

NASJONAL TRANSPORTPLAN
Det største togløftet
siden Bergensbanen

PLANLEGGING
Halverer tidsbruken
med nye verktøy

GODSTRANSPORT
Moderne havner
satser på jernbane

Jernbane- magasinet

NR. 1/2017

**Follobanen
kommer til å gi
oss et fantastisk
løft. I praksis
blir Ski som en
sentral bydel i
Oslo**

TUVA MOFLAG
Ordfører i Ski

Nye baner gir nye byer

I Ski dobles befolkningen som følge av Follobanen, og Hønefoss skal bli en moderne by – med Ringeriksbanen.

FOLLOBANEN

Anlegg og tog

Mer enn 100 000 kubikkmeter med fjell er sprengt og gravd ut i nærheten av Roås gård i Ski for å gi plass til den nye Follobanen. Toget passerer det som skal bli munningen på Nordens lengste jernbanetunnel, med to løp som hver er på 20 kilometer. På slutten av fjoråret startet tunnelboremaskinene «Anna fra Kloppa» og «Magda Flåtestad» på en to år lang ferd fra det store anleggsområdet på Åsland og sørøver. I motsatt retning er «Dronning Eufemia» og «Dronning Ellisiv» godt i gang med sin borejobb mot hovedstaden. Så langt er godt over 10 prosent av tunnelboringen unnagjort.

FOTO HILDE LILLEJORD





Innhold

Nr. 1 2017

08 Skal bygge landet
45 prosent av investeringsmidlene i Nasjonal transportplan går til jernbane. - Enigheten er basert på vårt felles mål om at vi skal bygge dette landet, sier statsminister Erna Solberg.

12 Tema: «Knutepunktbyer»
En halvering av reisetida mellom Oslo og Ski gjør at tettstedet i Follo raskt omdannes til en by – eller en sentral bydel i Oslo.

30 Havner på skinner
Nytt dobbeltspor mellom Larvik og Porsgrunn åpner for et godstriangel mellom havnene og industribedrifter i Grenland.

38 Ikke så skummelt
Dagfinn Berge har ansvar for å konkurransetsette togtrafikk, og han beroliger: Ingen av togselskapene vil konkurrere på lønnsvilkår og pensjonsrettigheter.

Les også

- 06 Ønsker jernbanen tilbake
- 25 Nye verktøy kutter tid
- 28 Trafikkstyreren på Hønefoss
- 34 «Jeg har funnet drømmeyrket»
- 37 Jernbaneskolen satte ny rekord
- 42 Den store hilsenrunden
- 48 SJ kjøper tog for 9 milliarder
- 51 Den første «InterCity-banen»



08



30



38

Puls

Har du fått med deg at ...

... **NSB** persontog hadde en trafikkvekst på 0,8 prosent i fjor, til tross for lokførerstreiken i oktober.

... **Sandvika** stasjon har fått «sykkelhotell». Dette er den sjuende stasjonen med dette tilbudet. Fra før har Sandefjord, Moss, Drammen, Gulskogen, Asker og Lillestrøm dette tilbudet.

... **Oslo S** også i sommer delvis stenges på grunn av store arbeider. I ukene 26 til 31 er Østfoldbanen stengt ut fra Oslo. Også Hovedbanen og Gjøvikbanen blir tidvis berørt av arbeidene.

... **Gjøvikbanen** skal få nye togsett i løpet av året. I tillegg vil det bli bedre strømforsyning nord for Roa fra desember i år.

... **en ny 840 meter lang tunnel** for kryssingsspor ved Djupvik på Ofofbanen har hatt gjennomslag. Sporet skal tas i bruk til høsten.

... **Jernbanedirektoratet** undersøker i det europeiske markedet om det finnes egnede dobbeltdekker-tog som kan brukes for å øke kapasiteten på Østfoldbanen raskt.

... **regjeringen** går inn for at ny godsterminal i Trondheimsrådet legges til Torgård sør for byen og utbyggingen skal skje trinnvis. Dette vil etter hvert frigjøre områdene på Brattøra i byens sentrum.

FOTO: SIV DOLMEN



«Vi skal samordne ruter, takster og billetter, og vi ser at ny teknologi gir mulighet for nye kundeløsninger»

Klar for betydelig satsing

Vi i Jernbanedirektoratet ruster oss for en betydelig satsing på jernbane og annen kollektivtransport – i nært samarbeid med en rekke sentrale aktører.

«Mer jernbane for pengene» er et viktig mål. En bedre jernbane for kundene er det viktigste, det gir mer gods og folk på bane.

De organisatoriske endringene i jernbanesektoren begynner å falle på plass. 1. januar startet Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF sitt virke. Direktoratet har dyktige medarbeidere med bakgrunn fra og innsikt i hele verdikjeden; Jernbaneverket, NSB, Samferdselsdepartementet, Ruter, andre transportetater, kommuner og fylkeskommuner, og ikke minst fra næringsliv og logistikk.

Alle har vært enige om at det er behov for bedre koordinering i sektoren. Vi ser derfor fram til arbeidet med et felles handlingsprogram for jernbanen, der vi med utgangspunkt i politiske mål og prioriteringer i Nasjonal transportplan skal detaljere og konkretisere det som skal skje framover. Vi vil her samarbeide tett med Bane NOR SF, Materiellselska-

pet AS og Entur AS.

Jeg reiser nå landet rundt sammen med ledergruppen for å møte fylkeskommuner, større byer og administrasjonsselskap i kollektivtrafikken. Vi drøfter hvordan vi skal jobbe godt sammen. Samtalene styrker meg i troen på at vi med direktoratet på plass har økt oddsen for gode felles resultater for kollektivtrafikken! Vi skal samordne ruter, takster og billetter, og vi ser at ny teknologi gir muligheter for nye kundeløsninger. I byutredninger ser vi på hva som skal til for å nå nullvekstmålet, i byvekstavtaler forplikter stat og byer/fylkeskommuner hverandre i arealpolitikk og gjennomføring av infrastrukturinvesteringer.

Vi tar ansvar for å bidra til å skape de best mulige resultatene for samfunnet og kundene, sammen med mange aktører. I jernbanesektoren er vi flere aktører enn før. Du sitter med det første Jernbanemagasinet utgitt av Jernbanedirektoratet i hendene. Magasinet skal nå dekke hel sektoren. Så følg med!

Vi gleder oss over politiske signaler om ny Nasjonal transportplan og er klare for økt satsing på jernbane og kollektivtransport. Vi skal gi passasjerer og næringsliv et økt tilbud, bedre samordnet med øvrig transport, og med mer moderne kundeløsninger. Det er jobben framover.

Elisabeth Enger, jernbanedirektør



UTFORDRER: Elisabeth Enger utfordrer administrerende direktør Gorm Frimannslund til å skrive Innspill i neste nummer av Jernbanemagasinet.





Ønsker jernbanen velkommen tilbake

I Kragerø har utredningen av Grenlandsbanen blitt tatt imot med åpne armer. Ifølge de siste politiske signalene vil den kunne stå klar i 2035 ...

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

Til jernbanestasjonen i Kragerø gikk det tog fra 1927 til 1989. De første sju årene var byen endestasjon for Sørlandsbanen, senere fristet Kragerøbanen en stille tilværelse som sidelinje, med togbytte på Neslandsvatn.

Mot slutten av 1980-tallet var banen helt nedslitt, og den ble nedlagt til fordel for en erstatningsvei. Men nå har regionen planer om å komme på jernbanekartet igjen

– med en helt annen forbindelse enn hva den gamle sidebanen hadde å by på.

Tema i en årrekke. På stasjonen møter vi Kåre Preben Hegland. Han gikk av som ordfører i Kragerø for vel ett år siden etter to perioder i ordførerstolen for Høyre og mye innsats for banen som vil koble sammen Sørlandsbanen og Vestfold-banen.

– I vår region har det hele tiden vært enighet om å stå samlet bak kravet om denne forbindelsen, for i det hele tatt å ha sjanse til å nå opp i prioriteringskampen. Kragerø er en del av Grenlandssamarbeidet der kommunene i nedre Telemark står sammen om å koordinere ønsker og planer for regionen. Vi samarbeider også nært og godt med nabokommunene i Aust-Agder, mens fylkeskommunene helt fra Rogaland til Vestfold samarbeider gjennom det viktige Jernbaneforum Sør.

Sammen med nabokommunene har Kragerø lenge satt av arealer i sine kommunedelplaner for en mulig banetrasé.

Gjennombrudd. Stortingsflertallet har nylig varslet at Grenlandsbanen ligger inne med oppstart i siste del av kommende Nasjonal transportplan for 2018-2029. Høringsrunden viste en bred enighet om de anbefalte løsningene. Selvsagt er det fortsatt mye som er uavklart, for eksempel om det skal være en eller to stasjoner på den nye strekningen. I utredningen er det konkludert med å anbefale Tangen ved Kragerø som stasjon, men det åpnes også for å vurdere en stasjon på Brokelandsheia i Gjerstad i området der Grenlandsbanen vil møte den eksisterende Sørlandsbanen.

Status for utredningen om Grenlandsbanen er at det pågår arbeid med kvalitets-sikring, en såkalt KS1.

NY STASJON: Tidligere ordfører Kåre Preben Hegland i Kragerø har tro på at det igjen blir en stasjon med navnet Kragerø, riktignok på Tangen utenfor sentrum.



ILLUSTRASJON: RUTER
IDÉEN: Skissen gir en idé om hvordan Skøyen kan bli i fremtiden.

Bymiljø-avtale i boks

Oslo kommune har nå sammen med Akershus fylkeskommune fått på plass en bymiljøavtale med staten. Avtalen omfatter jernbaneinvesteringer, utbygging av Fornebu-banen og en rekke andre tiltak med mål om at biltrafikken ikke skal vokse.

For staten er det Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet som er avtalepartnere.

Det største enkeltprosjektet i avtalen handler om Fornebu-banen. Dette er en om lag åtte kilometer lang ny T-banestrekning som skal bygges fra Majorstua via Skøyen og Lysaker til Fornebu. Kostnadene for denne banen ble i 2014 anslått til vel 11 milliarder kroner. Tre kilometer av Fornebu-banen vil gå i Akershus. Oslo-pakke 3 inngår som en del av bymiljøavtalen.

NRK tar toget

40 stasjoner fra Rognan i nord til Brusand og Sarpsborg i sør får besøk av NRK's «Sommer-toget».

Tanken er å gjøre Innlands-Norge kjent, på samme måte som Kyst-Norge ble kjent gjennom suksess-sendingene fra «Sommerbåten».

NRK sender daglig fra 27.juni til 19.august. Både programmet «Sommeråpent» på TV om kvelden og «Reiseradioen» på formiddagen vil følge med på ferden. Det blir også «sakte-TV» fra togturen underveis slik at alle kan ta del i hvor toget befinner seg. Toget inneholder både personvogner og vogner for utstyr og rullende studio. Togmaterieell og personale holdes av NSB, mens Bane NOR sørger for ruteopplegg og sikkerhet.



AKTUELLE TALL

114

år gammel var jernbanebrua over Stjørdalselva på Hell da den sist høst fikk avløsning. Nå er et av bruspennene trygt plassert på land som forskningsobjekt for ytterligere ti år framover.

926 532

passasjerer reiste med Flåmsbana i fjor, viser tall fra NSB og Flåm Utvikling. Det er ny rekord nok en gang, og særlig var det flere kinesere og amerikanere som tok toget i ville og vakre Flåmsdalen.

507 000

konteinere ble stabled om bord på norske godstog i 2016, viser tall fra NHO. Det betyr en økning i kombinerte transporter på 3,7 prosent.



SNART PÅ SKINNER: Snart blir det stor aktivitet med skinnelagging på ny-banen fra Larvik til Porsgrunn.

Snart sporlegging fra Larvik til Porsgrunn

Straks etter påske starter sporbyggingen på den 22 kilometer lange nye banen fra Farriseidet i Larvik til Porsgrunn. Det er fortsatt stor aktivitet på prosjektet, selv om tunnel- og grunnentreprisene ble avsluttet høsten 2016.

Når sporet er ferdig bygd, skal underballasten til det andre sporet legges ut. Dette blir gjort med et pukktoget som kjører på sporet som er bygd. Det andre sporet bygges ferdig i løpet av en ni-ukers periode høsten 2017.

Elkraftarbeidene utføres av Caverion. I skrivende stund er 6 av 21 tekniske hus spenningssett. Elkraftarbeidene skal hovedsakelig være ferdigstilt i løpet av 2017, da gjenstår det måneder med testing før alt skal være klart til åpning. Relacom har ansvar for telearbeidene, og det meldes om svært god fremdrift. All fiberkabel langs sporet er lagt, drøyt 60 prosent av monteringen i nisjer og rom er ferdigstilt, og strålecoax for mobilnett i tunnelene er på plass.

TEKST OG FOTO
TRINE BRATLIE EVENSEN

– Vi er trygge på at prosjektet kan åpnes til avtalt tid i september 2018, sier prosjektsjef Lars André Tangerås i Bane NOR. Det er kun finpuss og små reklamasjonsarbeider som gjenstår før den siste grunnentreprisen kan pakke helt sammen. Nå er det jernbanetekniske arbeider som står for hovedaktivitetene langs linja.

Spor og kontaktledning bygges av Infranord Norge. Nesten all underballast for det høyre sporet (sett fra Oslo) er lagt ut i linja. Sporbyggetoget er ventet i siste halvdel av april. Da skal det ene sporet fra Porsgrunn mot Larvik bygges i løpet av en ni-ukers periode.

– Og prislappen for over to mil med dobbeltspor med syv tunneler og ti bruer? Den anslås til 7,2 milliarder kroner. Tangerås minner om at alle sluttoppkjørene for de store jobbene ikke er avsluttet. Derfor er det ennå noe usikkert hva den eksakte slutt-kostnaden på prosjektet blir.

SITATET

For neste generasjon tror jeg jernbanen blir like viktig som den var like etter at den kom.

BJØRN DÆHLIE, som satser stort på utbygging nær Eidsvoll stasjon

«Det største togløftet siden 1894»

320 milliarder kroner settes av til jernbane i Nasjonal transportplan for 2018-2029.

– Dette er en historisk satsing på jernbane og kollektivtransport, sa statsminister Erna Solberg da hovedtrekkene i planen ble lagt fram på Oslo S.

TEKST OG FOTO TORE HOLTET

Ny Oslostunnel, Inter-City-utbygging på Østlandet inkludert Ringeriksbanen, ny bane mellom Arna og Stanghelle, sammenkobling av Vestfold- og Sørlandsbanen og elektrifisering av Trønderbanen. Dette var de prosjektene som ble trukket fram under den godt besøkte pressekonferansen på Flytogterminalen på Oslo S torsdag 2. mars.

Bygge landet. Statsministeren opplyste at stortingsmeldingen om kommende Nasjonal transportplan (NTP) vil bli lagt fram før påske.

– Fortsatt gjenstår en del arbeid, men hovedtrekkene og hoveddrammene er på plass, forsikret hun. – Enigheten er basert på vårt felles mål om at vi skal bygge dette landet. Verdiene må skapes før de kan deles, og verdiskaping må stimuleres i hele Norge. Og da er samferdsel helt avgjørende. De fire partiene er blitt enige om en ramme for NTP på om lag tusen milliarder kroner over de neste 12 åra. Dette er historisk, det er et kjempesvært beløp. Det er likevel viktig for meg å si at det ikke bare er spørsmål om milliarder når det skal bygges samferdsel framover. Det er like sentralt hva vi prioriterer og at vi får brukt ressursene på en bedre måte, understreket hun.

