

Jernbane- magasinet

NR.2/2019



– Vi har fått opp farten!

Jernbanedirektør Kirsti Slotsvik gleder seg over gode utsikter for fjerntog i Norge og konstaterer at konkurransene virker: De gir et bedre togtilbud for mindre penger.

«Hvis vi evner å
hive oss rundt,
kan vi oppnå
mye også på
kort sikt»

KIRSTI LOVISE SLOTSVIK,
Jernbanedirektør

BANER I NORD

Slik satser SJ Norge

NY STRATEGI

– Fjerntog blir lønnsomt

TYSK KONKURRANSE

Formidabel vekst



Det aktuelle bildet

«Sensasjonelt»

«Raumabanen byr på sensasjonelle utsyn,» skrev det anerkjente reisebokforlaget Lonely Planet da det i 2012 plasserte banen øverst på lista over Europas vakreste togreiser. Det er ikke minst Trollveggen og banens spektakulære byggverk – Kylling bru (bildet) – som imponerer besøkende. Nå er det SJ Norge AS som skal trafikkere banen gjennom Romsdalen. Selskapet signaliserer allerede nå at det kan bli flere avganger mellom Dombås og Åndalsnes.

FOTO ANGARD MJELDE



Innhold

Nr. 2/2019

08

SJ satser

– Vi kalkulerer med en betydelig trafikkvekst allerede fra starten av, sier markeds- og salgsdirektør Thomas Silbersky etter at SJ har vunnet konkurransen om å trafikere banene i nord.

14

Enklere i byene

Jernbanedirektør Kirsti Slotsvik tar til orde for enklere inngrep gjennom byene.

20

Voksesmerter

Også tysk jernbane konkurranseutsettes. I delstatene har dette gitt så stor trafikkvekst at togselskapene sliter med å skaffe nok personell.

30

Spordrift på sporet

Arbeiderne på Sørlandsbanen skal først ut i konkurranse.

38

Nytt utdanningscenter

Bente Tangen gir seg ikke før et nytt utdanningscenter for samferdsel er etablert.

Les også:

- 06 Grønt skifte i skogen
- 18 Strategi for fjern tog
- 26 Nye verksteder
- 34 Oppdager feil før toget stopper
- 42 Nye standarder gir enklere togreiser
- 44 Interrail gjør comeback
- 51 Over til hydrogen- eller batteridrift?
- 52 På dugnad for toget



Puls

Har du fått med deg at ...

... Jernbanedirektoratet stiller med eget veteran-tog på Arendalsuka 2019. Toget blir stående 13. og 14. august på Arendal stasjon, hvor det blir holdt seminarer om fremtidens jernbane.

... de nye togene som er bestilt til Trønderbanen og Rørosbanen, får en vesentlig større kapasitet enn dagens tog. De første bimodale togene av type 76 skal leveres i 2021.

... Jernbanedirektoratet anbefaler en trinnvis utvikling og modernisering av Alnabruterminalen. Dermed kan det hentes ut gevinster i form av mer rasjonell drift og gradvis økt kapasitet. Når alle utviklingstrinn er gjennomført, vil terminalen kunne håndtere en dobling i godstrafikken.

... Jernbanedirektoratet anbefaler at konkurranseutsettingen av togtrafikken på Østlandet deles inn i to pakker. Anbefalingen er laget på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Direktoratet går inn for at Østfoldbanen, Gjøvikbanen og lokaltogene L1 utgjør den ene pakken, mens alle øvrige linjer på Østlandet utgjør den andre pakken. Pakkene kan få trafikkstart i henholdsvis 2022 og 2024. Dette blir ventelig avgjort til høsten.

FOTO: CHRISTIAN KNITTLER



FERDIG STØPT: Når det bygges jernbane, bør det bygges stort nok. En ny ombygging før infrastrukturens levetid er nådd, betyr at vi får mindre jernbane for pengene. Bildet er tatt på Dubai metro.

