midt mellom Oslo og Kristiansand. Dette er bare ett eksempel på mulighetene utviklingen gir.

Ringvirkninger. – Når det nye dobbeltsporet mellom Larvik/Tønsberg og Grenland åpner, ser vi frem til et raskt forbedret

rutetilbud allerede i desember. Med flere togavganger i begge retninger fra desember 2019 vil ringvirkningene av det nye dobbeltsporet gjøre seg raskt gjeldende, tror Øistein Brinck.

Flytog til Torp. Et nytt rutetilbud, med minimum halvtimes frekvens mellom Larvik og Porsgrunn, forventes å komme fra desember 2019. Da vil reisende med fly til og fra Torp kunne kombinere fly og tog på en måte som ikke har vært mulig tidligere.

FAKTA

Det nye dobbeltsporet

- 22,5 km dobbeltsporet jernbane mellom Farriseidet (Larvik) og Porsgrunn ble tatt i bruk 24. september og offisielt åpnet 28. september.
- Den nye jernbanestrekningen består av syv tunneler og ti bruer med en samlet prislapp på 7,4 milliarder kroner.
- Reisetiden mellom Larvik og Grenland/Porsgrunn vil med den nye banen reduseres fra 34 til 12 minutter.
- Det nye togtilbudet vil sikre folkerike Grenland/nedre Telemark et effektivt og miljøvennlig transporttilbud til Vestfold og Oslo-området.
- Banen vil også være viktig infrastruktur for gods-transport mellom havnene i Larvik og Grenland, og sikre rask tilbringertjeneste til Torp flyplass som er i sterk vekst.



Øisteins regnestykke

Her er Øistein Brincks regnestykke. Det er basert på en dieselpriis på 15,50 kroner literen. Månedskostnaden på reparasjoner og vedlikehold er fastsatt etter det han faktisk har måttet ut med de siste 12 månedene.

Månedskostnad Tønsberg - Porsgrunn

UTGIFTER	BIL	TOG
Bompenger	2234	0
Forsikring og avgift	719	0
Diesel	2529	0
Reparasjoner og vedlikehold	1742	0
Månedskort	0	2227
Sum netto pr reise måned	7224	2227



Nytt rutetilbud i 2019

Jernbanedirektoratet er i gang med å vurdere forbedringer fra desember 2019. Fylkeskommunene Vestfold og Telemark har spilt inn ønske om avganger som er bedre tilrettelagt for

arbeidspendling mellom regionene. Dagens rutetilbud for pendling fra Grenland til Vestfold er bra, mens motsatt vei er rutetilbudet ikke tilstrekkelig.

Hvilke muligheter åpner det nye dobbeltsporet for?

HANS HILDING HØNSVALL,
leder av hovedutvalg for samferdsel i Vestfold:

– Dobbeltsporet er en gavepakke som knytter Vestfold og Telemark tettere sammen og gjør det mulig å parkere bilen på arbeidsreise i et nytt fylke. Med Bratsbergbanen som lokal- og gods-bane vil jernbanens betydning øke.



KNUT DUESUND,
leder av hovedutvalg for samferdsel i Telemark:

– Farriseidet-Porsgrunn åpner et utvidet arbeidsmarked i regionen og for et nytt fylke. Vi savner et bedre rutetilbud til Grenland om morgenen. Dette må til for at toget skal bli reelt alternativ til bil i begge retninger.



JON-OLAV STRAND,
fylkesvaraordfører Aust-Agder og leder for Jernbaneforum Sør:

– Dobbeltsporet vil bety svært mye for en effektiv og miljøvennlig transport i dette området. I tillegg er det en viktig brikke for å få realisert Grenlandsbanen og knytte Sørlandsbanen og Vestfoldbanen sammen.



KÅRE PETTERSEN,
fylkesvaraordfører, Vestfold:

– Den nye togforbindelsen åpner uante muligheter for å forbedre transport-tilbudet innenfor det nye fylket fra 2020. Om Bratsbergbanen forlenges fra Telemark til Vestfold, kan Notodden og Tønsberg knyttes sammen med en regionbane.



TINE KLEIVE-MATHISEN,
markdssjef Torp Flyplass:

– Dobbeltsporet gjør det mulig å reise 20 minutter raskere og utslippsfritt til regionens flyplass. I 2017 tok 170 000 toget til Torp, rundt 40 prosent flere enn året før. Og økningen fortsetter. Dette er viktig for en miljøsertifisert flyplass.





Jernbanen inngår i ny digital motorvei

Bane NOR, Statnett og de største nasjonale og regionale fiberaktørene åpner dørene til et nasjonalt, digitalt høyhastighetsnett. Jernbanens fibernett Oslo-Bergen vil revolusjonere forbindelsen øst-vest og gjøre det mulig å digitalisere jernbanen.

TEKST OG FOTO ØYSTEIN GRUE ILLUSTRASJON BERIT SØMME

Innen årsskiftet 2020-2021 vil Bane NOR ha bygget 5000 kilometer fiberkabel langs hele jernbanenettet i Norge; fra Bodø til Stavanger og mellom Bergen og Halden. Den digitale motorveien på langs og tvers av Norge bygges i rekordtempo. Om ett år vil flaskehals-problemer på nettet mellom Østlandet og Bergen være løst. Dermed vil også nervetrådene til det nye signalanlegget ERTMS være på plass.

Den digitale jernbanen. – Fiber er en forutsetning for å gå fra utdatert glødepære- og kobberkabel-teknologi og over på fremtidens felleseuropeiske digitale signalsystem, ERTMS. Dette er allerede tatt i bruk på Østfoldbanens Østre linje og bidrar til vesentlig mer punktlig tog. Innen 2026 skal alle tog i Norge ha ERTMS, som erstatter 20 ulike eldre signalsystemer, forteller konserndirektør Sverre Kjenne.

Han har ansvaret for digitalisering og teknologi i Bane NOR. Statsforetaket skal bruke 20 milliarder kroner på å digitalisere jernbanen innen 2030. 700 spesialister jobber med overgang fra en analog til digital jernbane.

Færre forsinkelser. – Vi er opptatt av å ta i bruk digital teknologi for å redusere forsinkelser og bedre informasjon til passasjerene, sier Kjenne til Jernbanemagasinet. Erfaringene fra Østre linje, Sørlandsbanen og Bergensbanen er oppløftende etter overgang til digital kommunikasjon og fiber mellom togleder og trafikkstyring med CTC (sentralisert trafikkkontroll); et digitalt kommunikasjons-system som brukes til fjernstyring av signalanlegg for tog og styres av togleder.

Ny hverdag. – Fiber er som skapt for jernbanen og det store magnetfeltet rundt

kjørestømmen, forklarer banesjef på Bergensbanen, Bjørn Skauge. De gamle kobberkablene er ømfintlige for støy fra kjørestømmen. Ble en kobberkabel skadet eller klippet, medførte dette ofte kortslutning og at kommunikasjonen på en strekning falt ut. Det var også vanskelig å høre hva som ble ropt ut på høyttaleren på en stasjon.

Fiber er immun mot denne type magnetfelt og støy.

– Etter at vi gikk over på fibersamband, ble lyden på høyttaleranlegget så krystallklart at leieboeren på stasjonen på Nesbyen kunne fortelle hvilken toginformatør som var på jobb i Bergen, forteller Bjørn Skauge. Ved brudd på en fiberkabel er sambandet fremdeles intakt takket være redundante linjer (omrutingsvei). Oppetiden er derfor mye bedre enn den var før, forklarer Bjørn Skauge.