Erna Solberg minnet om at en effektiv og sikker transport av varer og tjenester vil styrke konkurransekraften for næringslivet. Derfor har regjeringen løftet «de prosjektene som binder bo- og arbeids-



STOLTE: Venstres Abid Raja fanget alles oppmerksomhet under presentasjonen av hovedtrekkene i Nasjonal transportplan. Fra venstre: Hans Fredrik Grøvan, KrF, Nikolai Astrup, Høyre, Raja, statsminister og Høyre-leder Erna Solberg, samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen, Venstre-leder Trine Skei Grande, KrF-leder Knut Arild Hareide og finansminister/Frp-leder Siv Jensen.

regioner tettere sammen. For næringslivet betyr det at de får lettere tilgang på den arbeidskraften de trenger for å lage produkter i verdensklasse. Og for folk betyr det at de kan bo der familien trives best og samtidig pendle til den drømmejobben de har et annet sted.»

Solberg gjorde også et poeng av at Nasjonal transportplan skal bidra til å omstille Norge til et lavutslippssamfunn: – Derfor har vi en historisk satsing på jernbane og kollektivtransport. I tillegg har vi lagt til rette for en mer sikker og klimavennlig bilpark, sa hun.

Et helt nytt nivå. Finansminister Siv Jensen sa at de fire borrligere partiene har stått for et taktskifte i samferdselspolitikken: – Siden vi tok over, har bevilgningene økt med over 50 prosent. Nå vedlikeholder vi veier, jernbane og kystinstallasjoner over hele landet. Det gir punktligere tog, færre ulykker på veiene og tryggere navigering langs kysten.

Frp-lederen snakket mye om vei: – Vi har startet opp en rekke nye veiprojekter, en firedobling av bevilgningene. Og mange nye prosjekter vil være klare for bygging framover. Vi har igangsatt helt nødvendige reformer for at vi skal kunne bygge mer vei raskere, bedre og billigere. Utbyggingsselskapet Nye Veier AS mener vi kan spare rundt 30 milliarder kroner fordi de organiserer seg annerledes; bygge mer helhetlig og tenke 200 kilometer av gangen i stedet for noen få kilometer. Og best av alt: Porteføljen ser ut til å kunne bli ferdig på 12 år i stedet for på 20 år. Det er lovende. Prosjektene blir større. Vi bygger ut raskere, og skattebetalerne sparer penger. Og nå trapper vi ytterligere opp. Vi skal bygge landet videre.

Etter å ha lovet utbygging av alle veistreknings som binder Norge sammen – E6, E18, E39, E134 og E8 – erklærte hun: – Bilpartiet Frp er også blitt veldig glad i jernbane. Jernbane har et klart konkurransefortrinn når det gjelder å frakte mange mennesker raskt over mellomlange avstander og fremføre store mengder gods over lange avstander. Det må vi utnytte, og det gjør vi i denne transportplanen. Vi leg-



BYGGE LANDET: Statsminister Erna Solberg poengterte at de fire samarbeidspartiene er enige om å bygge landet.

FOTO: ØYSTEIN GRUJE

Dette skal skje på Østlandet

► Dobbelspor til Hamar, Fredrikstad og Tønsberg innen 2024

► Byggestart på Ringeriksbanen i 2021/2022

► Ny jernbanetunnel under Oslo mellom Oslo S og Lysaker

► Vestfoldbanen og Sørlandsbanen kobles sammen via Porsgrunn

► Reduserte reisetider og flere avganger:

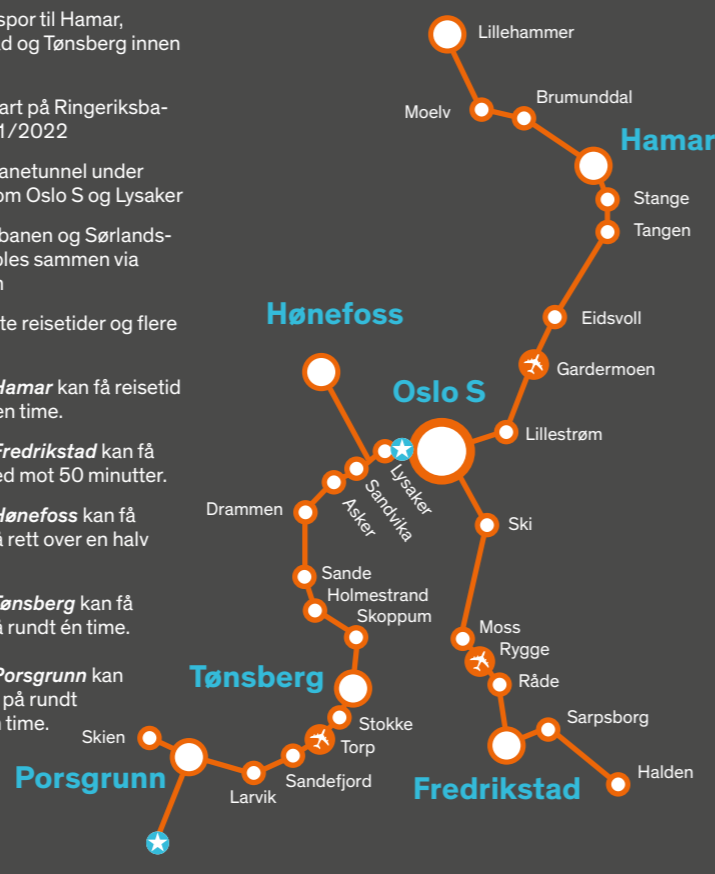
Oslo S – Hamar kan få reisetid på under en time.

Oslo S – Fredrikstad kan få reisetid ned mot 50 minutter.

Oslo S – Hønefoss kan få reisetid på rett over en halv time.

Oslo S – Tønsberg kan få reisetid på rundt én time.

Oslo S – Porsgrunn kan få reisetid på rundt halvannen time.



Bilpartiet Frp er også blitt veldig glad i jernbane. Jernbane har et klart konkurransefortrinn når det gjelder å frakte mange mennesker raskt over mellomlange avstander og fremføre store mengder gods over lange avstander.

SIV JENSEN *Finansminister*

ger opp til en jernbanepakke som utgjør et helt nytt nivå i jernbanesatsingen i Norge.

Like stolte som i 1894. Venstre-leder Trine Skei Grande brukte store ord da hun skulle beskrive jernbanesatsingen: – Det Venstre har fått gjennomslag for med denne planen, er det største nasjonale togloftet i Stortinget siden Stortinget i 1894 vedtok samferdselshistoriens største prosjekt, nemlig Bergensbanen. Da hadde Venstre 62 representanter på Stortinget og rent flertall. I dag er vi ikke like store, men vi er akkurat like stolte.

Bergensbanen kostet den gangen et helt statsbudsjett, nemlig 52 millioner kroner. I den nye planen går 45 prosent av alle investeringsmidlene til jernbane, opplyste Skei Grande og betegnet nye NTP som tidens grønneste og mest fremtidsrettede transportplan: – Jernbane skal være den viktigste og mest attraktive transportformen mellom våre byer, og vi er glade for en økt satsing både i økt kapasitet og gjennom nye strekninger. Vi skal redusere reisetid, oppnå høyere punktlighet, øke avgangsfrekvensene og etablere nye togtilbud.

Venstre-lederen la vekt på at dagens oslotunnel er en stor flaskehals og at ny en ny jernbanetunnel under Oslo vil være nøkkelen for å få til et nasjonalt løft: – En ny tunnel blir avgjørende for togtrafikken i det nettet som kommer til å stå ferdig i 2032. Med denne planen løfter vi blikket dramatisk når det gjelder å planlegge jernbane. For jernbane er ikke noe du skal planlegge i to fem- eller fireårsperioder. Når vi nå bygger jernbane til Halden, bygger vi ikke til Halden. Vi bygger til Europa. Og når vi nå bygger mellom byene, så har vi en langsiktig plan om hvordan jernbaneinfrastrukturen skal utvikles videre, resonerte Trine Skei Grande.

I nye områder. – For første gang etter krigen bygger vi i jernbane i helt nye områder, utdypet KrF-leder Knut Arild Hareide. Ringeriksbanen mellom Sandvika og Hønefoss skal påbegynnes i 2021/2022. Grenlandsbanen skal stå ferdig i 2035. – Ringeriksbanen vil gi Hønefoss-regionen en unik mulighet til å koble seg på

hovedstadsregionen, og sammen med nytt dobbeltspor mellom Bergen og Voss gir den Bergensbanen et kjempeløft.

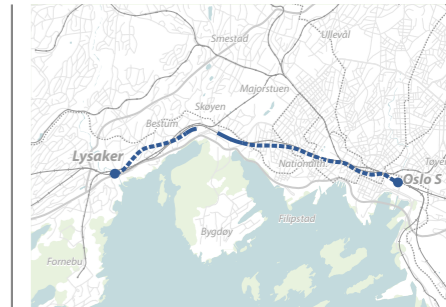
– Med 58 kilometer ny jernbane knytter vi regionen Grenland til Sørlandsbanen. Det å slå sammen to baner gir en helt ny dynamikk, poengterte Hareide, som minnet om at Erna Solberg i sin tid skrev ei bok som het «Mennesket, ikke milliarder».

– Men disse tusen milliardene går jo nettopp til menneskene, og vi skal ikke bare bygge i de mest folketette områdene. Vi skal bygge i hele landet, i distrikt og i by, sa Hareide.

Mer for pengene. – Vi må få mer igjen for pengene, fastslo samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen. Dagens NTP har en ramme på rundt 500 milliarder kroner. Nå doubles beløpet. Og han vil framfor alt unngå at de økte bevilgningene ender opp i mer byråkrati og mer omstendelige prosesser.

– Derfor har vi brukt mye tid på å få sementert, befestet og videreført de reformene vi har gjennomført, sa han. – Med jernbanereformen samler vi ansvar, får til langsiktige vedlikeholdsbudsjetter og én aktør som eier alle eiendommer. Med alt dette vil det være mulig å få til effektiviserings- og kostnadsgevinster. Ikke ved å redusere kvaliteten overfor de reisende, ikke ved å vedlikeholde ting dårligere, men tvert imot drive bedre vedlikehold og tilby bedre tjenester med lavere kostnader. Dette ser vi konturene av på jernbane, og vi ser det på vei, sa statsråden, som er opptatt av at fagfolk skal få være fagfolk og at entreprenører gis mulighet til å jobbe mest mulig effektivt.

Jernbane bør derfor ikke bygges ut i form av ett prosjekt av gangen, men i et 60-70 års-perspektiv. Og skal vi få mest mulig nytte av investeringene, er ny tunnel under Oslo et av de viktigste grepene vi kan gjøre. Derfor knar vi litt om på hele greia og får et større og mye mer langsiktig perspektiv. Men mye skal skje både på kort og lang sikt. Grenlandsbane, Ringeriksbane, eksisterende intercitystrekninger, Arna-Stanghelle og sågar elektrifisering av Trønderbanen er noe av det som får mye penger, signaliserte samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.



Større effekt med ny tunnel

En ny jernbanetunnel under Oslo vil gi større effekt av InterCity-utbyggingen og mulighet for nesten dobbel kapasitet gjennom Oslo.

Innføringen av ny rutemodell kalt R2027 vil også gi forbedringer, og kan gjennomføres før utbyggingen av ny tunnel.

– Ved å bygge planfri kryssing mellom østre og vestre linje av Østfoldbanen og gjøre en del sporomlegginger rundt Oslo, får vi til timinutter-sintervall på lokaltoene i Oslo-området, samt fire tog i timen til og fra Fredrikstad og Tønsberg, opplyser strategidirektør Anita Skauge i Jernbanedirektoratet.

– Dette er en vesentlig tilbudsforbedring, men for å få full nytte av InterCity-tilbudet og ytterligere løft i tilbudet på Østlandet, trengs ny tunnel. Med ny tunnel kan frekvensen økes ytterligere på både lokalto, regiontog, fjerntog og gods. InterCity-tilbudet kan bli enda bedre, med mulighet for halvtimesavganger på ytre InterCity, altså Halden, Skien og Lillehammer. InterCity kan også kjøres med triple toget som gir mer plass og høyere komfort om bord.

Lokal- og regiontrafikken vil bli separert i ny og eksisterende tunnel, noe som vil gi høyere punktlighet, og det åpner opp for flere gjennomgående tog, spesielt fra Østfoldbanen, forteller Skauge.

Satser stort på gods

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen signaliserer at det i Nasjonal transportplan (NTP) vil ligge en stor satsing for å få mer gods over på bane og sjø.

– Vi har ikke lyst til å ha mange tunge trailere som kjører opp og ned europaveiene langs jernbanen, sa statsråden da hovedtrekkene i NTP ble presentert på Oslo S.

– Det er fortsatt noen få detaljer som gjenstår før vi har godspakken klar, men det snakker vi godt om. Og vi er trygge på at vi kommer i mål, uttalte han.

Etter det har skognæringen jublet over politiske signaler om elektrifisering av Røros- og Solørbanen. «Godspakke innlandet» vil ifølge næringen gi vesentlig lavere transportkostnader, nye arbeidsplasser og bedre råstofftilgang.

Isn't Ski lovely?

Når reisetiden til Oslo halveres, doubles befolkningen i Ski.
– Vi har vunnet i lotto, fastslår ordfører Tuva Moflag.
Men inntil gevinsten innkasseres, verker voksesmertene.

TEKST OLA HENMO FOTO PAAL AUDESTAD





ENTUSIAST: Ordfører Tuva Moflag legger entusiastisk ut om hvordan Follobanen vil utløse enorm byutvikling i Ski.

En reduksjon av reisetiden fra dagens 22 minutter til 11 minutter høres kanskje ikke ut som noen revolusjon. Men ta T-banen fra Jernbanetorget i dag, og i løpet av 11 minutter har du verken rukket til Manglerud, Ullernåsen eller Nydalen. Med blåtrikken må du beregne drøye kvarteret til Frogner, Torshov og Ullevål sykehus.

–Follobanen kommer til å gi oss et fantastisk løft. I praksis blir Ski som en sentral bydel i Oslo. Tid er langt viktigere enn avstand for folk. Her får de i tillegg disse flotte, landlige omgivelsene, sier en oppglødd og gestikulerende Ap-ordfører, og myser ut av kontorvinduet i Rådhuset.

Det er grunn til å tro at hun snarere skuer mot den lyse fremtiden enn mot dagens stengte veier, en revet bru og et anleggsbråk som innimellom er så infernalsk at de nærmeste beboerne innlosjeres på hotell.

–Vi er i en unntakstilstand, og den kommer til å vare i ganske mange år, med mye støy og dårlig framkommelighet, sier Moflag.

Frustrasjon. For ikke lenge siden orienterte Bane NOR om nytt kjøremønster i sentrum. Ordføreren

formidlet informasjonen på Facebook og ba om reaksjoner. De lot ikke vente på seg.

–Jeg fikk godt over hundre kommentarer. Det er mye frustrasjon her nå, særlig over trafikkaoset, og den må få utløp, sier hun.

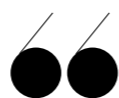
Enkelte syntes dog at det fikk være måte på jamring:

«Slutt å syte og klage så fælt. Her bygger staten Norges raste hurtigtogbane fra Ski til Oslo for milliarder av kroner, og så sitter dere her på Facebook og sutrer over en stengt veisnutt på maks 150 meter,» skrev en i kommentarfeltet.