Vi må ta høyde for en utvikling mot lavutslipps-samfunnet, der stadig flere MÅ reise kollektivt.

CHRISTIAN KNITTLER

Bare to tog i timen?

I utkanten av storbyregionene er det mange som ønsker seg to togavganger i timen, men en jernbane for framtida handler om mye mer enn det.

I praksis kjøres det allerede to tog i timen i rushretning på mange strekninger. Transportkapasiteten er allerede fullt utnyttet inn og ut av storbyene – i de periodene der etterspørselen er størst. En tilbudsfordring fra ett til to tog per time i normaltrafikk er vil riktignok kunne gi økt mobilitet, men: Toget vil ikke kunne fylle den transportoppgaven det først og fremst skal løse – altså i rushtid. For et stort flertall av togpasasjerene vil komme seg enkelt til og fra arbeid.

Fra bil til tog? I storbyregionene er det et ønske at flere setter fra seg bilen og reiser kollektivt. Dette forutsetter at toget oppleves som et fristende alternativ når fremkommeligheten med bil er lavest – og dette er også i rushtid.

En kapasitetssterk og fremtidsrettet jernbane krever derfor at vi bygger stort nok. Vi trenger en

infrastruktur med plass til både flere og lengre tog, for det er liten grunn til å tro at etterspørselen først og fremst vil øke utenom rushtiden.

Kostnadskrevende ombygging? Hvis infrastrukturen utelukkende bygges om for å oppnå to tog i timen, uten at det samtidig tas høyde for etterspørselsvekst, vil det snart melde seg nye behov for å bygge om infrastrukturen. Det vil definitivt ikke gi mer jernbane for pengene; en ny ombygging lenge før levetiden på stål og betong er nådd, er både kostnadskrevende, ineffektivt og en stor ulempe for de reisende.

Flere MÅ reise kollektivt. Derfor må vi allerede nå bygge på en slik måte at vi dekker framtidig etterspørsel. Et alternativ er at vi bygger om togene for flere ståplasser og færre seter, men det kan raskt vise seg å være et kortsiktig og upopulært tiltak.

Svaret ligger i å bygge ut mer dobbeltspor – med robuste stasjoner som gir plass til lengre tog. Først da tar vi høyde for en utvikling mot lavutslipps-samfunnet, der stadig flere MÅ reise kollektivt.

CHRISTIAN KNITTLER

Leder Trafikk og kapasitet i Jernbanedirektoratet



Christian Knittler

UTFORDRER



Gry Dahl

til å skrive Innspill i neste nummer av Jernbanemagasinet. Gry Dahl er leder for klima og miljø i Bane NOR.





SKIFTER TIL GRØNT: Landbruksminister Olaug Bollestad (KrF) fikk førstehånds kjennskap til skifting av tømmer tog med diesellok da hun besøkte Follum tømmerterminal midt i juni. Fra 1. juli går alle tømmer tog fra terminalen med el-lok.

FOLLUM

Grønt skifte i skogen

Her er landets nyeste elektrifiserte jernbanelinje – fra Follum til Hønefoss. Nå kan tømmer togene gå på strøm hele veien.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

– Dette er et godt eksempel på et viktig tiltak for både næringslivet, transportselskaper og miljøet, sier landbruksminister Olaug Bollestad og sikter til at tømmer togene fra Follum nå går på strøm til Norske Skog Saugbruks i Halden eller til Stora Enso i Sverige.

– Toget er veldig viktig for skognæringa og når vi kan kjøre elektrisk hele veien, viser dette viktigheten av å tenke hele ver-

dikjeden om vi skal lykkes med det grønne skiftet, sier Bollestad.

Sparer dagsverk. – Nå slipper vi å kjøre et eget diesellok fra Drammen bare for å trekke tømmer togene inn til Hønefoss stasjon, forteller CargoNets sjef Erik Røhne. – Det betyr at vi sparer et helt dagsverk for lokomotiv og fører per tog.