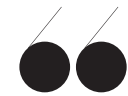
FIBER: Glenn Nygård i Banedrift AS mater «fløte»-maskinen, som med høyt vanntrykk skyter fiberkabelen gjennom et trekkerør langs Nordlandsbanen.



Vi står foran det største teknologiske skiftet i norgeshistorien.

SVERRE KJENNE,
direktør for digitalisering og teknologi i Bane NOR





Vi er opptatt av å ta i bruk digital teknologi for å redusere forsinkelser og bedre informasjonen til passasjerene

SVERRE KJENNE,
direktør for digitalisering og teknologi i Bane NOR

Fem ganger mer punktlig tog. – Erfaringene fra Sverige er at det nye digitale signalsystemet gir fem ganger mer punktlig tog enn dagens. Dette er den største moderniseringen noen gang i jernbanens 150-årige historie, fastslår Sverre Kjenne.

Tre år etter at Norges første ERTMS-bane, Østfoldbanen Østre linje, ble tatt i bruk, mener konserndirektøren at beslutningsgrunnlaget for utskifting av utdaterte signalanlegg på samtlige baner er godt nok.

– Erfaringene på Østre linje viser at dette er blitt en av våre mest driftssikre baner, med en punktlighet på 97-100 prosent, fremholder Kjenne.

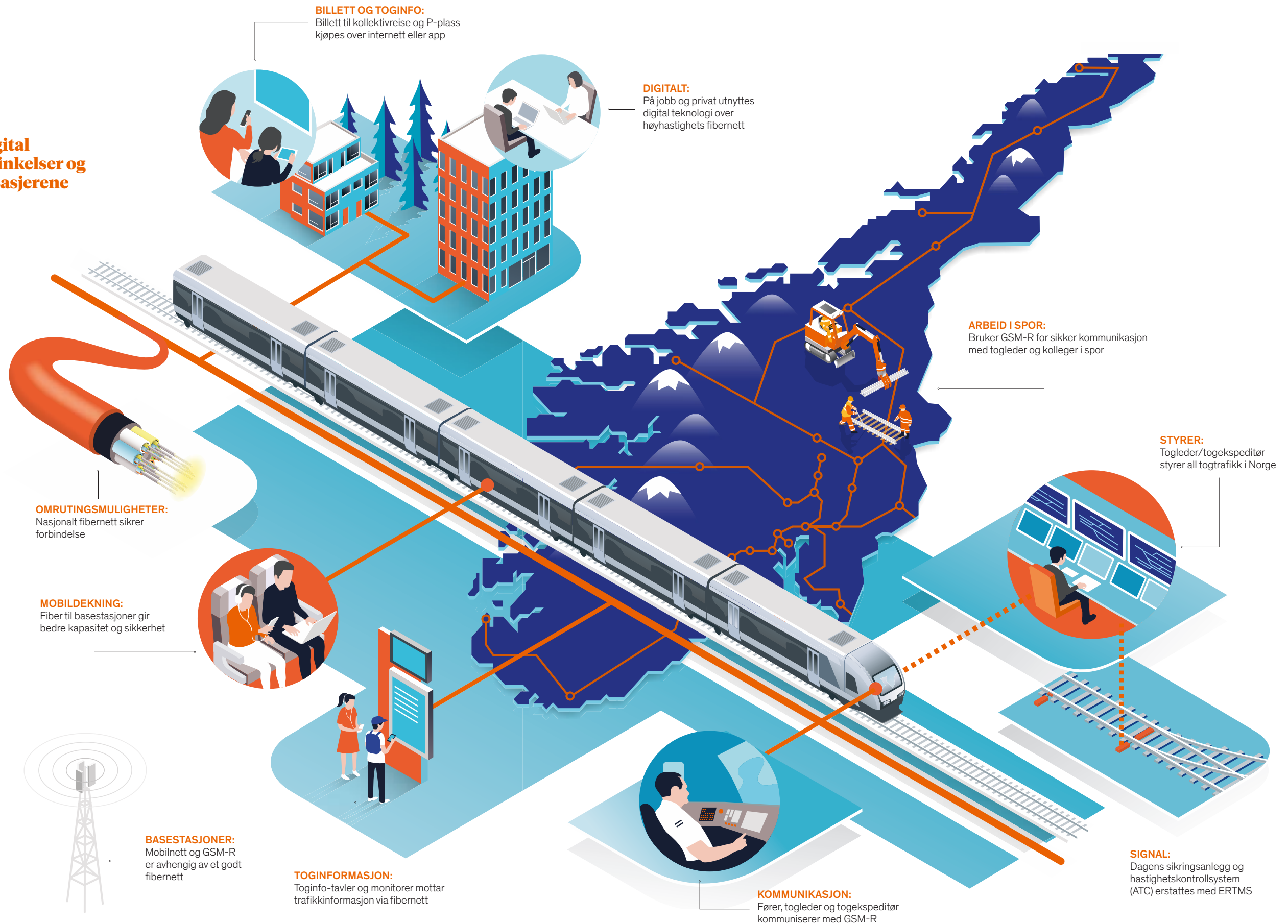
Spleiselag. Bane NOR erstatter første generasjon fibernett og går fra noen få til 144 fibre på Bergensbanen. Dette fordi jernbanens fibernett her inngår i et nasjonalt elektronisk kommunikasjonsnett.

– At vi på strekninger som Oslo-Bergen har fått et spleiselag på anleggskostnadene er meget positivt og reduserer totalkostnadene. Modellen fungerer slik at Bane NOR gjør tilgjengelig føringsveier, og andre aktører blir invitert med, forklarer Kjenne.

– Vi har med eksterne på samtlige baner, men antall partnere varierer, opplyser han.

Må leie fiber. Bane NOR er avhengig av å leie fiber fra eksterne leverandører. Muligheten til å sende/hente data via flere alternative linjer er avgjørende for en driftssikker jernbane og blir enda viktigere i fremtiden, understreker Sverre Kjenne.

Skjermbasert trafikkinformasjon på knutepunkt/stasjoner, bedre høytalerinformasjon, økende bruk av datakommunikasjon i drift/overvåking, videoovervåking av tunneler og vedlikehold; dette er bare noen eksempler på den nye digitale jernbanen.



Gjøvikbanen i en nøkkelrolle

Gang på gang spiller Gjøvikbanen en nøkkelrolle i det norske jernbanesystemet. Takket være den er det mulig å opprettholde et sammenhengende jernbanenett når togtrafikken står mellom Oslo og Drammen.

TEKST NJÅL SVINGHEIM
FOTO CARL-FREDERIC SALICATH

I år har Gjøvikbanen virkelig fått demonstrert sin helt sentrale rolle – både ved planlagte og uforutsette driftsavvik. – Det er når Drammenbanen er stengt at vi virkelig får se hvilken nøkkelfunksjon Gjøvikbanen har som en helt vital del i jernbanenettet. Uten Gjøvikbanen vil Jernbane-Norge i slike tilfeller være delt i to, med store driftsmessige og trafikale utfordringer som resultat, sier trafikk-sjef Lars Ola Bækkevold i Bane NORs trafikk-område øst. – Denne høsten vurderer vi hva vi kan gjøre av forbedringer. Vi skal bruke erfaringene fra i sommer og legge opp til et robust opplegg for de neste somrene. Gjøvikbanen må fungere, sier trafikk-sjefen. I sommer var Drammenbanen stengt i seks uker. Det vil gjenta seg hver sommer til 2021. Årsaken er nødvendig oppgradering av Lieråsen tunnel.