Stolt. Et par hundre meter i luftlinje fra Rådhuset, på den andre siden av jernbanelinjen, ligger Follobanens Ski-kontor. Her, blant anleggsarbeidere fra en rekke land som tramper inn og ut, møter vi prosjektleder Janette Brask.

Skulle noen hatt grunn til å være utålmodig, er det henne: Siden tidlig på 90-tallet har hun arbeidet med Follobanen. Da er det ekstra deilig å se at gigantprosjektet nå faktisk realiseres.

–Da vi begynte, trodde vi at den i hvert fall ville stå klar i 2000, sier hun, og ler. For troen har hun aldri mistet, og nå strutter hun av stolthet over det som er i ferd med å skje i Ski.



Follobanen kommer til å gi oss et fantastisk løft. I praksis blir Ski som en sentral bydel i Oslo

TUVA MOFLAG
Ordfører i Ski



Her blir frekvensen så høy at det bare er å gå ned på stasjonen, så kommer det et tog!

JANETTE BRASK.
Prosjektleder i Bane NOR

Follobanen

Den dobbeltsporete høyhastighetsbanen mellom Oslo og Ski er Norges største samferdselsprosjekt.



27,5 MRD.
Kostnadsrammen er på 27,5 milliarder kroner.



20 KM.
Får Nordens lengste jernbanetunnel på 20 km.



250 KM/T
Designes for fart opptil 250 km/t og halverer reisetiden fra 22 til 11 minutter når den står klar i 2021.



10 000
Det meste av veksten vil skje i den nye bydelen Ski Øst, der det skal bo mer enn 10 000 mennesker.



30 000
Ski estimerer at befolkningen, som en konsekvens av Follobanen, dobles fra dagens 15 000 til 30 000 innen 2030.



1000
I Ski er det planlagt om lag 1000 parkeringsplasser for sykkel, et sykkelhotell og en plass der busser kan vente mellom avgangstidene.





GULL: Bare gullhjelmer duger når Karl Erik Navestad i Höegh Eiendom tegner og forteller om hvor fantastisk den nye bydelen Ski Øst kommer til å bli.

De to
Dette blir så enormt kult, helt eventyrlig! Vi skal investere 4-5 milliarder kroner i 1000 boenheter med tilhørende infrastruktur de neste ti årene.

KARL ERIK NAVESTAD
Direktør i Höegh Eiendom

–Vi bygger en helt ny, moderne stasjon. Når den står ferdig i 2020, med seks spor og tre plattformer, kommer den til å bli kjempebra både for Ski som sted og for de reisende. Vi oppgraderer veisystem og park, tilrettelegger for både kjørende, gående og syklende med bil-, gang- og sykkelbru, og legger inn kvalitetselementer rundt stasjonen, med kunst og reisetorg, forteller hun.

- Men ingen restauranter og barer?
- Nei, her blir frekvensen så høy at det bare er å gå ned på stasjonen så kommer det et tog!

Nabokontakten. Men inntil stasjonen står klar, er ulemper for beboerne plent umulig å unngå. Braskes kollega Jacob Kielland Haug er nabokontakt og forsøker etter beste diplomatiske evner å dempe misnøyen. Det er han som sender ut varslene om når og hvor det blir spunting og omlegging av trafikken. Og det er han som tar imot klagene fra berørte naboer.

Men han virker overhodet ikke knugget av overdoser med kjøft. Snarere synes han de fleste som henvender seg, er både høflige, hyggelige og konstruktive.

– Arbeidet vårt påvirker jo folk. Vi jobber tett inntil der de bor og jobber, men prøver å ta så mye hensyn som mulig, sier han

På det meste har 80 personer blitt innlosjert på hoteller i nærheten. Enkelte har bodd der i flere måneder.

– Noen har høy støtterskel, andre lav. Vi tar det med i vurderingen og er så imøtekommende vi bare kan, sier Kielland Haug.

Entusiastene. En som definitivt ikke surmuler, er direktør Karl Erik Navestad i Höegh Eiendom. Han ser så lyst på framtiden at han burde brukt solbriller. Hvis du husker hvordan den legendariske radio-kommentatoren Bjørge Lillelien gikk i ekstatisk spinn da Norge slo England i fotball i 1981, fornemmer du nivået på entusiasmen.

– Dette blir så enormt kult, helt eventyrlig! Vi skal investere 4-5 milliarder kroner i tusen boenheter med tilhørende infrastruktur de neste ti årene. Det blir en helt ny bydel, Norges fineste, med 6000 nye boliger, og det er Follobanen som gjør alt mulig, sier han, og legger ut om hvilket fantastisk oppvekstmiljø som skal oppstå i området som fortsatt domineres av slitte industribygg, skog og dyrket mark.

Nå står de store utbyggerne i kø for å være med på bonanzaen. Men de må pent stille seg bak Höegh. Selskapet begynte allerede for 20 år siden å kjøpe og sikre seg opsjoner på tomter i Ski Øst. Da satt de i beste fall på en seig sommerkotelett. Nå kontrollerer de den møreste indrefilet.

Men det tar noen år før den er ferdig til servering.
– Vi satser på å begynne salget i 2019 med innflytting omtrent når Follobanen åpner. En pendelbuss skal gå i skyttel herfra og bare bruke et par minutter

til stasjonen. Først nå begynner folk å forstå hva som er i ferd med å skje her. Ski får en helt ny identitet, og hele Follo kommer til å blomstre. Dagens kjipe grums med støy og trafikkaos er det bare å se forbi. Dette kommer til å bli et bedre sted for alle. Garantert! sier han, og klarer bare å se en ulempe ved utviklingen.

– Du rekker søren ikke å lese avisen før du skal av toget igjen!

Visningen. Lenge før Ski Øst eksisterer som annet enn innbydende prospekter, har Follobanen fått særlig Oslo-folk til å rette blikket mot Ski. Men utvalget av boliger matcher langt fra etterspørselen. Resultatet er prisgalopp. I fjor økte de med 16,9 prosent.

– For et par dager siden gikk et rekkehus én million over prisvurdering. Jeg har jobbet som meglere i Ski siden 2001 og aldri opplevd maken. Og det kommer ikke til å stoppe her, det er de neste fem årene det virkelig vil ta av, varsler eiendomsmegler Christian Solli.

Vi møter ham en mandagskveld under visningen av et annet rekkehus i Ski sentrum. Det er fra 60-tallet, og har synlig behov for oppgradering. Likevel har ikke prisantydningen på 4,6 millioner skremt potensielle kjøpere unna.

De fleste er barnefamilier som bor og jobber i Oslo. Christine Mysen og Fredrik Eriksen kommer med tre måneder gamle Jesper, klare for å bytte ut

toromsleiligheten ved Valle Hovin med mer plass og grønne omgivelser.

– Jeg vokste opp her, og vil gjerne tilbake. Follobanen gjør det så klart mye mer attraktivt. Men det begynner å bli dyrt her også, sier han.

Blant de potensielle konkurrentene i budrunden er et annet par i samme situasjon.

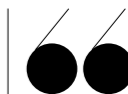
– Når Follobanen kommer, bruker vi jo kortere tid til Oslo sentrum herfra enn vi gjør fra Grünerløkka nå, kommenterer Espen Schierling og Tina Kruse.

Tålmodige pendlere. Men før Follobanen åpner, må de belage seg på at reisen kan bli omstendelig. I allfall er den det den tidlige fredagsmorgenen vi sjekker stemningen blant pendlerne. Da råder kaos på perrongen. Et tog sperrer linjen mellom Langhus og Kolbotn, og fra høyttalere kommer hyppige meldinger om forsinkelser, innstillinger og buss for tog.

Vi hopper på et tog fra Halden som rykker seg langsomt framover til det med et forløsende svusj endelig skyter fart de siste kilometerne. Vel framme på Oslo S er vi 45 minutter bak skjema.

Ekteparet Kristin Holter og Svein Thompson er blant dem som taper konkurransen om sitteplasser, men det tar de med stoisk ro. De er i det hele tatt blitt meget tålmodige med årene. Provanterer alltid vann, lesestoff og lydbok, og beregner god tid.

– Det blir som om man omslutes av en hinne; man lærer seg å leve med situasjonen. Vi er veldig

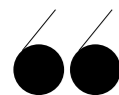


Når Follobanen kommer, bruker vi jo kortere tid til Oslo sentrum herfra enn vi gjør fra Grünerløkka nå.

ESPEN SCHIERLING
OG TINA KRUSE.
Barnefamilie på boligjakt



REKORDPRISER: Eiendomsmegler Christian Solli forteller om rekordpriser i Ski. Fredrik Eriksen og Christine Mysen vurderer sterkt å la lille Jesper vokse opp her istedenfor i Oslo.



Det skal bli herlig med den nye Follobanen. Da blir Ski integrert i Oslo, bare med friskere luft, og pendlingen blir ikke lenger et stress.

SVEIN THOMPSON
Tålmodig togpendler

glad i toget, men forholdet begynner å bli litt tynnslitt nå. Det skal bli herlig med den nye Follobanen, sier Holter.

– Da blir Ski integrert i Oslo, bare med friskere luft, og pendlingen blir ikke lenger et stress. Vi kommer helt sikkert til å reise oftere inn i helgene også, sier han.

Soveby? Akkurat det har Tuva Moflag til hensikt å gjøre langt mindre dragende enn det framstår nå. For ordføreren er skrekken at Ski blir helt dominert av pendlere som både jobber og handler i Oslo, og benytter hovedstadens kulturtilbud.

– Vi må for alt i verden unngå å bli en soveby. Vi har et utrolig aktivt foreningsliv, med idrett og kultur. Det skal vi bygge videre på. Akkurat nå bygger vi ut Rådhuset, som skal bli Skis storstue. Vi må ha høy kvalitet for å kunne konkurrere med Oslo, sier Moflag.

Hun håper at Follobanen vil friste også næringslivet til å etablere seg på Ski. Det blir jo like enkelt å legge hovedkontoret der som på Lysaker.

– Det vil gi mange nye arbeidsplasser. I dag har vi netto utpendling. Målet er at det skal snu, sier hun.

I det hele tatt gir Follobanen en unik anledning til å forløse Skis potensial og skape en ny og bedre by.

– Vi har mistet noe av sjarmen. Den må vi finne tilbake til når vi nå skal bygge byen på nytt. Det er blant annet for mange biler i gågaten, og selv om Ski storsenter har vært positivt for byen og skapt mange arbeidsplasser, har det gjort noe med livet i gatene. Nå får vi muligheten til å gjøre alt bedre for alle, avslutter ordfører Tuva Moflag.

Åpner informasjonssenter

Bane NOR åpner et informasjonssenter i Oslo for å presentere Follobaneprojektet.

Prosjektet har i flere år mottatt svært mange besøk fra inn- og utland, og et midlertidig bygg for det nye senteret er oppført på prosjektets riggområde i Bispegata i Oslo. Senteret åpner dørene for alle fra påsketider og holder åpent daglig. Det blir også mulig å avtale besøk for grupper som ønsker å vite mer om storskalaprojektet via foto, film, tekst, VR-film med spesialbriller og 3D-animasjon.



GLEDER SEG: Pendlerne Kristin Holter og Svein Thompson tar enda en forsinkelse med fatning, men gleder seg enormt til mer stressfrie reiser når Follobanen står klar.



Ringerike satser offensivt

Kommunene på Ringerike tar statens utfordring på strak arm og vil gjøre Hønefoss til en moderne by. Med ny jernbane og veg vil de utvikle et knutepunkt og en bystruktur som tar nasjonale målsetninger på alvor. Det betyr store endringer.

TEKST NJÅL SVINGHEIM

— **D**et er dette regionen har kjempet for og mast om i mange tiår. Nå når det endelig skjer, er det viktig for oss å signalisere at vi er klare, at vi skal ta vår del av jobben og vår del av ansvaret, understreker arealplanlegger Ole Einar Gulbrandsen. Han er Ringerike kommunes kontaktperson for veg- og baneprosjektet og holder tett kontakt med Bane NOR, som er byggherre for Fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen.

Når en sterkt belastet E16 fra Sandvika skal erstattes av en moderne firefelts veg og en kronglete og alt for lang jernbaneforbindelse med hovedstaden skal erstattes av et moderne dobbeltspor for hastigheter opptil 250 km/t, er det stort. Så stort at kommunene i Ringeriksregionen sammen med Buskerud fylkeskommune ved juletid åpnet et felles plankontor for regionen. Nå blir plankontoret oppbemannet med sju-åtte personer som skal jobbe med by- og knutepunktsutviklingen på heltid.

Og det er ikke småtterier som er på gang. For at Hønefoss og Sundvollen skal kunne svare ut ambisjonene i statlige føringer om at trafikkvekst skal tas mest mulig med kollektivløsninger, sykling og gange, må det tas grep. Store grep.

Dramatisk endring. Hønefoss har alltid vært et knutepunkt. Slik har byen vokst fram der elvene og veiene møttes. Nå må byplanen endres. Det betyr også unike muligheter for byen ved fossen.

— Vi jobber nå med en byplan som støtter opp om nasjonale målsetninger, tar bedre hensyn til lokalmiljø og bomiljø samtidig som stasjonen blir det sentrale knutepunktet, sier Grethe Tollefsen. Hun er leder for areal- og byplankontoret i Ringerike.

Hønefoss stasjon ligger litt «i bakleksa» i forhold sentrum fordi toget har spilt en marginal rolle i byens trafikksystem. Nå skal denne rollen endres dramatisk med Ringeriksbanen.

Nye Hønefoss stasjon. I Hønefoss skisseres det nå én felles stasjon for både lokal- og fjerntrafikk; 350 meter lange plattformer med fire togspor på dagens stasjonsområde. Og i tett dialog med kommunen er det planlagt store terrengforandringer. Det vil igjen åpne for en byutvikling mot stasjonen og nærområdet rundt den.

Avstanden fra dagens stasjon til sentrum er ikke

NYTT PLANKONTOR: Arealplanlegger Ole Einar Gulbrandsen og leder for byplankontoret i Ringerike Grethe Tollefsen er sentrale i arbeidet med å tilrettelegge for at Hønefoss nå blir en moderne by i tråd med nasjonale føringer knyttet til transport og samferdsel.



FOTO: ØYSTEIN GRUE



FOTO: ØYSTEIN GRUE

stor, men tilgjengeligheten må bedres betraktelig. Det løses blant annet med en hall under sporene og perrongene.

Ved stasjonstorget kan det legges til rette for «kiss and ride», med plass for busser, drosjer og sykkelhotell etc.

Lenger vest på stasjonen tenkes det bygd en ny undergang under sporområdet for adkomst til parkering. Herfra kan det også bygges direkte adkomst opp til plattformene. Dette vil svare ut nasjonale målsettinger om trafikkvekst med kollektivtrafikk, sykling og gåing, samtidig som det gir byutviklingen i Hønefoss en stor mulighet i retning stasjonsområdet.

En rekke boligprosjekter. Lenge før det er tatt ett eneste spadetak på Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E6, bobler det av entusiasme i næringslivet. Det beste termometeret er eiendomsmarkedet. Prisveksten på boliger i Hønefoss ble i fjor bare slått av Oslo-regionen. Vel og merke målt i prosent. Fortsatt er det rimelige boligpriser i Ringeriksregionen.