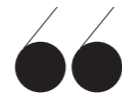
Selskapet kjører 14-15 tømmer tog i uka, som gir 750 færre turer med lastebil. De fleste tømmer togene går gjennom Oslo, så miljøbesparelsene er klart merkbare.

Om lag 25 prosent av all tonnasje i godstrafikken på bane utgjøres av tømmer togene, Ofotbanens malmtrafikk unntatt.

Satser mer på tog. Dag Skjølaas i Norges Skogeierforbund varsler ytterligere satsing på tog: – Målet er å redusere biltransporten vår med 20 prosent på kort sikt. For toget er

helt avgjørende både for skognæringa og den tilhørende industrien.

– Skognæringa er en drivkraft for å få til forbedringer for godstransporten på bane, sier Røhne. Nå ønsker han seg mer elektrifisering og lengre kryssingsspor for å bedre økonomien. Elektrifiseringsarbeidet på strekningen Hønefoss – Follum har kostet rundt 20 millioner kroner.



Skognæringa er en drivkraft for å få til forbedringer for godstransporten på bane

ERIK RØHNE,
adm. direktør i CargoNet



STERKT ØNSKET: Sørlandsbanen var den strekningen som ble hardest rammet av gods-kuttene sist høst. Miljøstøtteordningen som nå kommer, skal sikre og helst øke gods på bane. Bilder er tatt ved Selåsvatn.

NY ORDNING

Miljøstøtte til gods på bane

En ny miljøstøtte fra staten skal stimulere til mer godstrafikk på bane. Ordningen administreres av Jernbanedirektoratet.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

Regjeringen foreslår å bruke 60 millioner kroner for 2019 – et beløp som skal utbetales for kjørte tonn-kilometer i 2018. Samtidig varsles det i underkant av 90 millioner kroner de kommende to årene. Liknende ordninger er på plass i en rekke land i Vest-Europa.

– Dette er veldig positivt, og det viser at bransjens varsler om krisen for godstransporten på bane har nådd fram, sier Anna Svanberg, som er HR- og kommunikasjonssjef i CargoNet.

Konkurranse. Støtteordningen for godstrafikken skal innrettes slik at den omfatter kombitrafikk og vognlasttrafikk. Det er denne trafikken som har størst konkurranse fra stadig bedre veier, modulvogntog og utenlandske lastebiler.

De nevnte beløpene skal utbetales til godstogselskapene i form av

oppgjør for gods som de transporterer på bane.

Midlertidig. – Vi har som ambisjon å frakte mer gods på bane. Det er positivt for både framkommeligheten på vei, miljøet og trafikksikkerheten. Regjeringen arbeider med å gjøre transport på jernbane mer pålitelig, men dette er i første rekke infrastrukturtiltak som først vil få effekt om noen år. Støtteordningen kommer i tillegg til dette, og er ment som en midlertidig ordning i inntil tre år for å få godsnæringa på bane ut av en krevende periode, sier samferdselsminister Jon Georg Dale.

Etterlengtet. – CargoNet har som kjent jobbet for en støtteordning over lengre tid, og vi er glade for at myndighetene bidrar til å sikre videre drift av gods på bane. Vi hadde håpet på et noe høyere tall, men ser det som positivt at det nå kommer en form for støtteordning, sier Anna Svanberg. Som følge av dårlig lønnsomhet reduserte CargoNet rutetilbudet med om lag 15 prosent fra desember i fjor. Størst reduksjon gjorde selskapet på Sørlandsbanen.



500

... lokomotiver, motorvogntog og arbeidsmaskiner på skinner skal få montert ombordutstyr i forbindelse med innføringen av signal-systemet ERTMS. Utstyret leveres av Alstom og arbeidet med utprøving er i gang.

90,4

... prosent ble det samlede tallet for punktlighet i togtrafikken i årets fire første måneder. Det er klar bedring fra 2018.