Bedre beredskap. Det er allerede bestemt at Infrastruktur og Trafikk i Bane NOR oppretter en egen infrastrukturenhet i togledelsen som skal trå til spesielt ved



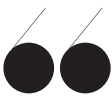
GREFSEN I SOMMER: Dette er Grefsen stasjon en sen sommerkveld i år: Et fjerntogsett av typen 73 har kommet over Hokksund-Hønefoss-Roa fra Sørlandsbanen, mens godstog 8101 skal motsatt vei mot Drammen.

utfordrende vær-situasjoner. Den skal ha oversikt over og ansvar for å prioritere og disponere personell i samarbeid med vaktleder og få fagfolk raskt ut ved behov for feilrettinger. – Ved å legge dette til en egen funksjon, styrker vi både beredskap og trafikkflyt, sier trafikk-sjefen og sender en tanke til utfordringene sist sommer: – Vi hadde en del ekstra utfordringer særlig på grunn av rekordvarmen. Skogbranner og solsleng satte mannskaper, togledelse og ikke minst passasjerer på prøver. Men likevel, Gjøvikbanen beviste sin nøkkelfunksjon, sier Bækkevold. ... men togene går. Både ved uforutsette og planlagte avvik og omlegginger i trafikken

er det avgjørende at togledere, trafikkstyrere på stasjonene og lokførerne samarbeider og har god dialog. – Det at vi kjenner banen godt alle sammen er veldig viktig, forklarer togleder Stein Ragnar Tangen. Denne dagen har han fått en travlere vakt enn vanlig siden Drammenbanen igjen er stengt. Tangen har ansvar for trafikkstyringen på Gjøvikbanen og Roa-Hønefossbanen. På skjermene foran ham ser vi hvordan togene beveger seg. – Vi har jo betydelig flere tog på hele banen enn vanlig. Da må vi forsøke å ligge godt i forkant og ha et best mulig overblikk for å gjøre det beste ut av det, sier han. Med seg har han trafikkstyrerne på Grefsen, Roa og Hønefoss, samt Jaren og Gjøvik.



KRYSSER: Et ordinært Gjøvikbanetog krysser på Grua stasjon med tog 80062, som er morgentog fra Bergen til Oslo.



«Det som mange oppfatter som en blindtarm i jernbanenettet blir plutselig til en navlestreng som er livsnødvendig for hele jernbanesystemet»

LARS OLA BÆKKEVOLD, trafikkssjef Bane NOR Øst

– Dette er jo en bane som ikke er rustet for så stor trafikk som den må ta ved slike avvik. De fleste kryssingssporene er korte, og vi må planlegge slik at de korte persontogene kan vente for å slippe gjennom de lange godstogene når det er nødvendig, forklarer Tangen.

– Egentlig er utfordringen - med så mange tog på denne banen - å gjøre tilbudet så lite dårlig som mulig, smiler han.

– Vi må godta at det ikke blir 100 prosent, men togene går. Så tåler vi ikke noen feil, verken med spor, KL eller signalanlegg. Da blir det for store problemer, legger han til.

Fra blindtarm til navlestreng. Om det er mange som tenker på Gjøvikbanen som en litt isolert banestrekning som lever sitt eget liv, endrer det bildet seg dramatisk når Drammenbanen må holde stengt:

– Det som mange oppfatter som en blindtarm i jernbanenettet blir plutselig til en navlestreng som er livsnødvendig for hele jernbanesystemet. Alt i alt har dette ført til at banens kapasitet er blitt fullt utnyttet det meste av driftsdøgnet. Vi har bare hatt noen få timer om natten til å få inn ekstra tog og arbeidsmaskiner som skal mellom de to delene av jernbanenettet, sier Bækkevold.

Store utfordringer. Men: Det skal kun små forstyrrelser til før det blir store utfordringer i trafikkavviklingen via Gjøvikbanen.

– Bare ett godstog som er noen meter lengre eller er litt tyngre enn planlagt, kan gi store konsekvenser. Gjøvikbanen er svingete, den er enkeltsporet og den har store stigninger og fall. Alt dette øker muligheten for solslyng. Risikoen for branner dersom noe skulle være feil med for eksempel bremsene på et godsvognhjul øker også når terrenget er så tørt som i sommer, forteller Bækkevold.

Rekordvarmen og tørken ga da også både skogbranner og solslyng. Men etter hvert som varmen fikk satt seg og slukningsberedskapen ble styrket, gikk trafik-



BEGGE FOTO: NÅL SVINGHEIM

TÅLER IKKE FEIL: – Med så stor trafikk på den enkeltsporede Gjøvikbanen tåler vi ikke feil. Da blir det fort store problemer, sier trafikkssjef Lars Ola Bækkevold.



KJENNSKAP ER KUNNSKAP: – Nøkkelen til en best mulig trafikkavvikling ligger i kjennskapet til banen og i samarbeidet mellom togleder, trafikkstyrerne og lokførerne, sier togleder Stein Ragnar Tangen.

ken faktisk overraskende bra.

– Det skyldes ikke minst en svært aktiv innsats fra togledere og trafikkstyrere på Gjøvikbanen. Kunnskap om banens stigningsforhold, de ulike togenes mulige kjøretider mellom stasjoner og kryssingspor, samt et godt overblikk, blir helt avgjørende for totalen når en kjører så mye trafikk på en slik bane, sier trafikkssjefen.

Ringbane. – Egentlig utgjør Gjøvikbanen en del av en ringbane rundt Oslo som vi må være bevisste på har en nøkkelfunksjon når noe skjer, fortsetter Bækkevold. Dersom noe inntreffer eller planlagt

vedlikehold gjør det nødvendig å stenge deler av strekningen Oslo S-Drammen, blir plutselig strekningen over Roa-Hønefoss-Hokksund det eneste bindeleddet mellom store deler av jernbanenettet. Randsfjordbanen og Roa-Hønefossbanen blir i tillegg til Gjøvikbanen delstrekninger i en ringbane rundt Oslo. Vi må gjøre alt vi kan for å holde denne ringbanen i god stand og ha gode planer for en robust trafikkavvikling på den. Allerede neste år ser det ut til å bli like hett på Gjøvikbanen som i år, men kanskje ikke rent temperaturmessig, smiler Lars Ola Bækkevold.



FAKTA

Nøkkelrolle

- I sommer er følgende togtrafikk kjørt over Gjøvikbanen via Roa:
- ▶ Alle fjerntog til og fra Bergensbanen
 - ▶ Alle godstog til og fra Sørlandsbanen
 - ▶ Alle tømmer- og flistog til og fra Ringerike og Hallingdal
 - ▶ Alle tømmer- og flistog til og fra Numedal og Telemark
 - ▶ Alle godstog til og fra Drammen
 - ▶ Alle godstog til og fra Brevik
 - ▶ Gjøvikbanens ordinære togtrafikk
 - ▶ Togmateriell som skal til og fra vedlikehold som har vedlikeholdsbaser i Lodalen, Skien og Sundland
 - ▶ Alle arbeidstog og vedlikeholdsmaskiner mellom Sør- og Vestnorge og det øvrige jernbanenettet

- Viktig godsbane
- Populær pendlerbane
- Hurtigtog Oslo-Stockholm

156-åring under lupen

Den 156 år gamle Kongsvingerbanen er en overbelastet arbeidshest. Nå settes den under lupen, og det skaper stort engasjement ...

TEKST TORE HOLTET FOTO SIV DOLMEN



130 KM/T: – Vi kjører mye i 130 km/t, forteller lokfører Åge T. Høgberg. Han tar til orde for dobbeltspor, men lengre plattformer er bud nummer 1.

Jernbanedirektoratet starter denne høsten arbeidet med en såkalt konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen. I dette arbeidet er det ett hoved-spørsmål som skal besvares:

Skal banen utvikles videre og i tilfelle hvordan?