– Det er en økende optimisme i distriktet. Forventningene om at noe stort er på gang, begynner å feste seg i befolkningen. Og det er ikke bare gjennom økende priser vi ser dette, sier Terje Heggen som leder kontoret til Eiendomsmegler1 i Hønefoss.

– Før var det for eksempel lenge mellom hver kjøper fra Oslo-området. Nå er det mange flere som ser mot Ringerike. De vet at om få år blir det enkelt og raskt å komme seg fra Ringerike til Oslo og resten av Østlandet. Det blir reisetider herfra til også andre sentrale byer som gjør at vi med tog får tilgang på et helt annet arbeidsmarked enn i dag, sier Heggen.

Også en annen trend har skutt fart i det siste: – Det er en klar økning av folk som kjøper en såkalt

“
Det er en økende optimisme i distriktet. Forventningene om at noe stort er på gang, begynner å feste seg i befolkningen.

TERJE HEGGEN
 Eiendomsmegler1
 i Hønefoss.

sekundærbolig her. De kjøper altså for å leie ut boligen i en periode og har selvsagt også en forventning om at dette kan gi en prisvekst-gevinst, sier eiendomsmegleren.

Dessuten har store eiendomsutviklere og -utbyggere allerede posisjonert seg.

– Det foreligger konkrete planer for en rekke boligprosjekter. Situasjonen nå er at vi venter litt på alle avklaringene som skal komme som følge av veg- og baneprosjektet, stasjonsløsningen og tilhørende infrastruktur, sier Terje Heggen:

– Det er utrolig spennende tider for oss og for alle ringerikinger. Prosjektet har versert på planstadiet i så mange år at mange hadde mistet troen at det noen gang ville bli realisert. Skepsisen har vært så stor at det er først nå gjennom det siste året at det har begynt å ta av her. Da stillingsannonnene begynte å komme fra Fellesprosjektet i Ringerikes Blad, merket vi en endring blant folk. Nå er det ingen veg tilbake. Hønefoss er hot!

En magnet. Industrigründeren Ola Tronrud er sikker på at samferdselsprosjektet til 26 milliarder kroner vil gi mer luft under vingene også på industrien i regionen.



FOTO: TRONRUD ENGINEERING

INDUSTRI: – Her har vi attraktive næringsarealer og plass til flere, sier industrigründeren Ola Tronrud på Eggemoen.

– Med ny veg og bane til regionen blir Ringerike et komplett område for vekst, også industrielt, sier Tronrud, som i fjor kunne ta med seg samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen på tur i sitt eget helikopter over den valgte korridoren for Ringeriksbanen og E16.

Da Ringerike kommune i 1999 ville selge hele flyplassen på Eggemoen og området rundt, slo Tronrud til. Han hadde sett i utlandet at slike flyplassområder var en magnet på teknologibedrifter og næringsutvikling – om bare samferdselsløsningene og kommunikasjonene kom på plass.

– Vi kjøpte den gamle flyplassen som ikke hadde vært vedlikeholdt nevneverdig siden tyskerne forlot den i 1945. Med en rullebanelengde på 2100 meter kan flyplassen nå etter moderniseringen ta imot det aller meste av flytyper, forteller Tronrud, som har et mål om å utvikle Eggemoen til å bli «hovedflyplass» for teknisk vedlikehold med et tilhørende høyteknologisk industrimiljø.

Inntil flyplassen er det utviklet næringsarealer, bedriftene har kommet, og interessen er økende fra flere hold. Til nå er det blitt 300 nye arbeidsplasser på og ved det som var en nedlagt flyplass på Eggemoen.

Verdens minste drone. Prox Dynamics er en av de høyteknologiske bedriftene som har etablert seg med produksjon på Eggemoen. Bedriften lager verdens minste drone og er verdensledende på sitt felt.

– Satsingen som nå kommer med ny jernbane og veg til Ringerike, er av stor betydning for oss, slår Helle Bekkeli i Prox Dynamics fast.

– Vi føler at vi har valgt riktig sted å etablere oss. Her på Eggemoen utvikler, produserer og testflyr vi, mens hovedkontoret vårt ligger i Asker.

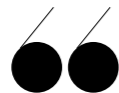
Prox Dynamics leverer utstyr til forsvaret i 23 land. Det medfører en utstrakt reisevirksomhet og også mange besøk til Eggemoen.

– Bedre kommunikasjoner betyr mye i form av både reisetid og tilgang på arbeidskraft, sier Bekkeli.

Lokal medvirkning. I Bane NOR pågår planarbeidet for Ringeriksbanen og E16 med fullt trøkk. Så å si hver eneste dag er det kontakt mellom prosjektet og kommunene. Det å bygge fire mil med dobbeltsporet jernbane og 15 kilometer med firefelts motorveg betyr store inngrep og store spørsmål som må besvares, samtidig som det betyr enorme muligheter for regionen. Etter kommunenes eget ønske foregår planleggingen etter prinsippene for statlig plan.

“
Med ny veg og bane til regionen blir Ringerike et komplett område for vekst, også industrielt.

OLA TRONRUD
 Industrigründer



Som planfolk ligger det vårt hjerte nær å få til lokal medvirkning og engasjement.

KNUT SØRGAARD
Leder for planprosesser

– Som planfolk ligger det vårt hjerte nær å få til lokal medvirkning og lokalt engasjement i områdene vi skal bygge i, sier leder for planprosesser og samfunnskontakt i Fellesprosjektet, Knut Sørgaard.

Ligger foran. Det er avholdt planverksteder og åpne møter på løpende bånd og oppslutninger har vært stor.

– Selv om dette kjøres som en statlig plan, er vi svært opptatt av denne medvirkningen. Alle er selvsagt ikke enige i alt vi legger fram som skisser, men vi opplever å få gode tilbakemeldinger for prosessen selv fra folk som er uenige med oss i sak, sier Sørgaard.

– Vi har fått en bestilling der ambisjonen om byggestart i 2019 har vært veldig tydelig. Nå ligger vi faktisk foran gitt framdrift i arbeidet med reguleringsplanen, sier prosjektdirektør Morten Klokkesveen i Fellesprosjektet.

– Konkrete milepæler i arbeidet er at vårt forslag til reguleringsplan skal ut på høring til høsten, med høringsperiode fram til februar 2018.

Samtidig jobbes det for fullt med konsekvensutredning og detaljprosjektering.

– Det er helt nødvendig å kjøre en rekke av prosessene parallelt om vi skal klare byggestart i 2019, sier prosjektdirektøren. De siste politiske signalene kan tyde på en byggestart i 2021/2022. Dette blir nærmere avklart gjennom vårens behandling av Nasjonal transportplan.

– Vi er også avhengige av flere andre instanser for å holde framdriften, særlig må dialogen med Kommunal- og moderniseringsdepartementet være tett og god. Vi opplever at de er veldig opptatt av dette og vi vil ha en enda tettere dialog framover, sier Morten Klokkesveen.

Fellesprosjektet Ringeriksbanen og E16

- ▶ Ringeriksbanen skal korte inn reisetiden med tog mellom Hønefoss og Oslo med nærmere én time.
- ▶ Det skal også bygges ny firefelts europavei som sammen med dobbeltsporet jernbane vil knytte Ringeriksregionen tett opp mot Oslo-regionen og gi et felles bo- og arbeidsmarked.
- ▶ Oppdragsgivere for prosjektet er Bane NOR (tidligere Jernbaneverket) og Statens vegvesen.
- ▶ Rådgivere for prosjektet er Norconsult, Asplan Viak og Aas Jacobsen (NAA)
- ▶ Hele prosjektet er estimert å koste 26 milliarder kroner.
- ▶ Byggestart for prosjektet er ifølge de siste politiske signaler satt til 2021/2022.



3D: Steffen Øpstad Hamborg kan modellere den nye jernbanen ned til minste detalj – på en 3D-skjerm.

Nye verktøy kutter tid

Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 planlegges på rekordtid. Ambisjonen er å halvere planleggingstida i forhold til tidligere praksis. Statlig plan, parallelle prosesser og 3D-verktøy gjør at prosjektet ligger foran skjema.

TEKST NJÅL SVINGHEIM
FOTO ØYSTEIN GRUE

– Ved å benytte 3D-verktøy i planleggingen, kan vi akselerere planarbeidet vesentlig, slår prosjektdirektør Morten Klokkesveen fast. Helt konkret foregår dette ved hjelp av moderne verktøy der planleggerne kan sitte sammen rundt et bord og betrakte en visuell modell. Planarbeid med 3D-verktøyet «Building Infor-

mation Modelling» (BIM) skjer i team med spesialister på alle involverte fagområder.

– **Vekk med papir.** Enkelt forklart skjer prosjekteringen av Ringeriksbanen og E16 uten papir i en visuell data-modell. Når grunnlagsdataene er på plass, legger fagfolkene inn informasjon om geologi og øvrige grunnforhold. Informasjon om eksisterende kabler og rør i bakken, bebyggelse og naturforhold som vegetasjon i området visualiseres.

– Ved at alle jobber mot samme database og innspill fra alle fag deles digitalt uten å måtte sendes, sparer vi mye tid i prosjektering, forteller prosjektansvarlig Erling Graarud fra ViaNova Plan og Trafikk: – 3D-modellen brukes til kvalitetssikring og forenkler kommunikasjon mellom alle involverte og etter hvert med entreprenørene som skal utføre terrenginngrep, byggebruere og bygge tunneler.

Når en beslutning er tatt, blir 3D-modellen oppdatert. Dermed kan alle raskt se resultatet av den valgte løsningen.

I tett dialog. – 3D er et verktøy for både prosjektering og beslutninger. Hvis

spesialistene ikke finner løsninger de er fornøyde med, går de hver til sitt og jobber videre med sine fagfelt før de møtes igjen for ny gjennomgang og beslutninger. Den samme metodikken er brukt med hell i oljebransjen, i flyindustrien og i den amerikanske romfartsorganisasjonen NASA, sier Graarud.

Før jul mottok Kristin Lysebo i Jernbaneverket sammen med Rambøll og Sweco en internasjonal pris for sitt arbeid med 3D-modellering av dobbeltsporet Tangen-Hamar på nye Dovrebanen. I planleggingen av Ringeriksbanen og E16 brukes nå 3D-teknologien aktivt hver eneste dag, i tett dialog med berørte grunneiere, kommuner, fylkeskommuner, Fylkesmannen og naturverninteresser.

– **Blir jeg berørt?** Leder for planprosesser og samfunnskontakt i Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E 16, Knut Sørgaard, understreker at de visuelle og lettfattelige digitale modellene ennå er skisser. Ingenting er fastlagt før reguleringsplanen er vedtatt. Men skissene er drøftet og kommunisert med lokale og sentrale myndigheter. De visuelle 3D-modellene



OGSÅ JERNBANETEKNOLOGI: Kato Horten ved Tronrud Engineering holder på med en ny produksjonslinje for Spenncons nye svillefabrikk. Her skal én ny sville produseres hvert 20. sekund.



UTEN PAPIR: Prosjekteringsleder Henning Vardøen i ringeriksbane-prosjektet, fagansvarlig for 3D-prosjektering Kristin Lysebo og prosjektdirektør Morten Klokkesveen kan studere Ringeriksbanen fra alle vinkler – over og under bakken – med avansert datateknologi.

er enklere å forstå både for ingeniører og grunneiere som lurte på om de blir berørt av Ringeriksbanen.

Lang tunnel. Fra Sandvika vil Ringeriksbanen grene av fra Askerbanen ved Jong. Det legges opp til en lang tunnel helt fram til Sundvollen. Med dette oppnår man en bedre stigningsprofil på banen, og det blir enklere å finne fram til godt fjell å bygge i. Tunnelen vil enten være en dobbeltsporet tunnel med service- og rømmingstunnel ved siden av eller to enkeltløpstunneler med rømmingstunnel i midten. Valg av drivemetode (sprengning eller fullprofilboring) skal tas senere.

Ny småby. Kryssingen av Tyrifjorden i Kroksund vil skje ved Sundvollen for jernbanen og lenger ut i sundet for E16. Prosjektet har en foretrukket trasé for begge bruene, men for vegbrua er det et lokalt ønske om å flytte den lenger sør. For sentrale deler av Sundvollen og stasjonen der lages det nå en mulighetsstudie. Tanken er å legge til rette for at Sundvollen utvikles til en stasjonsby eller småby. Her bistår også ROM Eiendom, som nå er en del av Bane NOR.

Det som må avklares nærmere, er hvor mye som skal fylles ut i Tyrifjorden, hvilke muligheter dette gir for å åpne ut mot fjorden for lokalmiljøet og hvordan det kan legges til rette for bolig- og næringsutvikling nær stasjonen. I tillegg har vi fått en rapport fra NIVA som har utredet om vannkvaliteten i Steinsfjorden blir påvirket av våre tiltak. Rapporten viser at vannutskiftingen mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden er styrt av nivåforskjellene, og at våre tiltak ikke vil påvirke vannutskiftingen. Det ser heller ikke ut til at det har noen hensikt å fjerne noen av vegfyllingene fra 1860-åra, dersom hensikten er å bedre vannkvaliteten.

Flere mulige løsninger. Nord for Kroksund vil både veg og bane gå i en ca tre kilometer lang tunnel fram til Bymoene. Ved Helgelandsmoen skal Storelva krysses og straks etter skal veg og bane føres opp på Prestmoen. Her foreligger det nå to skisser til løsning. Den ene går ut på å bygge en lang bru på hele 1,9 kilometer som krysser både elva, halvøya Mælingen og forserer stigningen opp til Prestmoen. Den andre løsningen omfatter to bruer med fylling imellom. Denne fyllingen kan gjøres lavere enn først antatt,

og dermed kan barrierevirkningen bli noe mindre. Prosjektet har stadige møter med NVE, Fylkesmannen i Buskerud og kommunene også om disse spørsmålene.

Inn mot Hønefoss vil det bli omfattende kryssløsninger for både veg og bane. For E16 skal det nå tas stilling til utformingen av krysset på Ve der riksveg 7 og E16 skiller lag. For jernbanen skisseres det en løsning der Ringeriksbanen føres inn til Hønefoss stasjon vestfra gjennom Storskjæringa, det vil si der Bergensbanen går vestover i dag. I tillegg beholdes alle dagens spor, og det etableres forbindelsesspor slik at tog kan kjøres i alle retninger uten å måtte vende.

Én stasjon. Hønefoss får nå én felles stasjon. Tidligere har det vært vurdert å bygge en egen stasjon utenfor byen for fjerntogene, men denne stasjonen lar seg ikke plassere i det mest aktuelle området av hensyn til omfang og sporgeometri.

– Vi tror med denne skissen at vi kan få til et godt grep for Hønefoss stasjon, sier Sørgaard. Dette vil svare ut nasjonale målsettinger om trafikkvekst med kollektivtrafikk, sykling og gåing, samtidig som det gir byutviklingen i Hønefoss en stor mulighet i retning stasjonsområdet.



SUNDVOLLEREN STASJON: Ute av tunnelen gjennom Bærumsmarka under Krokskogen planlegges en stasjonsby rundt Sundvollen stasjon. Reisetiden fra Oslo S – Hønefoss kortes dramatisk ned - til 30-35 minutter.



Henning Vardøen

Opplev Ringeriksbanen før den bygges

Når Ringeriksbaneprojektet i løpet av våren skal vise hvordan det nye dobbeltsporet og motorveien kan bli, brukes levende visuelle presentasjoner – på store TV-skjermer, gjennom videofilm og ved bruk av VR-briller.