250

... millioner kroner er kontraktsverdien for sporarbeidene i Lieråsen tunnel. Kontrakten gikk til Norsk Jernbanedrift og gjelder total sporfornyelse i den vel 10 kilometer lange tunnelen.

72

... usikrede planoverganger er lagt ned i løpet av de siste tre årene. I år skal det brukes 120 millioner på sikringstiltak og fjerning av planoverganger.

BUSS FOR TOG

Store arbeider på flere baner

22. juni gikk startskuddet for årets store arbeider på Østfold- og Drammenbanen. Det fører til buss for tog i seks uker på to av landets mest trafikkerte baner.

På Drammenbanen fortsetter oppgraderingen av Lieråsen tunnel. I tillegg skal det i to uker stenges helt fra Skøyen for å gjennomføre en rekke tiltak for bedre punktlighet.

På Østfoldbanen er det arbeidene med Follobanen som er hovedårsaken til stengingen. Blant annet skal det jobbes med nye Ski stasjon og innføringen av Østfoldbanen mot Oslo S. Alt sammen er arbeider som krever at banene er stengt.

Det pågår også store vedlikeholdsarbeider på de andre hovedstrekningene i sommer. På Bergensbanen er det på forsommeren kjørt renseverk vestover fra Hønefoss, mens det på Nordlandsbanen skiftes et stort antall sviller ved hjelp av sporombyggingstog.

DESEMBER

Utvider rushtiden på Østfoldbanen

Jernbanedirektoratet har foreslått å forlenge rushtidsfrekvensen på Østfoldbanen. Fra desember blir det flere avganger fra og til Ski, Moss og Halden.

Forslaget fra direktoratet er svar på en bestilling fra Samferdselsdepartementet. Bakgrunnen er den sterke veksten i persontrafikken på Østlandet etter den vellykkede ruteomleggingen i 2012/2014. Og etterspørsele fortsetter å øke.

– I tillegg til den sterke veksten i antall reisende med tog registrerer vi et høyt antall passasjerer i forhold til kapasitet når toget nærmer seg Oslo S. Dette gjør at vi nå mener det er markedsmessig grunnlag for å forlenge rushtidsperioden på de strekninger det er mulig, sier Jernbanedirektør Kirsti Lovise Slotsvik.

Direktoratet har i samarbeid med Vy og Bane NOR funnet plass til sju nye avganger i rushtidene på Østfoldbanen og en ny avgang fra Lillestrøm. Fra desember 2021 kan det bli ytterligere fire avganger på Østfoldbanen og en fra Jessheim. Avgangene gjennomføres med utvidelser i begge ender av rushtiden – uten at det må settes inn mer togmateriell. Dette går heller ikke ut over godstrafikken.



Slik skal svenskene lykkes i Norge

Flere avganger, lengre tog og bedre service er noen av tiltakene SJ legger opp til som vinner av togkonkurransen i nord.

TEKST TORE HOLTET FOTO ØYSTEIN GRUE



Vi kalkulerer med en betydelig trafikkvekst allerede fra starten av.

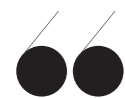
THOMAS SILBERSKY, SJ



GLEDER SEG: Thomas Silbersky leder den internasjonale satsingen til SJ og gleder seg sammen med kommersiell direktør Lena Angela Nesteby til å utvikle det norske togtilbudet.

–Vi kalkulerer med en betydelig trafikkvekst allerede fra starten av, sier Thomas Silbersky, som har ansvaret for den internasjonale satsingen til Sveriges statlige togselskap.

–I Sverige har jernbanen vært avregulert i 30 år, og de siste ti årene har vi virkelig hatt tøff konkurranse. Dette har gjort oss langt mer effektive. Vi er blitt tvunget til å jobbe aktivt for å få flere kunder. Med denne erfaringen i bunnen har vi stor tro på at vi skal lykkes i å få flere nordmenn til å reise med tog, sier Silbersky.