Denne 115 kilometer lange transportåren via Kongsvinger mot Sverige trafikkeres av alle typer tog og skal løse mange og høyst ulike oppgaver.

Vil ha dobbeltspor. Hvordan oppleves så hverdagen av dem som har jobbet på Kongsvingerbanen i flere tiår?

– Vi kjører mye i 130 kilometer i timen, forteller lokfører Åge T. Høgberg og minner om at Kongsvingerbanen er rimelig rett og flat, selv om en del stasjoner ligger i kurve. Høgberg gleder seg over at sporet tross alt er fornyet og at alle saktekjøringene på banen er historie.

Denne mannen er kjent for å holde ruta så sant det lar seg gjøre, og han skryter hemningsløst av Flirt-togene: - Dette er det beste materialet vi har hatt på de 40 åra jeg har jobbet her!

– Men, fortsetter han: – Vi ser problemer i infrastrukturen, det gjelder ikke minst

enkeltsporet fra Lillestrøm. Etter mitt skjønn burde det vært bygd dobbeltspor i en sirkel på ti mil rundt Oslo. Fortsetter den trafikkveksten vi har sett de siste åra, trengs noen drastiske grep, mener han. Fullt klar over at sånt tar tid. – Det er vel lommeboka som bestemmer, her som ellers i samfunnet ...

Stappfulle tog. – De som reiser på Kongs-vingerbanen, er Norges mest tålmodige og trivelige passasjerer, smiler konduktør Lars Ruud. Han står i samtale med Ahmad Rasoli, som togpendler fast mellom Kongsvinger og Strømmen. Rasoli får ikke fullrost personalet ombord, og kunne godt tenke seg å begynne som konduktør selv om han trives i butikkjobb på Romerike.

– Heldigvis er jeg sikret sitteplass på morgenen, innskyter han. På flere av av-gangene henvises nemlig mer enn hundre passasjerer til ståplass. NSBs medisin er å sette inn flere doble togsett fra neste høst.

– Bud nummer 1 er å forlenge plattfor-mene slik at passasjerene enkelt kan gå på og av doble togsett, mener både Ruud og Høgberg. Ruud opplever hver eneste arbeidsdag at passasjerer får seg en ekstra kjøretur fordi de har satt seg i feil togsett. De mener også det er på høy tid at stasjo-

“
Fortsetter den trafikk-
veksten vi har sett de
siste åra, trengs noen
drastiske grep.

ÅGE T. HØGBERG,
lokfører

nene Sørumsand og Haga oppgraderes slik at togene kan krysse her. Det alene vil kun-ne redusere reisetida med flere minutter.

Mange etterlyser halvtimesfrekvens mellom Sørumsand og hovedstaden, men det er per dags dato ikke mulig på en bane som er overbelastet store deler av døgnet. Punktligheten har lenge vært meget god på Kongsvingerbanen, men noe dalende siden januar 2017.

– Det er kryssinger med tog fra Stock-holm som gir de fleste forsinkelsene, sier Høgberg.

FOTO: TORE HOLLET



TRIVELIG: – Vi har Norges mest tålmodige og trivelige passasjerer, smiler konduktør Lars Ruud, her sammen med togpendler Ahmad Rasoli.

Oppdraget. Gjennom KVV-arbeidet skal det framtidige kapasitetsbehovet på Kongsvingerbanen analyseres og eventuelle infrastrukturtiltak vurderes. Utredningen skal «se hen til strekningens rolle i lokaltogtrafikken, samt person- og godstransporten i korridoren mellom Oslo og henholdsvis Stockholm, Narvik og Hallsberg/Europa.»

– Jeg er glad for at departementet ønsker å få analysert et bredt utvalg av konsepter, sier leder av Jernbaneforum Kongsvinger-banen, Sørum-ordfører Marianne Grimstad Hansen. – Det aller viktigste er at flere kommer seg på jobb med tog. Sånn sett har vi ikke tid til å utrede mer. Togene er fulle! konstaterer hun.

Da daværende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen i sommer reiste på Kongs-vingerbanen, var han klar på at jernbanen primært er til for å transportere folk til og fra arbeid og dekke næringslivets trans-portbehov.

Kobling mot Hovedbanen? Under stats-rådens togreise overleverte forumlederen et innspill til KVV-arbeidet som er betalt av Hedmark fylkeskommune og Kongs-vinger kommune. De ber om at Kongsvin-gerbanen og Hovedbanen mellom Oslo og Eidsvoll vurderes i sammenheng, da begge baner trenger større kapasitet. Hoved-banen er til og med Norges mest belastede banestrekning med over 100 prosent kapa-sitetsutnyttelse.

I stedet for å bygge dobbeltspor i våtmarksområdet mellom Lillestrøm og Fetsund lanseres et annet mulig alternativ: å knytte Kongsvingerbanen til Gardermoen-

området ved å bygge ny forbindelse fra Årnes og slik sett få maksimalt ut av det eksisterende jernbanesystemet. Dette betegnes som et strategisk grep for å styrke Gardermoen som et nasjonalt transport- og næringsknutepunkt. Ullensakers ordfører Tom Staahle minner om at Ullensaker vokser i rekordfart med Jessheim som regionby, at Hovedbanen er avgjørende for å overføre mer gods til bane og at det foregår en stor innpendling til både hoved-flyplassen og hele Gardermoregionen. En baneforbindelse fra Gardermoen vil gi en vesentlig kortere reisetid til det svenske banenettet, noe som høyst sannsynlig vil bety økt gods- og persontogtrafikk med tog over grensen.

Oslo-Stockholm. Kongsvingerbanen skiller seg fra mange andre baner fordi det trans-porteres mye gods over grensen. Her er Kongsvinger et viktig nav.

En bedre togforbindelse mellom Oslo og Stockholm er dessuten et tilbakevendende tema.

Fra svensk side foreligger det to utred-ninger som viser hvordan det er mulig å korte ned reisetida Oslo-Stockholm ned til tre timer. Trafikverket har vist hvordan dette kan skje skrittvis fram til 2040. Flere svenske regioner og kommuner har dårli-gere tid og står bak forretningskonseptet «Oslo-Sthlm 2.55». De betegner sitt forslag som Skandinavias mest lønnsomme jernbaneprosjekt. Det forutsetter flere nye strekninger på svensk side og at det bygges en snarvei fra Lillestrøm mot Karlstad, helt uavhengig av Kongsvingerbanen.

FAKTA

Kongsvingerbanen

114,7 km er banens lengde. Den går fra Lillestrøm til Riksgrensen ved Magnor.

1862 er året banen ble åpnet. Den ble elektrifisert i 1951 og tillater hastig-heter på 60-130 km/t.

65 % av togene i trafikk er lokaltog.

20 % er godstog.

15 % er regiontog og fjerntog.

Sporet på banen er fornyet, og de kommende åra står strømforsyningen for tur. Også flere andre tiltak skal gjennomføres. Det gjelder blant annet oppgradering av stasjonene Sørumsand og Skarnes samt bygging av og forlengelse av kryssingsspor.

VIKTIG GODSBANE: Om lag 80 prosent av den grensekryssende godstrafikken i Sør-Norge går via Kongsvinger. I 2017 ble det eksportert 2,6 millioner tonn gods på tog ut av Norge til Sverige. Dermed slår toget lastebilen, først og fremst på grunn av den stadig mer omfattende eksporten av tømmer og trevirke. Dessuten går mye av gods- trafikken mellom sør og nord i Norge via Sverige om Kongsvingerbanen.