Beboere som lurte på hvordan konsekvensene blir for sin del, gis med dette en helt annen mulighet til å betrakte naturinngrep og hvordan jernbanestasjoner og bruer best kan plasseres i terrenget.

– Vi viser den nye virkeligheten med verktøy som gjør det mulig å vurdere ulike løsninger, forklarer Henning Vardøen. – For eksempel kan vi vise alternative måter å gjøre terrenginngrep på, og vi kan «slå av og på» støyskjermer. En spennende tanke er å bruke lyd for å gi et inntrykk av hvordan det vil høres ut når et tog passerer et bolighus på Sundvollen.

Ringeriksbanen er det første jernbaneprojektet i Norge som bruker 3D-verktøy for å vise grunneiere, fagmiljø i kommuner og statlige etater hvordan detaljerte løsninger innen alle impliserte fag i et komplekst prosjekt tenkes løst i byggefasen.

Når Ringeriksbanen står ferdig overleveres den digitale dokumentasjonen til Bane NOR som skal forvalte, drifte og vedlikeholde anlegget.

Min arbeidsdag



VESTOVER: Rune Martinsen er trafikstyrer på Hønefoss stasjon: – Det aller meste av persontrafikken herfra går vestover, sier han.

Trafikkstyreren på Hønefoss

Han har mange spor og tidvis mye å holde styr på. Nå har også folk som jobber med undersøkelser for Ringeriksbanen, begynt å dukke opp på stasjonen. Møt trafikstyrer Rune Martinsen på Hønefoss stasjon.

TEKST NJÅL SVINGHEIM FOTO ØYSTEIN GRUE

– Her er det folk døgnet rundt, året rundt, forteller Rune Martinsen. Vi møter ham en nokså stille formiddag i februar. Likevel er det en del trafikk: Et arbeidstog (LM) er på vei inn fra Randsfjordbanen der et lag holder på med generisk kontroll av kontaktledningen. Det kommer et løsløp ned fra tømmerterminalen på Follum i påvente av at vognsettet lastes opp, og like etter melder tog 61 fra Oslo sin ankomst.

Vestvendt trafikk. Ut fra venterommet er det en del togkunder som har tenkt seg vestover.

– Men det kommer nok ingen med toget fra Oslo, smiler Martinsen. Toget som nå ankommer Hønefoss, gikk fra Oslo S klok-

ken 08.25. Det er en time og 29 minutter siden. Toget har kjørt hele runden via Drammen og Hokksund før det tok Randsfjordbanen nordover. Omveien er så stor at toget knapt har noen betydning som transportmiddel fra Hønefoss til andre steder på Østlandet.

– Trafikken går vestover, sier trafikstyreren. – Det er bra trafikk til Hallingdal og Vestlandet, men den andre veien er det temmelig dødt. Noen tar tog til og fra Drammen, men til og fra Oslo nesten ingen. Derfor blir det en helt annen hverdag når Ringeriksbanen kommer med reisetider som er innpå timen kortere enn i dag.

– Da blir det nok fjernstyring også, smiler Rune, men det bekymrer han ikke. Folk

med jernbane- og trafikkkompetanse blir det nok likevel bruk for.

Takkebrev fra Japan. Tog 61 ankommer, tar med seg noen titalls reisende og er straks klar igjen for sin videre ferd mot Vestlandets hovedstad. Hadde det ikke vært for at en ivrig utenlandsk turist fant ut at han ville ut på plattformen i samme øyeblikk som dørene var i ferd med å lukkes, ville toget forlatt Hønefoss helt i rute. Men Martinsen var oppmerksom, fikk raskt gitt stoppsignal til lokføreren, en lykkelig turist kom seg inn på toget igjen. Nytt avgangssignal ble gitt, og dermed kom det seg av gårde et par minutter forsinket.

– Ikke helt uvanlig det der, men det er

mer vanlig på sommeren. En gang ble en japaner skikkelig akterutseilt. Jeg måtte ta meg av ham litt, fikk ringt opp reiseselskapet og hotellet han skulle bo på, trass i litt språkvansker. En japansk-talende turist på hotellet fikk oversatt og alt ordnet seg. Han reiste lykkelig videre med neste tog. Jeg fikk faktisk takkebrev fra Japan etter den episoden, humrer trafikstyreren.

Hverdagen på Hønefoss består i å håndtere en variert trafikk. Stasjonen har spor i fire retninger og trafikken består av fjerntog på Bergensbanen, godstog til og fra Vestlandet og av tømmer- og flistog fra Soknabruket, tømmerterminalen på Follum og Hensmoen. Der ligger for øvrig også svillefabrikken Spenncon, hvor det

også sendes godstog fra. Det går også noen mer lokale godstog til og fra Drammen med endepunkt på et av sidesporene nordover langs Randsfjordbanens nordre del.

– Tømmer- og flistrafikken har blitt større de siste årene, de fleste går til Sverige og kjøres av flere forskjellige selskap.

Den siste tiden har det også blitt merkbart at Ringeriksbanen rykker nærmere: – Nylig fikk jeg besøk av folk som holdt på med grunnboringer. De har blant annet drevet og kartlagt ute på stasjonsområdet der det er meningen å bygge fire 350 meter lange spor til plattform. Joda det kommer til å skje ting, og det blir spennende å følge utviklingen, sier Rune Martinsen.



Hønefoss stasjon

- ▶ 8 persontog i døgnet (4 til/fra Bergen, 5 i sommerhalvåret)
- ▶ Inntil 18 godstog per døgn til/fra Bergensbanen
- ▶ Trafikk også til/fra skifteområde/sidespor langs Randsfjordbanens nordlige del
- ▶ Stasjonen er alltid bemannet med trafikkstyrer
- ▶ Bane NOR har stasjonert folk og utstyr her for alle fagområder
- ▶ En av få i Norge med baner i fire retninger
- ▶ Skal bygges kraftig om når Ringeriksbanen kommer

De jobber for daglige avganger med godstog

Larvik havn satser på jernbane med ny terminal som skal stå ferdig tidlig neste år. – Vi vet at markedet er der, sier havnedirektøren og markedssjefen. De er overbevist om at havn og bane hører sammen i framtidens gods-Norge.

TEKST TORE HOLTET



HER: – Ny jernbaneterminal til nær 50 millioner kroner vil stå klar i dette området tidlig neste år, forteller havnedirektør Jan Fredrik Jonas og markedssjef Beate Palmgren.

Havnedirektør Jan Fredrik Jonas og markedssjef Beate Palmgren står i det som en gang var et fungerende jernbanespor på den såkalte Sika-tomta i Larvik, et 20 dekar stort område rett ved Larvik havn. Ved siden av nedgrodde jernbaneskinner suser lastebiler og tunge trailere forbi. Nå skal terminalen oppgraderes for nærmere 50 millioner kroner. Hensikten er å overføre en god del av den bilbaserte transporten til skinngående godstransport, i samarbeid med sentrale godsaktører i Grenlandsområdet.

Havneledelsen har god tro på at en investering på nærmere 30 millioner vil kaste av seg, etter at Vestfold fylkeskommune og staten har bidratt med henholdsvis 8,5 og over 10 millioner kroner.

Kartla markedet. – Vi har hatt stadige henvendelser med ønske om å re-etablere en jernbaneterminal nede på havna, opplyser markedssjef Palmgren. – Stadig flere aktører ønsker å tilby jernbane som en del av sitt produkt og med det overføre godstransport fra vei til bane. Derfor valgte vi å foreta en grundig markedskartlegging. Vi var ute hos 24 ulike aktører og potensielle brukere av en jernbaneterminal i Larvik, og vi fikk veldig mange positive tilbakemeldinger. Dette ønsket man å få til.

–Vi utarbeidet en rapport der vi tok med alle disse innspillene og så på hvordan vi kunne få terminalen finansiert opp, forklarer Palmgren.

Fylkespolitikerne i Vestfold tente raskt

Larvik havn

- ▶ Norge nest største containerhavn og landets største fergehavn på gods.
- ▶ 800 000 passasjerer og nærmere 140 000 fraktenheter er innom havnen i året.
- ▶ Color Line anløper Larvik havn to ganger daglig.
- ▶ En helt ny generasjon ferje har en seilingstid til og fra Hirtshals på 3 timer og 45 minutter.
- ▶ Mangfoldet av varer er stort, men Larvik er ikke minst en stor eksportør av granittblokker (bergarten Larvkitt benyttes til fasader, monumenter og liknende og bearbeides i Sør-Europa og Østen.)
- ▶ Årlig steineksport utgjør opp mot en million tonn.
- ▶ Transport av stål- og treprodukter, prosjektlaste, offshoreinstallasjoner og import av råvarer til Felleskjøpet utgjør også en stor del av den daglige aktiviteten på Larvik havn.

på ideen og bevilget en femdel av investeringskostnadene. Ett års dialog med Jernbaneverket resulterte i enda mer i statlig støtte.

– Kjempegøy! De 10 millionene var priken over i-en og et viktig signal om at både Bane NOR og Jernbanedirektoratet støtter opp om dette prosjektet, sier Palmgren.

Fullverdig knutepunkt. Larvik havn har hatt ferjetrafikk til og fra Danmark siden 1937. I tillegg til 800 000 passasjerer fraktes store mengder gods – nærmere 140 000 fraktenheter i året. Det gjør den til Norge nest største containerhavn og landets største fergehavn på gods. Nå vil havnen bli et fullverdig intermodalt logistikk-knutepunkt.



– Det har også vært viktig for oss at Hirtshals havn alt har bygd en jernbaneterminal på dansk side. Dermed sikrer vi en banetilknøytning i hver ende av ferjeforbindelsen mellom våre to land, noe som innebærer at vi kan flytte gods over på bane gjennom hele Europa, poengterer Palmgren.

Både speditører og samlastere som ligger tett på havna, har gjort det klart at de ønsker å benytte seg av det nye togtilbudet. Flere store vareeiere har også signalisert at de ønsker å ta i bruk toget til flere ulike transporttyper.

Kippetog og direktetog. Når jernbaneterminalen åpner neste år, er planen å få til tre togavganger i uka til og fra Larvik, slik konkurrenten Grenland havn i Brevik allerede er i gang med.

Begge havnene har i tillegg innledet et samarbeid gjennom prosjektet «Godskonsept Vestfold-Telemark». Norges største industrikompleks på Herøya i Porsgrunn

er tenkt knyttet sammen med havnene i en felles baneløsning. Fulle og tomme containere er tenkt transportert med tog mellom lastepunktene. Og gods som skal transporteres innenlands, samles på den nye «togparkeringsplassen» på Borgestad ved Skien. Herfra vil det forhåpentligvis gå fulle tog videre.

– Vi ser muligheten til å få til innenlands distribusjon utenom å måtte var helt avhengig av Alnabru. Det betyr at vi kan sette godset på skinner i Larvik og trekke det vider til Bergen, Trondheim og til Narvik, sier Palmgren.

Grønt skifte. Havnedirektøren i Larvik legger ikke skjul på at det er stor konkurranse om godset og at kommersielle hensyn veier tungt. Jovisst handler dette om det grønne skiftet. Men ikke bare det. Markedet må være der. Og prisen må være konkurransedyktig.

– Vi har klart å samle begge fylkeskommunene, Herøya industripark, begge

havnene, Grenlandskommunene, Larvik kommune, Bane Nor og Jernbanedirektoratet. Det er her viktig at industriparken er med. De representerer vareeierne mye mer direkte og konkret. Nå handler det om business, der vi kobler vareeiere og togoperatører, får inn slott-tider og mye annet.

– Hva er drømmescenariet?
– Daglige togavganger fra Larvik havn, svarer Palmgren og Jonas legger til: – Da har vi fått over mye av pendeltrafikken til og fra Herøya på bane.

Nordisk samarbeid. Fra politisk hold har det lenge vært et uttalt ønske å flytte mer av godstransporten over fra vei til sjø og bane.

– Vi klarer ikke å flytte alt over på sjø, så et mer komplett logistikksamarbeid er uten tvil fremtidsrettet. Noen vil si: «Først må du komme med godset.» Men ingen kommer med godset før du kommer med et konkret tilbud, framholder Palmgren.
– Og når det fra offentlige myndigheter



Stadig flere aktører ønsker å tilby jernbane som en del av sitt produkt og med det overføre godstransport fra vei til bane.

BEATE PALMGREN
Markedssjef i Larvik Havn

jobbes systematisk for å utvikle nye godskonsepter, blir det mer forpliktende for alle parter, sier Jonas, og viser til at Larvik havn også er med i organisasjonen Nordic Link. 14 havner og transportselskaper har her inngått et utstrakt skandinavisk samarbeid for å utvikle en effektiv transportkorridor via Jylland mot det europeiske kontinentet – både på sjø og bane.

Ny jernbaneterminal

- ▶ Den nye jernbaneterminalen vil bestå av en lastegate på 13 mål og to parallelle spor med en sporlengde på 430 og 460 meter.
- ▶ Prosjektet er budsjettert til 47,7 millioner kroner. Staten har bevilget 10,1 millioner kroner og Vestfold fylkeskommune 8,5 millioner. Resten betaler Larvik havn, som eies av kommunen.
- ▶ Den nye jernbaneterminalen i Larvik vil stå ferdig tidlig i 2018, i god tid før det nye dobbeltsporet mellom Larvik og Porsgrunn åpner neste år.

Godskonseptet Vestfold-Telemark



ILLUSTRASJON: BERT SØMME

- ▶ Vestfold og Telemark vil legge til rette for mer gods på sjø og bane og har gitt tilskudd til et prosjekt for å utrede et godssamarbeid mellom Larvik havn, Grenland havn i Brevik og Herøya industripark ved Porsgrunn.
- ▶ Som en del av løsningen vurderes å reetablere spor til Herøya og en terminalløsning i industriparken.
- ▶ Nytt dobbeltspor mellom Larvik og Porsgrunn (ferdig i 2018) åpner for et godstriangel mellom havnene og industribedrifter i Grenland.
- ▶ Grenland havn har allerede en jernbaneterminal, og på Borgestad i Skien er det et stort skifteområde for tog.
- ▶ Med ny jernbaneterminal i Larvik blir det mulig å frakte gods og tomme containere med kipp-tog mellom Herøya og lastepunktene i Larvik og Brevik.
- ▶ Fra Borgestad er planen å sette opp lengre godstog som kan kjøre videre til andre steder i landet, alternativt til Sverige eller Europa.
- ▶ Herøya industripark er en av landets største industriparker. Her er i alt 80 bedrifter lokalisert. Størst er Yara Porsgrunn med sine rundt 450 ansatte. Virksomhetene i næringsparken omsetter for om lag 13 milliarder kroner i året.



– Jeg har funnet
drømmeyrket!

PÅ RETT SPOR: Sara Straume begynte å studere jus som far og bestefar ... Om kort tid går hun opp til lokførereksamen og er klar for å kjøre tog. Her trener hun i flytogsimulatoren på Norsk Jernbaneskole.

– Mange av vennene mine er misunnelig fordi jeg virkelig har funnet noe jeg brenner for, sier lokfører kandidat Sara Straume (26). Hun håper å få lov til å kjøre tog med topphastighet på 240 km/t ...

TEKST OG FOTO ØYSTEIN GRUE

– Jeg synes tog er pent å se på og ikke minst tøft! Drømmeferiene i oppveksten foregikk med tog fordi jeg ønsket det, smiler Sara lurt og forteller om bestefaren som var veldig glad i jernbanen: – Han var advokat, som min far. Derfor var det ikke unaturlig for meg å begynne på førsteavdeling jus i Oslo. Ved siden av studiene kjørte jeg T-banetog, og det var både moro og spennende.