POPULÆR PENDLERBANE: Etter ruteom- leggingen i 2012 – med timesfrekvens til og fra Kongsvinger - ble banen mye mer populær blant pendlerne. På strekningen Kongsvinger-Skarnes er trafikken femdoblet de siste fem åra. NSB regner i år med å lande på nær 2,9 millioner reiser mellom Lillestrøm og Kongsvinger og det dobbelte av det igjen hvis reisene mellom Lillestrøm og Asker tas med.

«HURTIGTOG»: SJ lanserte i 2015 hurtigtog mellom Oslo og Stockholm via Kongsvingerbanen. En reisetid på fire og en halv time gjorde at selska-pet kapret mange nye passasjerer på kort tid.

Lover bred medvirkning

Jernbanedirektoratet legger opp til en bred medvirkning i arbeidet med en videre utredning av Kongsvingerbanen. Direktør for marked og samfunn, Hanne Bertnes Norli, er glad for oppdraget: - Nå skal vi gå i gang med å definere omfang av arbeidet, lage fremdriftsplan og legge et løp for samhandling med berørte aktører. Vi kommer til å bygge på tidligere arbeider og skal ikke bruke unødig tid på å utrede. Det er likevel viktig å få lagt et godt grunnlag for en endelig anbefaling om utvikling av Kongsvingerbanen.

Både kommuner og andre aktører vil kunne bidra til å belyse oppgaven, slik at beslutningsgrunnlaget blir best mulig.

Sistereisgutten

Etter 43 år og tre dramatiske ulykker blir Jan Anders Arneberg pensjonist. Vi ble med konduktøren på en av hans aller siste turer med Rørosbanen.

TEKST OLA HENMO FOTO SIV DOLMEN



– Akkurat her skjedde det, sier Jan Anders Arneberg, og peker ut av vinduet idet vi passerer Åsta.

I tankene er han tilbake til 4. januar 2000, og det som skulle vært en rutinetur fra Trondheim til Hamar. Mens tårene renner forteller han om hvordan han befant seg i bakerste vogn for å hente vann til en unggutt da det smalt. Om hvordan han var borte i tre-fire minutter før han kom til seg selv, så flammene stikke mange meter opp, fikk lånt en mobiltelefon og varslet om katastrofen.

- Har dere krasjet med nordgående tog? spurte toglederen på Hamar
- Ja, og det er mange døde, svarte Arneberg.
- Hvor er dere? fortsatte toglederen.

MØTE MED

Navn:

Jan Anders Arneberg (61)

Aktuell:

Gikk av med pensjon
28. september.

Bakgrunn:

Jobbet 43 år som
konduktør i NSB, hoved-
sakelig på Rørosbanen.
Har vært involvert i
flere store ulykker, med
Åsta-ulykken i 2000 som
den mest alvorlige.

Det visste ikke Arneberg. Han klatret ut av vognen og løp med voldsomme ryggsmarter bakover gjennom snøen til han kom til et merke som viste at de befant seg 183 kilometer nord for Oslo S. Da han kom tilbake til toget, hørtes fortvilte rop innenfra. Mange satt fastklemt med beina gjennom gulvet. Arneberg forsøkte etter beste evne å berolige dem. – Snart kommer hjelpen, sa han, vel vitende om at oddsen deres var elendig.

Totalt mistet 19 mennesker livet i det som var en av norsk jernbanehistories styggeste ulykker. Av de fire NSB-ansatte om bord på ulykkestogene var Arneberg den eneste som overlevde.

God støtte. Han må ha fortalt denne historien hundrevis av ganger de snart 19 årene som er gått siden katastrofen. Likevel kommer tårene hver gang.

– Det er ikke fordi jeg er traumatisert. Som du hører prater jeg som en foss, og jeg er ikke redd for å grine. Jeg tror det har hjulpet meg. Dessuten fikk vi veldig god oppfølging etterpå, med en rekke nyttige samlinger med pårørende og overlevende, forklarer han.

I dagene og ukene etter ulykken fikk Arneberg og kona Sonja så mye blomster på døra at de måtte gå til naboen, den gamle storhopperen Jon Inge Kjørum, og låne pokaler som kunne brukes som vaser.

Pressen var en pest. Mest pågående var Se og Hør.

Vi har mange
flere barrierer
enn da Åsta-
ulykken skjedde.

JAN ANDERS ARNEBERG





TAKKNEMLIG: Tyske Harriet Muhsam setter stor pris på at Arneberg forteller henne hvor hun kan se hjort og elg langs sporet.



For en søt mann!

HARRIET MUHSAM,
tysk passasjer

To ganger kastet de dem ut. Da tilbød bladet dem en sydentur.

– Sydentur? Skal vi sitte på bassengkanten og kose oss i bladet deres? Gi heller turen til noen som har mistet noen, sa kona Sonja.

Arneberg ville uansett ikke til Syden. Han ville på jobb igjen. Etter tre måneders sykmelding var han tilbake på Rørosbanen, der han kjenner hver sving, hvert tre, hvert hus og hvert dyr langs linjen:

– Snart får dere se tre elg! Om 20 sekunder kommer vi forbi en flokk med hjort! sier han entusiastisk den dagen vi er med, og treffer blink hver gang.

– For en søt mann, utbryter en tysk passasjer, som aldri har opplevd maken til presis guiding.

Men han kjenner også hver eneste usikrete planovergang. Noen av dem altfor godt. Sju år før Åsta-ulykken satt han i førerhuset da en 10 tonns kalkbil forsøkte å krysse sporet. Det rakk den ikke.

– Jan, lever du? ropte lokføreren!

– Jada, svarte Arneberg fra mørket under all kalken som hadde øket inn sidevinduet.

Mobil hadde han ikke, og telefonen i toget virket ikke. Men tankbilsjåføren, som hadde kommet uskadet fra ulykken, kjørte ham til nærmeste bensinstasjon for å tilkalle hjelp. Der så de ansatte på Arneberg som om han var et spøkelse. Da han kikket i speilet, skjønte han hvorfor: Han var kritthvit av kalk fra topp til tå, med unntak av blodet som rant fra et dypt kutt i pannen.

Elsker Rørosbanen. Nå kan det høres ut som om Arnebergs karriere har vært et sammenhengende

mareritt, men sånn er det absolutt ikke. Siden han begynte i NSB 1. september 1975, har han ikke kunnet tenke seg en bedre arbeidsplass. Og aller best trives han på Rørosbanen.

– Andre steder er det masse klaging hvis toget er noen minutter forsinket. Her er folk sindigere og glade for at toget i det hele tatt dukker opp. «Jasså, du kjem i dag også», sier de når vi er 20 minutter forsinket i 20 minus. Og glemmer jeg å ta betalt, kommer de løpende etter meg med pengene!

De beste opplevelsene? Hva med «strikketoget», 150 damer fra Hamar til Røros og ham som eneste mann om bord? Hva med kvinnen som hadde glemt billetten, men som likevel fikk være med tur/retur Oslo-Åndalsnes, og siden ga ham en Mor Monsenkake og sendte brev der det sto at «Eg skal hugnadsamt tala vel om dykk.» Hva med han som sendte brev til NSB der det sto «jeg trodde bare det var meg han var så hyggelig mot, men så la jeg merke til at han var sånn mot absolutt alle»? Hva med alle de fine samtalene hver eneste dag? På stasjonene i Østerdalen møter vi stadig folk som sier at de kommer til å savne ham.

Lenger framme i det glissent besatte toget møter vi Jan Berget, arbeidsplanlegger i Bane NOR og 40-årig jernbaneveteran, og spør om han kjenner Arneberg.