– Min mor forsto før meg at jeg neppe kom til å fullføre juridikum, forteller Sara, som etter hvert bestemte seg for å søke lokførerlinja. I mai 2016 kom hun inn etter at 600 søkere hadde konkurrert om 50 plasser. Relativt gode karakterer i fysikk, matematikk og norsk fra videregående kom godt med.

Førstevalget. I år er det færre av lokfører kandidatene som har sikret seg jobb enn tidligere. Togselskapene avventer utfallet av jernbanereformen med forestående konkurranse og har innført ansettelsesstopp. Men Sara vet at en stor gruppe lokførere nærmer seg pensjonsalder. Hun er ikke bekymret for fremtiden.

– Da jeg begynte på jernbaneskolen, hadde jeg oppfatninger om hvor jeg helst ville jobbe. Flytoget var ikke førstevalget fordi jeg ønsket å se mer enn Gardermobanen. Men nå etter øvelseskjøringen vil jeg gjerne kjøre for Flytoget. Allerede neste år kommer Flytogets nye tog med topphastighet 240 km/t. Det blir kult. Nye tog betyr mer variasjon både for lokførere og ombordpersonalet.

Bransje i endring. – Med det nye signal-systemet ERTMS blir det mulig å øke

Jernbaneskolen

Togleder



198
jobber som
togledere

8
togledersentraler

3

togledere tok
eksamen i 2016

9

måneder skole for
togledere i Oslo

5

måneder skole
utenfor Oslo

Lokfører



1357
er ansatt som
lokomotivførere i
Norge

13
ulike
togselskap #)

15

15 måneder skole
før 3-9 måneder
opplæring i den
enkelte virksomhet

118

tok eksamen
i fjor

191

er studenter
pr i dag

#) NSB, NSB Gjøvikbanen, CargoNet, Flytoget, Hector Rail, Green Cargo, Baneservice, Bane NOR, Infranord Norge, LKAB Malmtrafikk, Taraldsvik Maskin, Grenland Rail og Norsk Jernbanedrift. I tillegg jobber det lokførere i Statens Jernbanetilsyn (men de kjører ikke tog) og i Jernbanedirektoratet, nærmere bestemt på Norsk Jernbaneskole og Norsk Jernbanemuseum. De på museet har lokførerstilling på museumstog mens de på skolen kun har timeskontrakter i togselskapene.



I RUTE: Etter to år som togespeditør i Drammen kunne Annu Shah gå videre for toglederlinjen på Norsk Jernbaneskole. Til sommeren er hun klar for å søke

jobb på en av åtte togledersentraler i Norge.

hastigheten og korte inn rekkefølgen mellom togavgangene på de nye dobbeltsporstrekningene. Det er mye spennende på gang på jernbanen. Dette merker vi på Norsk Jernbaneskole, sier Sara. Før ei som alltid vært opptatt av dupeditter, er denne arbeidsplassen midt i blinken.

– Jeg elsker turnusarbeid. Det gir større variasjon i jobben.

– Det stilles strenge helsekrav for å jobbe som lokfører?

– Du må ha perfekt fargesyn, ha god hørsel og du kan ikke ha epilepsi. Blodtrykket må være normalt, og alle kandidater må igjennom et lengre intervju og en arbeidspsykologisk test, forklarer Sara.

Simulator-fellesskap. Vi møter lokfører-kandidat Sara Straume under virkelighetsnær simulatorentrening på Norsk Jern-

baneskole sammen med togleder aspirant Annu Shah. Sara løfter av røret og får kontakt med togleder for å få klarsignal ut fra Oslo lufthavn mot Oslo. Like etter ruller vi ut i vinterkvelden over romeriksprærien i 200 km/t.

Annu følger Flytoget på tablået foran seg. Alt er klart for en problemfri tur mot Lillestrøm og Oslo S.

På eksamensdagen er Annu og Sara forberedt på at utfordringer vil stå i kø.

Jernbanefamilie. – For å kunne søke toglederlinjen, bør du ha to års praksis som trafikkstyrer, forklarer Annu Shah. Hun forlot studier i økonomi og administrasjon til fordel for trafikkstyring på jernbanen. Og Annu kommer fra en ekte jernbanefamilie: Pappa begynte som lokfører i NSB i 2009. Det var han som introduserte

meg for Jernbaneskolen, og jeg begynte å utdanne meg som trafikkstyrer samtidig som mamma begynte å jobbe som vertinne på Flytoget i 2013.

Et besøk på togledersentralen på Oslo S samme år ble avgjørende: – Der og da ble målet mitt å jobbe som togleder, smiler Annu.

Løse floker. – Jeg liker utfordringer. Toglederen må hele tiden ha et våkent blikk og sørge for at trafikken flyter. Spesielt der vi har flaskehals rundt Oslo i rushperiodene morgen og kveld må togleder følge ekstra godt med. Vår jobb handler om at tog er i rute, at alt går som det skal, at det er plass til alle tog og at alle systemer bidrar til det.

– Jeg visste at det ville være en fordel å ha erfaring fra en travel, middels stor

stasjon og var heldig som fikk jobbe på Drammen stasjon i to år.

Teori og praksis går hånd i hånd. Det er sentralt når man skal drilles i trafikkregler, tenke sikkerhet og følge rutiner for å avverge farlige situasjoner.

Ny teknologi. – Toglederen må evne å se situasjoner som kan føre til forsinkelser og være i stand til å løse en floke. Erfaring i mindre skala hjelper godt før du går inn i det store trafikkbildet i Oslo hvor konsekvensene av feil i sporet eller på et tog raskt blir mye større, sier Annu.

– Vi står foran en teknologirevolusjon på jernbanen. Og på Jernbaneskolen over allerede lokførere og togledere i simulator med den nye teknologien. All informasjon som togleder sender til lokfører, kommer inn på instrumentene ombord i toget, for-

klarer Annu, som skal gå opp til eksamen i mai – etter ni måneder på toglederlinjen. Nå gleder hun seg til hun er ferdig utdannet togleder.

Alltid behov. Hva har lokfører og togleder felles når de opererer i hver sin ende av togradioen?

– Fellesnevneren er at de må være strukturert og nøyaktig. Ha fokus og være observant uten å slurve. Hvis ikke, kan det gå forferdelig galt, minner de to studentene om.

Begge er overbevist om at de har valgt yrker de kan bli gamle i.

– Her er alle generasjoner. Arbeidsmiljøet er det aller beste, og det vil alltid være behov for togledere. Dette er et yrke vi ikke overlater til maskiner og roboter, sier Annu.

Sara istemmer: – Jeg rekker 40 år der foran i toget og gleder meg!

Jernbaneskolen satte ny rekord

Norsk Jernbaneskole har nesten tredoblet antall kursdeltakere i løpet av fem år. Foruten lokførere og togledere har skolen de siste 10 årene utdannet 500 fagarbeidere fordelt på ulike fag.

Med 9 700 kursdeltakere og studenter og 64 000 undervisningsdager i 2016 satte Norsk Jernbaneskole igjen rekord med henholdsvis 28 og 17 prosent økning.

Jernbaneskolen samarbeider tett med hele jernbanesektoren. I tillegg til å være fagskole og tilby grunnutdanning innenfor syv ulike fag, tilbys kurs, etter- og videreutdanning for hele jernbanesektoren.

Frem til 1996 var NSB arbeidsgiver for alle på jernbanen. I dag er Bane NOR den største, med et voksende antall private entreprenører og konsulenter.

Fra en beskjeden start i 2004 har Norsk Jernbaneskole vokst i takt med den økte satsingen både på ny jernbane og på vedlikehold. Skolens ambisjon er å være selve navet innen kompetanseutvikling innen jernbanefagene i Norge.

I 2016 ble det til sammen tegnet 91 nye lærekontrakter i syv ulike fag, det høyeste antallet noensinne. Ved utgangen av 2016 hadde Opplæringskontoret for jernbanesektoren 220 løpende lærekontrakter.

Banemontør- og signalmontørfaget får sin praksisteori ved Norsk Jernbaneskole. Dette gjelder også energimontørlærlingene som har supplerende teori i regi av NELFO.

71 lærlinger besto fagprøven i 2016. 37 prosent gikk ut med beste karakter.

Konkurransemannen

En tidligere griserøker og gatesanger har fått ansvaret for konkurransen om persontogtrafikken. Kan dette gå bra, da?

TEKST OLA HENMO FOTO SIV DOLMEN

Jeg har i hvert fall den mest interessante jobben i norsk jernbane, sier Dagfinn Berge, Jernbanedirektoratets direktør for persontrafikkavtaler, med gutteaktig entusiasme.

Posten, søpla, bestemor og nå NSB: Innimellom kan det synes som om hele det offentlige Norge skal ut på anbud. Men Berge er overbevist om at konkurranse gjennomført på fornuftig vis, kan gi positive effekter.

– Konkurransen er ikke noe mål i seg selv. Men når vi bare har én leverandør, vet vi aldri om vi betaler riktig pris for tjenestene. Nå kan vi sammenligne og se hvilken operatør som gir mest valuta for pengene. Resultatet blir et minst like bra, sannsynligvis bedre, togtilbud for kundene, bebuder han.

Første konkurranse, om Sørlandsbanen, er allerede utlyst. Åtte selskaper har hittil blitt prekvalifisert til å delta. At Flytoget er blant dem som vil fravriste NSB strekningen, er ingen hemmelighet. Hvem de andre er, vil ikke Berge ut med. Han nøyer seg med å si at de kommer fra flere land, er meget seriøse og på hugget.

Slakt? For NSB-ansatte som nå skjelver av bekymring for framtiden, er det neppe stressdempende å vite at Berge som ung mann var griserøker på en



Navn:
Dagfinn Berge (58).

Stilling:
Direktør for persontrafikkavtaler i Jernbanedirektoratet.

Aktuell:
Leder arbeidet med å konkurranseutsette persontogtrafikken. Målet er å tilrettelegge for et bedre togtilbud, og at staten får mer igjen for ressursene.

gård i Askim. Der gjorde han rent i fjøset, bisto ved fødsler og ikke minst: Han sendte nådeløst purker og råner til slakteriet.

Men han avviser at det er en relevant parallell mellom den erfaringen og den pågående kampen om livets rett på norske skinner.

– Jeg skjønner godt at mange innen jernbanen synes konkurransen er skummel. Men vi har snakket med alle de prekvalifiserte selskapene, og samtlige vektlegger verdien av å ha en tilfreds arbeidsstyrke. De har sagt at de ikke vil konkurrere på lønnsvilkår og pensjonsrettigheter.

– Det er vel fattig trøst for dem som risikerer jobben hvis noen andre overtar togttrafikken?

– De som i dag har sitt hovedvirke på Sørlandsbanen, vil automatisk få tilbud om å jobbe for operatøren som vinner konkurransen. Det er ingenting som tyder på at det vil bli færre arbeidsplasser framover, beroliger Berge.

Loslitt! Griserøkerens drøm om et liv som bonde brast da Berge og kona innså at den ble vrien å realisere uten egen gård. Da fant han ut at det var smart å skaffe seg en utdannelse. Den tok han på Krigsskolen, der han spesialiserte seg på transport og irriterte seg grønn som uniformen over hvor loslitt

Konkurransen er ikke noe mål i seg selv. Men når vi bare har én leverandør, vet vi aldri om vi betaler riktig pris for tjenestene.

Vi skal ha klare, objektive kriterier. Den som vinner, skal være den beste.

jernbanen i Norge var.

– Her må det finnes masse rom for forbedringer, tenkte han. Så da NSB lyste ut jobben som prosjektleder for Jærbanen, hoppet han like godt av karrieren i Forsvaret.

– Vi laget et helt nytt lokaltogopplegg. Fikk nyoppussede togsett, rustet opp stasjonene og fikk systemet til å fungere, forteller han.

Det ble lagt merke til. Berge ble hentet inn som sjef for all togtransporten til OL på Lillehammer i 1994. Ingen snau oppgave for en 34-åring.

«I det internasjonale jernbanemiljøet er det to store begivenheter i år; åpningen av togtunnelen under den engelske kanal og NSBs persontransport til og fra OL på Lillehammer», skrev Aftenposten i et portrettintervju med Berge.

Men også den oppgaven klarte han med bravur. 99,9 prosent av togene var i rute. Siden bygget han opp driftsavdelingen i Flytoget og fikk ytterligere en stjerne i boka.

Dylantolkeren. Men Dagfinn Berge har alltid vært en mann med næringssvett. Det demonstrerte han allerede sommeren 1979, da han og kjæresten haitet Sør-Norge rundt. Turen finansierte han som gatesanger. Med gitar og munnsspill framførte han låtene til Bob Dylan, Beatles og James Taylor, og skremte øyensynlig ikke vekk publikum: Geskjeften gikk så bra at han underveis fikk råd til å kjøpe forlovelsesringer.

– Rekorden var 380 kroner på én time i Stavanger, forteller han.

– Men du var kanskje ikke så konkurranseutsatt?
– Hehe, nei vi var ikke så mange om beinet. Det var meg og Frelsesarmeen.

Så da Flytoget var på skinner, bestemte han seg for å prøve seg på egenhånd. Han etablerte konsulentfirma og fikk kjøpt nok å gjøre. Blant annet la han om hele ruteopplegget til Oslo-trikken, og hadde en sentral rolle da Gjøvikbanen ble konkurranseutsatt. Da han og kona Anne solgte firmaet i 2013, hadde det 20 ansatte.

Men penger er ikke alt, og muligheten til å jobbe med jernbanereformen som fagdirektør i Samferdselsdepartementet, kunne han ikke la gå fra seg.

– Det viktigste er å gjøre noe som virkelig oppleves som meningsfylt, sier han. Da Jernbanedirektoratet ble opprettet, søkte han seg videre dit for å drive konkurranseutsettingen i mål.

Baku. Som konsulent hadde Berge en klient som hadde vært stasjonert i Aserbajdsjan. Der måtte

3 KJAPPE

Ditt livs fineste togreise?

I 1994 holdt jeg foredrag i Graz, Østerrike om OL-transportene.

Da tok jeg tog alene hele veien tilbake til Oslo. Det var utrolig avslappende å sitte og lese og se på små landsbyer og slott som vi passerte.

Hva er du mest stolt over å ha fått til?

OL-transportene til Lillehammer. Vi hadde et utrolig bra prosjektteam og motiverte NSB-ansatte. De gjorde kritikerne til skamme og rykket NSB opp fra bunn- til topplassering på om-dømmemålingene.

Når og hvor er du lykkeligst?

På båttur en fin sommerdag når vi har funnet en rolig vik med varmt badevann og mye sol, eller på hytta på fjellet sammen med familien, med bål og pølser. Herlig!

alle statsansatte ha TV på kontoret. Når som helst kunne presidenten tale til folket, og hvis han sa at nå skal det bygges motorvei rundt Baku, gjaldt det å være i gang dagen etter. Alternativet var sparken.

I Norge er prosessene heldigvis mer omstendelige.

– Av og til kunne man ønsket seg litt større fart her også, men vår grundighet er nok å foretrekke, ler han.

– Blant annet har vi sett grundig på hva som har skjedd i andre land som har konkurranseutsatt togtrafikken, for å lære både av det de har gjort riktig og det de har gjort galt, legger han til.