– Alle i jernbanen kjenner og liker Jan. Han er en kjernekar og Rørosbanens ansikt utad. Alltid blid og serviceinnstilt. Jernbanen fortsetter å gå når Jan slutter, men han er en av dem som blir aller mest savnet.



BLIR SAVNET: Jan Berget mener at Arneberg kommer til å bli savnet.



NYE TIDER: Til tross for innføringen av røykeforbud, trives Jan Anders Arneberg fortsatt på perrongen.



MOSJON: Kona har kjøpt elsykkel, men Arneberg holder fast ved sin manuelle, som i mange år har fraktet ham mellom hjemmet og Hamar stasjon.



Alle i jernbanen kjenner og liker Jan. Han er en kjernekar og Rørosbanens ansikt utad.

JAN BERGET,
arbeidsplanlegger i Bane NOR

Spretthoppet. Men så er det altså disse ulykkene som har syntes å forfølge ham.

– Her sporet vi av, sier han mellom Rena og Koppang.

Det var i 2011, og det hadde styrtregnet. Altfor sent så lokfører og Arneberg at skinnene foran dem hang i lufta, seks meter av underlaget var rett og slett vasket vekk. Det ble et spretthopp på ni meter i 104 km/t før toget braste over 160 sviller til infernalsk støy.

–Heldigvis gikk det bra, tenkte Arneberg da de stoppet. Så tittet han ned på beinet sitt. Det var som det hadde fått et ekstra ledd. Foten sto 90 grader ut fra ankelen.

Da bestemte Arneberg seg for at det holdt. Konduktørjobben var han ferdig med. Men da han etter en lang sykmelding – fortsatt har han sju skruer og to skinner i beinet – skulle omplasseres, ville NSB ha ham til å være vaktmester i trimrom i Oslo. Da kjente han igjen suget etter toget og passasjerene.

– Jeg har lest i avisen at du har sluttet, sa folk da han var tilbake.

– Du må ikke tro alt du leser i avisen, svarte han.

Og nå måtte han vel ha brukt opp uflaksen. Men nei da. Året etter smalt det igjen. Nord for Tynset feide toget inn i en personbil på en usikret planovergang. Arneberg bare visste at det ikke kunne ha gått bra.

– Jeg går ikke ut og ser, sa han.

Heldigvis var en sykepleier om bord som visste hva Arneberg bar på av tidligere opplevelser. Da hun kom tilbake med tommelen opp, skalv Arneberg sånn på hendene at han nesten ikke klarte å tenne på rullingsen.

Uerstattelig? Og nå er det altså slutt, og denne gangen mener han virkelig alvor. Kona har gått av med AFP, han har tre barnebarn, og er frivillig i Ham-Kam, patriot i tykt og mye sportslig tynt. Litt vemodig blir det, men det skal bli fint også.

At han forlater en jernbane som er sikrere enn noensinne, er han ikke i tvil om.

– Vi har mange flere barrierer enn da Åsta-ulykken skjedde, og siden avsporingen i striregnet er det lagt mye grovere stikkrenner som tar unna vannet. Men de usikrede, planløse overgangene kommer nok til å forfølge oss lenge, mener han.

Påstanden om at han er uerstattelig, bare føyerer han vekk.

– Hvis du stikker fingeren i et glass med vann og tomrommet ikke fylles opp når du trekker den ut, er du uerstattelig. Det er absolutt ikke jeg, sier han og smiler.

Kulturarv i full drift

Takket være stor innsats fra ildsjeler har nedlagte banestrekninger fått nytt liv som levende museer. På Krøderbanen, Gamle Vossebanen, Thamshavnbanen, Urskog-Hølandsbanen og Setesdalsbanen gjenskapes jernbanedrift og togreiser fra ulike tidsepoker.

TEKST OG FOTO NJAL SVINGHEIM



JERN OG METALL:
Andreas Melve (14 år) og
verksmester Vidar Krogstad.

Du merker det med én gang, på verkstedområdet og ved lokstallen til Setesdalsbanen på Grovane; råder det en egen atmosfære.

Der lever det særnorske smalsporet – med en sporbredde på 1067 millimeter – videre. Setesdalsbanen er det eneste stedet i landet der du fortsatt kan reise på denne typen spor som satte Norge på jernbanelkartet. Åtte kilometer av den gamle banen er bevart og kan oppleves hver sommer. Resten av året går med til vedlikehold.

Arv og miljø. – Ja, det er en stor jobb å holde alt i gang, smiler verksmester Vidar Krogstad. Med seg har han også en av neste generasjon ildsjeler representert ved 14 år gamle Andreas Melve.

Karene er svarte av sot fra kullstøv og maskindeler. Dette er ekte jern og metall!

– Jeg synes det er skikkelig spennende å lære om hvordan jernbanen fungerer og hvordan den ble drevet før i tiden, sier Andreas. Målet er en dag å kunne ta steget opp på lokomotivet og kjøre damplokomotiv. Veien fram er lang. Først må det grundig innføring i verkstedarbeid til. Deretter må kunnskap om de 120 år gamle lokomotivene innprentes, opplæring i

fyrbøterkunsten må erverves gjennom praktisk erfaring og så kan steget en gang tas fram til å bli godkjent som lokfører på damplok.

– Sånn var det også før i tiden, sier verksmester Krogstad. – Det tok mange år å bli lokfører, og da er det viktig at man på veien mot målet også liker alt det andre arbeidet. Ikke minst teller det gode miljøet og felleskapet mye.

Vannvogn mot skogbrann. Setesdalsbanen er en del av Vestagdermuseum, som igjen er en sammenslutning av kulturhistoriske museer.

– Det er stor etterspørsel etter turer med Setesdalsbanen, forteller avdelingsleder Øystein Aas. – Vi kan tilby en unik opplevelse i vill og vakker natur og har en jevn strøm av tilreisende sommeren igjennom. Vi merker også godt den økende etterspørselen fra cruisemarkedet og kjører også ekstratog når vi har kapasitet.

Aas er en av fire fast ansatte ved banen, men driften og vedlikeholdet hadde ikke vært mulig uten frivillig innsats som gjøres på dugnad.

Enormt arbeid – og trivelig. Jernbanen består av lokomotiver og vogner, av



Jeg synes det er veldig spennende å lære om hvordan jernbanen ble drevet før i tiden.

ANDREAS MELVE (14).
ildsjel

bygninger, spor og et stort antall andre tekniske innretninger. Det er et enormt arbeid å holde alt vedlike og i drift. Det kan Jack Holland Nielsen skrive under på. Han har vært aktiv på Setesdalsbanen i en årrekke.

Denne varme onsdagskvelden har han jobben med å kjøre skiftelok og holde vannvogna klar til innsats.

– Det er så tørt nå at vi har en vannvogn og et diesellok klart for å slukke eventuelle branntilløp, forteller han. – Jeg har vært



KLARE: Stig Magne Monan (t.v.) og
Hans Petter Furuborg har fylt vann
og kull på lok nr. 5 og er klare for
kveldstoget på Stetsdalsbanen.

med her i 25 år og er vel en slags altnuligmann, smiler han. – Jeg driver med alt fra svillebytte til bygningsvedlikehold og altså også som fører på diesellok. Det er like trivelig her nå som da jeg begynte i miljøet for 25 år siden, legger han til.

Mer enn en hobby. Mens vi har fått en omvisning på området, blitt vist de vakre personvognene i teak som er nennsomt restaurert og tatt vare på, fått se den driftsklare dieselmotorvognen «Sulitelma» som gikk på Sulitjelmabanen og gått gjennom verkstedet med alt sitt utstyr, så har lokomotiv nr. 5 fra 1901 kommet inn fra en chartertur med cruiseturister. Lokfører Geir Klokhammer kan gi stafettpinnen videre til kollegene Stig Magne Monan og Hans-Petter Furuborg som skal kjøre det ordinære kveldstoget.

– Alt i orden med loket og alt har gått fint, melder Klokhammer. Han begynte selv på banen som 15-åring og har gått gradene fram til han nå er lokfører 20 år senere. – Det blir jo også en livsstil dette her, det er mye mer enn en hobby. Vi føler jo at vi faktisk bidrar med noe viktig også, sier han.

– Da jeg begynte her for 20 år siden, var det fortsatt noen av det eldre førerne fra

banens driftstid som var med. Da lærte vi mye direkte fra dem. Men vi lærte også mye om hvilket slit det faktisk kunne være å holde driften i gang på den bratte og svingete banen oppover Setesdalen.

Det nærmer seg avgangstid. Vann og kull er etterfylt, loket er smurt og ettersatt og Monan og Furuborg kjører lok nr. 5 ned til stasjonen. Så kommer Holland Nielsen og skiftmaskinen etter med vognstammen, tre boggivogner og en konduktørvogn. Loket kobles til i riktig ende og passasjerene slippes om bord. Så er det klart for enda en tur på de bevarte åtte kilometerne av det norske smalsporet.

FAKTA

Setesdalsbanen

- Kristiansand – Byglandsfjord: 78,3 km
- Åpnet 27. november 1896
- Fra Sørlandsbanens åpning i 1938: Smalsporet bane Grovane – Byglandsfjord (57,9 km)
- Siste tog til Byglandsfjord gikk 2. september 1962
- Museumsbanen Grovane – Røyknes: 8 km
- Sporvidde 1067 millimeter, eneste bevarte strekning
- Stiftelsen Setesdalsbanen er i dag en del av Vest-Agder-museet IKS

TILBAKEBLIKK

Setesdalsbanen og det typisk norske smalsporet

Da Setesdalsbanen åpnet i 1896, ble en nokså avsidesliggende del av landet åpnet for transport og turisme. Sammen med dampskip på Byglandsfjorden kunne nå en bytur til Kristiansand gjøres på noen timer, en tur som tidligere hadde tatt mange dager.

Setesdalsbanen ble bygget med det typisk norske smalsporet på 1067 millimeter. Det var jernbanedirektør Carl Abraham Pihl som foreslo denne sporvidden for norske jernbaner. Pihl mente at man på denne måten kunne bygge langt flere kilometer jernbane for pengene, da smalsporet kunne legges i krappere kurver og med smalere planeringsbredde.

De første banene med 1067 mm sporvidde var Hamar-Grundsetbanen og Trondheim-Størenbanen. Setesdalsbanen ble bygget etter normalene for smalsporbaner, men fikk en minste kurveradius på bare 100 meter. På det meste var det norske smalsporet nettet oppe i 1000 kilometer.

Prinsippet – helt fram til vedtaket om Bergensbanen – var at bare de banene som hadde tilknytning til det svenske jernbanenettet, skulle bygges med normalspor (1435 mm) eller bredspor som det ble kalt i Norge. Men da Bergensbanen etter mye strid ble vedtatt bygget med normalspor i 1898, ble det samtidig klart at smalsporet var på vikende front.

Setesdalsbanen var den siste norske statsbanen i drift med 1067 millimeter sporvidde. I dag er sporvidden fremdeles utbredt i mange land, blant annet i Japan og Sør-Afrika.

Setesdalsbanen ga i mange år et overskudd fra trafikken, ikke minst på grunn av omfattende godstrafikk med tømmer og skogsprodukter og trafikk fra gruver og nikkelverk ved Evje. Forsvaret var også en stor godskunde. Setesdalsbanen fikk fra 1930-tallet et oppsving da det ble satt inn motorvogn og i persontrafikken, noe som ga raskere kjøretider. Da Sørlandsbanen i 1938 åpnet fram til Kristiansand, var samtidig de første 20 kilometerne av Setesdalsbanen bygget om til normalspor og med bedre trasé. Grovane stasjon fikk to sporvidder. Alt gods måtte lastes om og passasjerene måtte bytte tog der.

I Stortinget ble det på slutten av 1950-tallet debattert om banen skulle bygges om til normalspor eller legges ned. Det endte med nedleggelse. Den 1. september 1962 gikk siste tog.



FORNØYDE KARER: De er godt fornøyde med ny arbeidsplass på Grorud, lagerbetjent Tommy Kristiansen, lagerbetjent Jan Morten Jensen, lagersjef Bjørnar Fuglerud og lagerbetjent Dag Frode Stendal.

BANE NOR

Nytt og mer effektivt sentrallager

Bane NOR åpnet nylig sitt nye sentrallager på Gardermoen. Lageret skal bidra til større effektivitet og mer penger ut i sporet.

TEKST OG FOTO KJELL BAKKEN

Med åpningen av det nye sentrallageret går leveringstiden ned fra sju til tre dager. Beliggenheten gir kort og enkel adkomst til hovedveinettet, og lagerbygningen er konstruert slik at leverandører kan hente varer på et eget tredjepartslager uten at Bane NOR må være til stede, opplyser infrastrukturdirektør Vibeke Aarnes.

Flyttet på ni dager. – Her blir det virkelig fint å jobbe i forhold til det gamle lageret på Grorud, sier lagerbetjentene Tommy Kristiansen, Jan Morten Jensen og lagersjef Bjørnar Fuglerud. På sentrallageret er det god plass, rent, fint, effektivt og lyse og trivelige lokaler.

Lageret på Gardermoen skal erstatte det gamle og umoderne lageret på Grorud og 15 distriktslagre rundt om i hele landet. Disse er vokst opp fordi lagret på Grorud etter hvert ble for lite.

Lageret på Grorud, som omfattet rundt 2300 paller, ble flyttet på ni dager.



APNET: Infrastrukturdirektør Vibeke Aarnes åpnet det nye sentrallageret på Gardermoen.

5000 kvadratmeter. Etter hvert flyttes varer til Gardermoen fra distriktslagrene rundt om i landet. Det meste av lagervirksomheten blir konsentrert på Gardermoen, men det skal fortsatt være beredskapslagre for banestrekningene rundt om i landet.

Nybygget på 5000 kvadratmeter inneholder rundt 3000 palleplasser, to relelagre, en stor, elektronisk vareheis for digital sporbar lagring av mindre gjenstander og en gesims med kontorer og møterom. Tomten er på totalt 12 mål. Bane NOR har opsjon på åtte mål tomt i tillegg. Ute er det i dag 800 palleplasser.

Byggetiden har vært åtte måneder og anlegget har kostet 73 millioner kroner.



AKTUELLE TALL

600

... containere flyttes årlig over fra vei til bane som følge av at Ranheim Paper & Board i Trondheim nå bruker bane- og sjøtransport for sine produkter som sendes til Wien. Transportene går med tog til Drammen havn, med båt til Rotterdam og tog videre til Wien. Altså ikke bare nedskjæringer i godstrafikken.

6

... kilometer lang blir den nye dobbeltsportunnelen Drammen – Kobbervik på Vestfoldbanen. Forberedende arbeider for tunnelanlegget tok til i september. Byggestart for selve anlegget er ventet høsten 2019.

350

... meter langt var snøoverbygget som i august brant ned til grunnen ved Bjørnffjell på Ofotbanen. Etter iherdig innsats kunne banen åpne igjen fem døgn senere. Både spor, kontaktledning samt signal- og teleanleggene ble totalskadd i brannen.