I evalueringen av beilerne om Sørlandsbanen vil ingenting overlates til tilfeldighetene. I Jernbanedirektoratet etablerer Berge to team, som skal vurdere henholdsvis økonomi og kvalitet på tilbudene. Mellom dem blir det tette skott, helt til de setter seg sammen og sammenligner resultatene.

– Vi skal ha klare, objektive kriterier. Den som vinner, skal være den beste. En ryddig, gjenomsiktig prosess er garantien mot problemer i etterkant, sier han.

Rettsmann. At Berge er rett mann på rett plass er ikke sjefen hans i tvil om.

– Vi er veldig glade for at vi fikk ham til å ta denne jobben. Dagfinn har unik kompetanse og nyter stor tillit i alle leire. Dessuten har han så behagelig vesen. Rolig, lyttende og åpen for innspill, men samtidig flink til å ta beslutninger. Om han ikke er den som vet mest om tog i Norge, tilhører han i hvert fall den aller ypperste eliten, skryter jernbanedirektør Elisabeth Enger.

At Berge kan mye om jernbanen i Norge får vi demonstrert da vi tar følge med ham på kveldstog fra Kristiansand til Stavanger. Selv om det er bekmørkt utenfor tegner og forteller han engasjert om alt vi passerer: –Drangsdalen! Her er det rasfarlig, men spektakulært. Ogna! Her er vi helt i plan med havet.

Togpendler er han også. Den daglige jobbreisen går tur-retur Sørumsand-Oslo. Men noen egentlig tognerd vil han ikke karakterisere seg som.

– Det er ikke sånn at jeg setter meg med Märklin-modellbanen på bordet når jeg kommer hjem, nei.

Da tar han heller fram gitaren og munnspillet. Fortsatt står Dylan på repertoaret. Men skal vi håpe at favorittlåtene ikke er hentet fra albumet «Slow Train Coming»?



Den store hilserunden

Jernbanedirektoratets ledelse reiser nå landet skinnelangs for å fortelle hva de driver med, knytte kontakter og orientere om den kommende togkonkurransen.

TEKST OLA HENMO FOTO SIV DOLMEN

Direktørene Dagfinn Berge (t.v.), Elisabeth Enger, Svein Horrisland og Anita Skauge merker et sug etter informasjon når de besøker fylkeskommuner og kollektivselskaper som berøres av jernbanereformen.



Jernbanedirektør Elisabeth Enger sitter på Sørlandsbanen og leser Sporvekslingsmordet. Frykter hun at konkurranseutsettingen vil ende i forferdelse?

Slett ikke. Hans Olav Lahlums krimroman handler ikke engang om tog; den forteller om en skiløper som blir funnet skutt i sporet under en stafett i Holmenkollen. Snarere er det slik at Enger behøver litt avveksling underveis på en hektisk turné som i løpet av to dager bringer Jernbanedirektoratets ledelse til fem møter i Arendal, Kristiansand og Stavanger.

– Dette er bare starten. Vi skal reise og knytte kontakter med kommuner, fylkeskommuner og kollektivselskaper alle steder der jernbanen er relevant. Vi forklarer det nye direktoratets rolle, redegjør for konkurranseutsettingen og diskuterer hvordan vi best kan samarbeide, sier hun.

At byene langs Sørlandsbanen er blant de første som besøkes, skyldes selvfølgelig at strekningen er indrefiletet i trafikkkpakke 1, som sammen med Arendalsbanen og Jærbanen skal ut på anbud i vår. Enger vet utmerket godt at det hersker mye usikkerhet og motstand både blant opposisjonspolitikere, NSB-ansatte og folk flest.

Teori og praksis. – Konkurranseutsettingen er omstridt. Da er det viktig at vi orienterer grundig om hva som egentlig skjer. Men vi kan ikke nøye oss med å fortelle at tilbudet skal bli bedre, at det blir mer jernbane for pengene. Vi er nødt til å vise det i praksis. Folk må faktisk oppleve at det er sant, slik de etter hvert gjorde på Gjøvikbanen, sier hun.

Utenfor har mørket for lengst senket seg. Vi har passert Breland og Marnardal. Idet toget glir inn på Audnedal stasjon legger direktøren brått fra seg boken og hopper av.

Hva skjedde nå?

– Vi har fått masse klager på at perrongen her er for lav. Og det er den absolutt, konkluderer hun når hun vender tilbake til plassen og boken.

For en jernbanedirektør må ikke bare ha kontroll på de store linjene. Hun må også bry seg om de små.



SÅNT NO' HAKKE VI I BILEN: Hege Karlsen Rike velger alltid toget når hun og sønnen Anthony skal besøke familien i Kristiansand.

NSB er veldig dyktige, men konkurranse er sunt. Da må man skjerpe seg både på pris og kvalitet.

HEGE KARLSEN RIKE
Reisende

Ryanair? Tidligere på dagen har Jernbanemagasinet satt seg på Sørlandsbanen fra Oslo for å høre med vanlige reisende hva de tenker om at strekningen nå konkurransesettes. Forrest i toget treffer vi Hege Karlsen Rike og sønnen Anthony (2), som er på vei til helgebek hos familien i Kristiansand.

Hun elsker å ta toget. Lekerom, spisevogn, fine muligheter for bleieskift – og på mindre tåketunge dager: mye vakkert å se utenfor. Men også Sørlandsbanen kan bli enda bedre, mener hun. Og det er hun sikker på at konkurransen vil bidra til.

– NSB er veldig dyktige, men konkurranse er sunt. Da må man skjerpe seg både på pris og kvalitet. Det er jo sånn det fungerer overalt, enten det gjelder tog eller vanlige butikker, sier Karlsen Rike.

– Noen vil nok mene at konkurransen i luften har vært mer positiv for prisene enn for kvaliteten?

– Sørlandsbanen må for all del ikke bli jernbanens svar på Ryanair. I siste instans er tross alt komfort viktigere enn pris for meg, sier hun.

Dropper dobesøk. For Rita Sæther, som sitter lenger bak i toget og hekler babyteppe til en niese, er imidlertid konkurranse en uting.

– Den går utover kvaliteten og sikkerheten. Bare se på hvordan det gikk med søppelhenting i Oslo! Nei, NSB bør fortsatt få kjøre toget, sier hun bestemt.

Ikke det at hun synes NSB er perfekte heller. Toalettene skulper sånn i svingene at hun lar være å drikke hele veien fra Oslo til Moi, for å unngå dobesøk.

– Men jeg er opptatt av at de ansatte skal ha det bra, og jeg er redd konkurranse om prisene vil gå utover enten dem eller kvaliteten. Heldigvis merker jeg en gryende bevissthet, særlig blant unge, om at kapitalen ikke bør få råde overalt. Man behøver ikke å bli rike på togtrafikk, sier hun.

Sammenkobling. I Arendal treffer vi Enger og delegasjonen hennes på møte hos Aust-Agders fylkesordfører Tellef Inge Mørland og hans medarbeidere. Hun presenterer direktoratet, direktør Dagfinn Berge forklarer gangen i konkurransen.

Og så tar Mørland ordet.

– Vi har litt på hjertet, vi også. Det aller viktigste for oss er å få til en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen på Brokelandsheia. Visst er det et dyrt prosjekt, men for jernbanen er det være eller ikke være, sier han. Det prosjektet er så godt at det skal bli vanskelig å si nei til, repliserer Enger, og ser smilene vide seg ut på den andre siden av bordet.

Etterpå haker vi tak i fylkesvaraordfører Jon-Olav Strand, som også er leder i Jernbaneforum Sør. Han synes signalene fra direktoratet var overraskende positive.

KOBLING: Torunn Ofstad, Rune Hagestrand, Jon Olav Strand og Ola Olsbu i Aust-Agder fylkeskommune brenner for en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.



Jeg er opptatt av at de ansatte skal ha det bra, og jeg er redd konkurranse om prisene vil gå utover enten dem eller kvaliteten.

RITA SÆTHER
Reisende



NEI TIL KONKURRANSE: Rita Sæther frykter at konkurransen om Sørlandsbanen vil svekke kvaliteten og ramme de ansatte.



“
Jeg har ofte tenkt dette: Livet kan forandre seg på en togreise. Det har jeg vanskelig for å se for meg at kan skje på et fly, i en buss eller bil.

GUNSTEIN BAKKE
 Forfatter og reisende

– Sammenkoblingen vil være helt avgjørende for regionen vår. Vi kaller den bare Genistrekken. Den vil redusere reisetiden til Oslo fra tre til to timer og føre til stor vekst.

– Så hvor fort håper dere å ha den på plass?

– Drømmen er 2028, svarer han. De siste signalene fra politikerne tyder på at det vil gå enda noen år.

Bakke. Ting tar altså tid. En av dem som setter pris på det, er forfatteren Gunstein Bakke, som er nominert til en rekke priser for sin ferske, kritikerroste roman Havende.

– Jeg har ofte tenkt dette: Livet kan forandre seg på en togreise. Det har jeg vanskelig for å se for meg at kan skje på et fly, i en buss eller bil, sier han drømmende da vi møter ham på Arendalsbanen.

Toget er Bakkas suverene førstevalg når han skal ut og reise. Om bord finner han ro. Klarer å jobbe litt, og blir i glimt litterært inspirert. Debutromanen Kontoret inneholder flere scener fra en togreise.

Men at konkurranseutsetting skal være fornuftig, kan han ikke forstå.

– Instinktivt virker det litt tullede å splitte opp og konkurranseutsette sånne tjenester. Det skulle ikke forundre meg om «større frihet» er en del av innsal-

FORNØYD:

Sørlandsbanens moderne tog og Arendalbanens noe mer slitte variant møtes ved Nelaug stasjon.

Begge strekningene er med i trafikkpakke

1 Sør, den første som konkurranseutsettes.

get, det pleier å være det, sier han syrlig, mens det fra høytaleren fortelles at toget er enmannsbetjent og at man derfor bør ha en god grunn for å kontakte føreren.

En ung mann mener å ha akkurat det. Han haster forbi oss, banker på førerkupeen og ber pent om å bli satt av på Blakstad. Det er et ønske som bare sekunder senere glatt innvilges.

Look to Jærbanen! En viktig del av Jernbanedirektoratets mandat er å optimalisere samspillet med annen kollektivtrafikk. Det er ledelsen i Kolumbus, som har ansvaret for offentlig buss- og hurtigbåttransport i Rogaland, glade for.

Besøket hos dem i Stavanger er siste post på Jernbanedirektoratets turné, og her mottar de rene ord for pengene.

– Vi pøser folk inn på Jærbanen, men får ingenting igjen for det! Uansett hvilken operatør dere lar kjøre strekningen, må vi få være med på å planlegge rutene og avtale et takstsamarbeid. Det må ligge noe i potten for oss også, sier direktør Odd Aksland i Kolumbus.

Look to Jæren! Aksland er frustrert over at Kolumbus i praksis subsidierer togreisene for sine kunder. I dag må selskapet betale NSB for at månedskortet skal gjelde også på Jærbanen, til tross for at det er bussene som bringer pendlerne til stasjonene mellom Stavanger og Egersund.

– Det er jo steingale, mener han.

Men også han lar seg berolige av responsen fra Enger:

– Vi er veldig innstilt på å samarbeide med dere. Uansett hva man ideologisk måtte mene om konkurranseutsettingen, er det viktigst hva kundene tenker. Vi skal sørge for å få en operatør av Jærbanen som ønsker å prestere. Dette kan fort bli en snakkis: «Se til Jærbanen!» kommer folk til å si. «Se hva de fikk til i samspill med Kolumbus og fylkeskommunen!»



Vi pøser folk inn på Jærbanen, men får ingenting igjen for det!

ODD AKSLAND
 Direktør i Kolumbus



HILSEBONANZA: Det blir mye håndhilsing for Elisabeth Enger i tiden framover. Her fra møtet hos kollektivselskapet Kolumbus i Svanger.

Sørlandsbanen

► Sørlandsbanen er 549 kilometer lang fra Drammen til Stavanger. Banen følger en indre enkeltsporet trasé over Kongsberg, Bø i Telemark og gjennom Indre Agder fram til Kristiansand. Derfra går den på tvers av de mange dalførene i Vest-Agder via kysten i Egersund og over Jæren til Stavanger. Sørlandsbanen fikk dobbeltspor på Nord-Jæren i 2009.

► Mellom Sandnes og Stavanger går det tog hvert kvarter på hverdager mens strekningen Nærbø-Stavanger har halvtimesfrekvens. Egersund-Stavanger har ett tog i timen som grunnrute og halvtimesfrekvens i rushtid.

► Fjerntrafikken har tilnærmet totimersfrekvens. Den består av tog mellom Kristiansand og Stavanger, Kristiansand og Oslo og på hele strekningen Oslo-Stavanger.

► I fjor reiste det for første gang mer enn en million passasjerer med Sørlandsbanen.

► Arendalsbanen er 36 kilometer lang fra Nelaug til Arendal. Banen er knyttet sammen med Sørlandsbanen på Nelaug og gir forbindelse til og fra Arendal for Sørlandsbanens tog.



SATSER: SJ satser friskt på fjerntrafikk og skal både kjøpe nye og oppgradere eldre tog som X 2000.

SJ kjøper tog for 9 milliarder

SJ planlegger å kjøpe nye tog og en omfattende modernisering av sine eldre tog for til sammen ni milliarder kroner. 30 nye tog for fjerntrafikk i hele Skandinavia skal anskaffes.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

Det er storstilte materiellanskaffelser og moderniseringsplaner som nå er presentert av SJ. 2016 ble et godt år for selskapet som endte opp med et overskudd på godt over 800 millioner kroner. Dette gjør at SJ nå satser friskt på modernisering av materiellet sitt. I tillegg til å planlegge innkjøp av 30 nye fjerntog skal alle X 2000-togene og nattogene moderniseres.

Nattogene som kjøres på

linjene Gøteborg – Stockholm – Østersund – Åre og Stockholm – Malmø skal få moderniserte vogner for bedre komfort og opplevelse, opplyser SJ. Det er ikke mer enn et par siden at nattogene Stockholm – Malmø ble vurdert lagt ned. Siden da har trafikken økt kraftig, noe som nå altså gir seg utslag mer moderne materiell og ny satsing på nattogtrafikken. De første moderniserte sovevognene skal i trafikk i 2018.

Til fjerntogtrafikk i hele Skandinavia legger selskapet opp til å kjøpe 30 nye tog til en pris på 5-6 milliarder kroner. X 2000, som blant brukes mellom Stockholm og Oslo, skal få nye stoler og ny teknisk utrustning, samt ny bistro. De eldre loktrukne togene vil etter hvert forsvinne fra SJ.



AKTUELLE TALL

60

kilometer ny jernbane fra København til Ringsted fullføres i år.

91%

punktlighet ble oppnådd for norske persontog i 2016. Av godstogene kom 78,8% fram i rute.

400

millioner ekstra skal brukes til fornyelser av jernbanens infrastruktur i år. Bane NOR kan etter avtale med Jernbanedirektoratet omdisponere disse pengene fra investeringsprosjektene.

800

Søkere ville utdanne seg til trafikktstyrer i fjor. Bane NOR ventet like stor søkning i år. En av gulrøttene er lønn under utdanning.



Flytoget med nytt utseende

Flytoget er i full gang med å skifte ut logoen sin. – Utskiftingen av logo markerer også begynnelsen på en ny epoke for selskapet, opplyser Flytoget.

Målet med ny logo og profil er å forsterke Flytoget som merkevare og med dette legge et enda bedre grunnlag for at selskapet skal skille seg klart ut fra andre togselskaper.

Den nye logoen skal symbolisere at Flytoget er et selskap som er nært knyttet til både tog- og flymarkedet. Fargen oransje er beholdt med tanke på at oransje er en viktig signalfarge og at Flytoget assosieres med oransje og grått.

Siden høsten 2015 har det Londonbaserte designbyrået Seymour Powell sammen med Flytogets egne medarbeidere stått bak arbeidet med ny grafisk profil og merkevareplattform for selskapet. Seymour Powell har også utarbeidet design til de nye Flytogene som leveres i 2018.



10 år uten dødsulykker

I slutten av februar kunne britisk jernbane markere at det har gått ti år siden sist passasjerer eller personale på jernbanen mistet livet i togulykker. Sist det skjedde en dødsulykke som rammet passasjerer eller personale var en avsporing i 2007. – Ved å være årvåkne og unngå selvtillfredshet, har jernbanen hatt en metodisk og målrettet tilnærming til å håndtere risiko og å forbedre sikkerheten, opplyser RSSB (Rail Safety and Standards Board). Den gode ulykkesstatistikken har gjort at vi har kunnet jobbe systematisk med å redusere risikoen også på andre områder av jernbanesystemet, som planoverganger og ferdsløp i spor, opplyser RSSB. Risikomodeler viser at risikoen for å havne i alvorlig jernbaneulykke i Storbritannia er redusert med 87% siden 2000.

Byggestart for High-speed 2

Denne våren blir det byggestart for første del av Englands andre høyhastighetsbane, High-speed 2. Den nye banen skal binde sammen London med Birmingham, Leeds og Manchester.

TEKST NJÅLSVINGHEIM

Det har tatt tre år å få prosjektet endelig godkjent for byggestart. Kjempeprosjektet vil på det meste sysselsette 25 000 medarbeidere. Første del fra London til Birmingham, som nå er vedtatt, skal tas i bruk i 2026, mens de to tilstøtende linjene videre til Manchester og Leeds etter planen skal være fullført i 2033. Til sammen er de nye høyhastighetslinjene 564 kilometer lange. Operatøren som vinner konkurransen om trafikken på West Coast Main Line skal planlegge og utvikle trafikken på HS2, samt drive linja de første tre til fem årene etter at den åpner. Når første del av høyhastighetsbanen åpner, skal

togene kjøre videre på de eksisterende banene, og det er derfor viktig at trafikken både planlegges og drives samordnet. Vinneren av den såkalte West Coast Partnership-konkurransen vil ta over etter dagens operatør Virgin Trains.

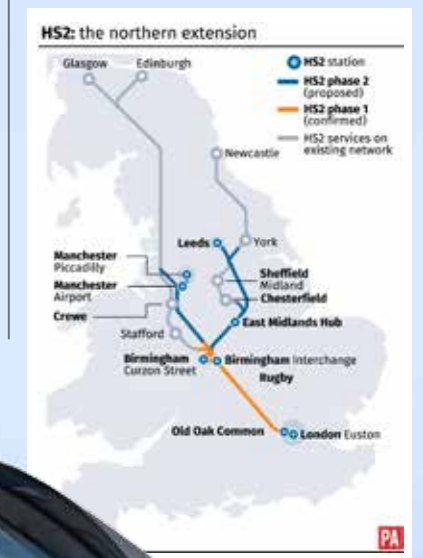
Storbyer. High speed 2 skal bygges som en «Y» i og med at det nord for Birmingham blir to nye linjer, en mot Manchester og en mot Leeds. Med denne høyhastighetssatsingen blir en lang rekke britiske storbyer knyttet opp til nye og raske togforbindelser. Byer som Carlisle, Liverpool, Newcastle, Edinburgh og Glasgow vil alle få nye og raske togforbindelser via HS2.

Trafikk. Det planlegges for opptil 15 avganger og ankomster per time til og fra London når HS2 kommer i full drift. Det vil bety en kapasitet på 26 000 passasjerer i timen. Alle tog på det nye banesystemet skal kjøre i samme hastighet, noe som betyr at disse høyhastighetsbanene ikke skal kunne benyttes av hverken godstog eller andre typer passasjertog. Reisetidene mellom London og Manchester vil kuttes fra dagens 2:08 til 1:08, mens strekningen London – Leeds skal gjøres unna på 1:28

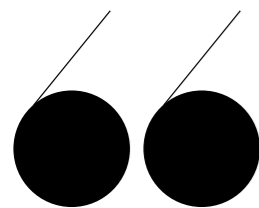
mot dagens 2:20. I tillegg kommer samme tidsbesparelse på togene som kjøres videre ut fra HS2 til andre byer på det ordinære jernbanenettet. Togene skal være 400 meter lange og ha 1100 seter.

Det har vært omfattende debatt og til dels stor motstand mot prosjektet. Kostnadsanslagene ligger på rundt 56 milliarder pund og kritikerne mener dette er nesten fem ganger så dyrt som tilsvarende linjer i for eksempel Frankrike.

High-speed 2 er Storbritannias andre høyhastighetsstrekning. High-speed 1 er som kjent strekningen fra London sørover til Folkstone og tunnelen under Kanalen.



Signaler



Dersom Europa skal lykkes med det grønne skiftet, må mer gods over fra vei til bane og kjøp.

Den internasjonale godstrafikken har levd en litt tilbaketrukket tilværelse. Det må det bli en slutt på. I desember gikk første tog på den nye godskorridoren fra Norge til Italia – og flere internasjonale tog vil det forhåpentligvis bli i årene fremover.

For syv år siden bestemte EU seg for å opprette ni godskorridorer på jernbane i Europa. Så godt som hele EØS-området er dekket, og også Norge ble forbundet med en av korridorene – the Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor, eller ScanMed RFC, som vi kaller den til daglig.

Internasjonal koordinering viktig. Hensikten med korridorene er å bidra til bedre koordinering av ruteleier og operasjonelle regler på tvers av landegrensene. Dette har lenge vært et viktig arbeid først for Jernbaneverket, og nå for Bane NOR. Derfor var også Jernbaneverket en av grunnleggerne av Rail Net Europe (RNE), organisasjonen som på mange områder har vært forløperen for de godskorridorene vi ser i dag. RNE har utviklet IT-verktøy og prosedyrer som preger ethvert togselskaps hverdag. Et utslag av dette er at det felleseuropeiske ruteskiftet kommer den andre helgen i desember – hvert år.

Lav markedsandel. Mens jernbanen på en del relasjoner innenriks har ganske god markedsandel, sliter man i utenrikstrafikken. Årsakene til dette er sammensatt, men for dårlig grensekryssende koordinering er en av dem. Derfor er det viktig med internasjonale samarbeid som ScanMed RFC, der infrastrukturforvalterne sammen setter opp ruter og arbeider for bedre samordning av vedlikeholdsarbeider på de grensekryssende strekningene.

Norsk satsing. Jeg er veldig glad for at vi satset sterkt fra Norges side allerede fra starten. Da godskorridoren åpnet i desember, var CargoNet første togselskap til å ta korridoren i bruk fra Alnabru. De

kjører nå to ukentlige tog til Trelleborg, med planer om å øke tilbudet etter hvert. Det er ikke hvilke som helst produkter som dominerer heller – italiensk vin og fliser transporteres nordover, mens man sydover transporterer mye papir. Måltrettet arbeid med å bygge ned både infrastrukturmessige og byråkratiske barrierer mellom europeiske land, kan bidra til at jernbanen styrker sin konkurransekraft overfor veisektoren.

Spør kunden! For oss i Bane NOR er det en selvfølge å snakke tett med kundene våre. Tradisjonen for å samvirke i utviklingen av jernbaneproduktet har imidlertid ikke vært like sterk i alle land. Det representerte derfor noe helt nytt da ScanMed RFC i fjor arrangerte en strategidag der man inviterte både togselskaper, terminaler og sluttbrukere. En hel dag ble satt av til å samle innspill fra kundene, og resultatet ble tatt inn i korridorens strategi og arbeidsplan for det neste året. Vi ser at involvering av kundene – ikke minst sluttbrukerne i form av transportkjøpere og samlastere – bidrar til å styrke jernbanen som sektor. Infrastrukturforvalterne får verdifulle innspill til hvilke tiltak som er mest kritiske å få gjennomført, samtidig som kundene får en hånd på rattet. Det skulle egentlig bare mangle. Det er kunden som betaler for transportene.

Kundetankegangen sprer seg Vi ser nå at modellen med samvirke mellom kundene og korridorene sprer seg videre til andre godskorridorer på kontinentet. Dersom Europa skal lykkes med det grønne skiftet, må mer gods over fra vei til bane og kjøp. Det hjelper imidlertid ikke kun å si at vi skal flytte godset til bane. Vi må først selv gjøre en grundig jobb med å gjøre jernbanen så konkurransedyktig som mulig. Da er det helt avgjørende at vi samarbeider på tvers av landegrensene, og skaper en sømløs europeisk jernbanegodstrafikk.



Bjørn Kristiansen, konserndirektør Kunde og trafikk i Bane NOR.

TILBAKEBLIKK



I 1873: Fra Christiania–Drammenbanens første tid. Et langt persontog poserer på Sandvikabrua om lag et år etter åpningen i 1872. I 1888 ble denne peleåkkbrua erstattet av en jernbru.

Den første «InterCity-banen»

Drammenbanen var den første banen mellom to store byer i Norge, og det nye togtilbudet ble raskt en stor suksess. Kort tid etter åpningen i 1872 hadde den langt flere passasjerer enn noen annen togstrekning i landet.

ROAR STENERSEN OG RONALD HOLMSTRØM

Planen for jernbane mellom Christiania og Drammen ble utarbeidet i 1868, etter tre år med undersøkelser. I årene før handlet jernbanebygging om å skape forbindelse mellom en by ved kysten og et innlandsområde. Nå skulle det bygges en jernbane mellom byer som allerede hadde gode kommunikasjonslinjer langs kysten, og etter datidens standard relativt god veiforbindelse.

Mer enn halvert reisetid. Med toget ble reisetiden mer enn halvert: Ny jernbane gjorde det mulig å reise mellom Drammen og hovedstaden på godt og vel to timer. Med hest og vogn tok det fem timer.

Banen ble lagt i et område som dekket omtrent en fjerdedel av landets befolkning, og banen fikk raskt langt flere passasjerer enn noen annen togstrekning, med passasjertall opp mot 650 000 årlig og med solide driftsoverskudd.

Kraftig befolkningsvekst. Gode kommunikasjoner fører også til utflytting, og særlig banens trafikkområde Christiania – Asker opplevde en kraftig befolkningsvekst. Allerede fra første driftsåret ble det kjørt rene lokaltog til Asker og Sandvika foruten fire-seks gjennomgående togpar til Drammen. Kun ett daglig godstog ble kjørt på hverdager den første tiden.

Samme utvikling skjedde etter 1879 langs Østfoldbanen ut til Ljan – og senere helt til Ski.

Handelsstanden protesterte. I 1866 ble jernbanen mellom Drammen og Vikersund tatt i bruk, og to år senere var det jernba-

neforbindelse helt opp til Randsfjorden. Men langt fra alle var tilhengere av å bygge den nye «InterCity-banen». Motstanden mot planene var størst i handelsstanden i Drammen. Kjøpmennene ville ha dette opplandet for seg selv. Ifølge et innlegg i Drammens Blad ville banen «ikke alene kverke de to drammensiske dampskib som gikk på Oslo, den vilde også kverke byen med dens hederlige handelsstand».

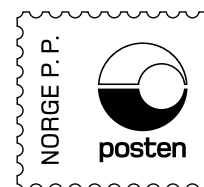
Men handelsstanden i Drammen fikk ikke gjennomslag, og Drammen bystyre bevilget penger til planlegging av banen.

Strøm og dobbeltspor. Byggingen startet i 1869, og den 7. oktober 1872 var det klart for en enkel åpning av den nye banen.

Grunnet sin store trafikk ble Drammenbanen ombygget til normalspor og elektrifisert i tiden 1913 til 1922. Samme år sto nytt dobbeltspor ferdig til Sandvika. Grunnet de gamle broene og akseltrykkbegrensningene over Drammenselva ble banen først elektrifisert til Brakerøya, og helt inn til Drammen i 1930. I 1973 ble Liertunnelen åpnet, og i 2011 var Askerbanen ferdig utbygd med nytt dobbeltspor Lysaker – Asker.

Kilder: «De norske Jernbaners Driftsberetninger» 1873-1882. «Norges første statsbaner» av Just Broch, utgitt av Cappelen forlag 1935.

Returadresse
Spinn Dialog, AS
Postboks 9227 Grønland
0134 Oslo



Avtaler for 55 milliarder

Per Arne Fredriksen holder styr på 30 avtaler til en samlet verdi på 55 milliarder kroner. Avtalene er inngått mellom Jernbane-direktoratet og statsforetaket Bane NOR.

TEKST TORE HOLTET FOTO ØYSTEIN GRUE

PER-ARNE FREDRIKSEN

- ▶ **Alder:** 58
- ▶ **Stilling:** Direktør for infrastruktur i Jernbane-direktoratet
- ▶ **Ansatt på jernbanen:** Sommeren 1991
- ▶ **Tidligere stillinger:** Byggeleder, prosjektleder, prosjektsjef, direktør prosjektgjennomføring

1 Hva er bakgrunnen for at dere har inngått så mange avtaler i milliardklassen?

Vi i direktoratet er satt til å være bestiller av tog- og infrastrukturtenester, og vi omsetter med det en beslutning tatt av Stortinget. Innenfor infrastruktur inngår vi ulike typer avtaler, noen også over mange år. De store summene handler om flerårige byggekontrakter. For eksempel varer avtalen for Follobanen til 2021 og utgjør 16,5 milliarder kroner. Avtalen om signalsystemet ERTMS beløper seg til over 23 milliarder kroner og strekker seg til 2030.

2 Hvilke fordeler ser du med det nye jernbaneregimet?

Den store fordelen er at vi nå ser alt i sammenheng. Vi samordner ruteplan, togmateriell og infrastrukturtiltak. Da det nye dobbeltsporet i vestkorridoren og Gardermobanen skulle utnyttes i form av et bedre tilbud, presenterte NSB en ny rutemodell – uten å ha full oversikt over hva den utløste av tiltak i infrastrukturen. Det gjorde at vi måtte bygge ytterligere tiltak som kostet totalt tre milliarder kroner. Som såkalt «Oslogeneral» fikk jeg stor erfaring i dette da jeg koordinerte dette arbeidet. Nå har vi en mye større koordinering fra start til mål.

3 Hvilke ulemper ser du med det nye jernbaneregimet?

Mange synes nå at det blir mye formaliteter, men i ethvert prosjekt er det viktig med en klar bestilling. Og da må det trekkes et skille mellom den som bestiller og den som utfører. Alle bestillingen knyttes opp mot effektmål. Ledetråden er at vi hele tida ser på hva som har betydning for kunden, enten det er de reisende eller alle som vil ha transportert gods.

4 Hvordan har overgangen vært for deg personlig – fra Jernbaneverket til Jernbanedirektoratet?



Jeg har vært prosjektmann all min dag, og nå er jeg ikke lenger i prosjektmiljøet. Til å begynne med var det et savn, men ikke nå lenger. På sett og vis utfører jeg mye av det samme som før.

5 Hva vil være den viktigste suksessfaktoren for jernbanen i åra framover, slik du ser det?

Det vil være at vi lykkes med å skape nye togtilbud som publikum blir stadig mer fornøyd med.