250

... personer var møtt fram på det lille stedet Kjose på Vestfoldbanen for å ta farvel da det siste toget stoppet der om kvelden 6. august. Samtidig ble det satt punktum for 136 års jernbanedrift langs Farrisvannet. Vestfoldbanen var stengt sør for Sandefjord fra 7. august til 24. september for å koble inn det nye dobbeltsporet Farrisidet – Porsgrunn.



FOTO ØYSTEIN GRUE

MARKERTE: Visepresident i Stadler, Peter Jenelten (t.v.) og daværende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen med Flirt nr. 100.

MARKERING

Flirt-tog nr. 100

Norske tog har tatt over togsett nummer 100 i serien av Flirt-tog. Dette er den største serien med persontog som er levert til jernbanen i Norge noensinne, og ytterligere 50 togsett skal leveres.

Kontrakten om leveransene av disse togene ble inngått mellom NSB og den sveitsiske togprodusenten Stadler i 2008. I 2017 ble kontrakten overført til Norske tog AS. – Det første togsettet ble satt i trafikk tidlig i 2012, og Flirt har «gått på skinner» fram til leveransen av togsett nummer 100. – Flirt er nå ryggraden i togtrafikken i Norge, sier materielldirektør Kjell Arthur Abrahamsen i Norske tog AS.



FOTO ØYSTEIN GRUE

JERNBANEMUSIKK

Sterk tradisjon

Med nær 180 år fra skolekorps og jernbanemusikk mer enn bekrefter denne kvartetten lidenskap for musikk og en felles glede for korpsmusikk.

Bjørn Arve Trolsrud (til venstre), Drammen Jernbanemusikkorps, Mette Norheim, leder Norsk Jernbanemusikkforbund, Janne Dahl-Pettersen, Oslo og John Henning Nilsen, Stavanger deltok sammen med 300 utøvere fra seks jernbanemusikkorps under Norsk Jernbanemusikkstevne i Drammen i sommer. Og når en av jernbaneaktørene skal markere en viktig begivenhet, er fremdeles jernbanemusikken et selvfølgelig innslag.



SIGNERTE: Prosjektsjef Rønnaug-Ingeborg Ressel konstaterer at «hennes» prosjekt nå er i gang for alvor.

NCC bygger dobbeltspor i Eidsvoll

NCC Norge AS skal bygge dobbeltspor på den ni kilometer lange strekningen fra Venjar på Gardermobanen til Eidsvoll nord. Arbeidet starter for fullt på senhøsten i år.

TEKST HILDE MARIE BRAATEN
FOTO ØYSTEIN GRUE

Kontraktssummen er på 1,625 milliarder kroner (eks. mva) og omfatter også en løsmassetunnel på 380 meter, flere jernbanebruer og kulverter samt jernbanetekniske tilpasninger på Eidsvoll stasjon. Det skal også flyttes over en million kubikkmeter masser på anlegget.

– Dette er den første store utbyggingskontrakten vi inngår etter at vi ble Bane NOR, så denne kontrakten er en stor milepæl for oss. Alt ligger til rette for et godt

samarbeid med NCC om denne utbyggingen, sa konsernsjef Gorm Frimannslund i Bane NOR ved kontraktsinngåelsen.

– Dette prosjektet er viktig for oss, og vi ser fram til å samarbeide med Bane NOR. Vi er glad for å være med på en historisk viktig satsing på jernbaneutbygging i Norge, sa Per Jonsson i NCC Norge.

Fra enkelt til dobbelt. Da Gardermobanen åpnet i 1998, var strekningen fra Venjar til Eidsvoll enkeltsporet. Det er denne delstrekningen som nå skal bygges ut med dobbeltspor, samt strekningen gjennom Eidsvoll stasjon fram til rundt fire kilometer nord for stasjonen. Dette nye dobbeltsporet skal tas i bruk høsten 2022.

Norges lengste. Dobbeltspurutbyggingen i Eidsvoll er delt i to hovedentrepriser. Den andre delen av utbyggingen vil sikre dobbeltspor fram til Langset ved Minnesund. Den vil bestå av en mindre tunnel, tre mindre bruer og Minnevik jernbanebru på 836 meter, som blir Norges lengste jernbanebru. Til sammen skal 1,3 millioner



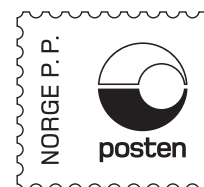
MILEPÆL: Adm. direktør Gorm Frimannslund (t.v.) i Bane NOR gledet seg over foretakets første store utbyggingskontrakt sammen med adm. direktør Per Jonsson i NCC Norge AS.

kubikkmeter masse flyttes i forbindelse med utbyggingen.

I 2023 åpner denne siste delen av dobbeltsporet, og da er det sammenhengende dobbeltspor gjennom hele Eidsvoll.

Fra Langset og videre nordover til Kleverud bru ved Mjøsa ble nytt dobbeltspor åpnet i 2015.

Returadresse
Freecom AS
v/ Øivind Uscinski
Tistilveien 4
1476 Rasta



Viser vei for flere jenter

– Du trenger ikke å være kroppsbygger for å være banemontør. Med riktig verktøy, rett teknikk og laginnsats kommer du langt, smiler Jeanette Wingeng – med Thiril på fanget.

TEKST OG FOTO ØYSTEIN GRUE

JEANETTE WINGENG

- ▶ **Alder:** 31
- ▶ **Utdanning:** Fagbrev maskinarbeider, maskinførerbevis, Norsk Jernbaneskole.
- ▶ **Stilling:** Banemontør Bane NOR, Drift Øst (Gardermobanen og Hovedbanen)
- ▶ **Ansatt:** 2013
- ▶ **Banemontør:** Banemontøren kan bygge jernbanespor, utføre vedlikehold og reparasjon av skinner, sviller, ballast og må kunne vurdere sporets tilstand med hensyn til sikker togframføring.

1

Av nær 600 som tok fagbrev i jernbane-fag de siste ti årene, ble kun 12 jenter banemontør. Hvorfor så få jenter?

– Banemontørfaget er lite kjent utenfor jernbanemiljøet. Vi må få ungdomsskoleelever til å forstå at det trengs mange praktikere til de syv ulike jernbanefagene. Jeg hadde fagbrev som maskinarbeider før jeg begynte på Norsk Jernbaneskole i 2011.

2

Hva må til for å få flere jenter til å søke fagopplæring på jernbanen?

– Fast stasjoneringssted slik at en kan være mamma. At banemontør er for fysisk krevende for jenter, er jeg ikke enig! På jernbanen løser vi oppgavene som team.

3

På toppleder- og mellomledernivå er det likestilling, men ikke blant fagutdannede i jernbanefagene. Hva må til for å endre dette?

– Bane NOR må aktivt oppmuntre og søke etter jenter. Jenter er gjerne veldig ambisiøse, og det er ikke alltid så greit i et mannsdominert miljø. I starten var det om å gjøre å bevise at jeg klarte å løse både fysisk krevende oppdrag og faglige utfordringer. Men jeg forstår ikke hvorfor en banemontør ikke har samme startlønn som andre med tilsvarende fagutdanning.

4

Du er nylig blitt mamma. Hvordan er det å jobbe turnus og beredskap?

– Å være alenemamma for ei jente på 16 måneder, er til tider tøft. Men Thiril er det beste som har hendt meg! Jeg er avhengig av barnepass når jeg jobber nattevakt. Med venninner og en storfamilie som trår til, går det bra.

5

Hva tenker du om jobb og karriere fremover?

– Alt for mange kvinner ender opp med kontorarbeid. Jeg liker jobben min fordi jeg kommer ut der de faglige utfordringene er. Jeg har ikke noe ønske om å jobbe inne, og stortrives slik jeg har det.