I Sverige har jernbanen vært avregulert i 30 år, og de siste ti årene har vi virkelig hatt tøff konkurranse. Dette har gjort oss langt mer effektive.

THOMAS SILBERSKY, SJ

En femtedel av prisen. SJ Norge AS har fra juni neste år ansvar for togtrafikken på en tredjedel av det norske jernbanenettet: Dovrebanen, Rørosbanen, Raumabanen, Nordlandsbanen, Trønderbanen og Meråkerbanen.

Gjennom en kontraktperiode på 10,5 år skal selskapet trafikker alle de nevnte strekningene for et statlig vederlag på totalt 1,24 milliarder kroner. Til sammenlikning får Vy utbetalt over 700 millioner kroner for å gjøre den samme jobben – for 2019.

–Vi skal betale om lag en femtedel av det vi i dag betaler for samme togtilbud, konstaterer jernbanedirektør Kirsti Slotsvik, men minner om at både SJ Norge AS og Vy Tog AS i praksis ble vurdert likt på kvalitet og oppdragsforståelse. På pris lå SJ 30 prosent under, selv om også Vy la seg på et helt annet prisnivå enn dagens. Silbersky er klar på at det skal være mulig å tjene penger på banene i nord.

Tvunget til å tenke nytt. –Gjennom den norske konkurransen er vi virkelig blitt tvunget til å tenke nytt. Det går på alt fra hva slags mat vi skal tilby til hvordan vi kan sikre bedre mobil- og internettdkning, sier SJ-direktøren.

Kommersiell direktør Lena Angela

Nesteby utdyper: –Vi mener å ha funnet fram til et nytt og attraktivt matkonsept, og vi skal for eksempel installere nye kaffemaskiner, montere nye digitale skjermer og etablere egne lounges på stasjonene.

Økt kapasitet i helger på Dovrebanen og doble togsett på både Dovre- og Nordlandsbanen er en annen del av satsingen. Fra desember 2012 er det duket for flere betydelige tilbudsforbedringer – med langt flere avganger.

–Vi innser at Trondheim blir hjertet i vår virksomhet. Derfor oppretter vi et kontor med lokal trafikkledning her, opplyser Nesteby.

Samme klima og geografi. Som oppdragsgiver har Jernbanedirektoratet satt minimumskrav til kundetilbudet på de enkelte strekningene, som for eksempel frekvens og antall avganger, hvor tog skal stoppe og hva en togbillett maksimalt skal koste. Dette for å sikre at togtilbudet blir minst like godt som i dag.

Direktoratet kan også utløse opsjoner knyttet til mulige tilbudsutvidelser.

–Vi er glade for at det også for denne trafikpakken var sterk og god konkurranse, sier Slotsvik og legger vekt på at SJ allerede trafikker i Norge og er kjent



Vi mener å ha funnet fram til et nytt og attraktivt matkonsept, og vi skal for eksempel installere nye kaffemaskiner, montere nye digitale skjermer og etablere egne lounges på stasjonene.

LENA ANGELA NESTEBY, kommersiell direktør

med nordiske forhold.

–Vi har langt på vei samme klima og geografi og mye av den samme arbeidskulturen, istemmer Silbersky. Han understreker at alle de rundt 250 Vy-ansatte som berøres, blir sikret arbeid i SJ med samme lønn og arbeidsvilkår.

Billetter og tog. Alle togselskaper som vinner anbudskonkurranser i Norge, forplikter seg til å inngå avtale med Entur AS, dette for å sikre at kundene skal kunne kjøpe billett til alle togavganger i Norge – uavhengig av hva slags operatør de reiser med.

Togselskapene er videre forpliktet til å leie togmateriell av statlige Norske tog AS, som anskaffer, eier og forvalter den norske togparken. Hensikten er å gi aktørene tilgang til togmateriell på konkurranse- nøytrale vilkår.

Det forhindrer ikke at SJ kan dra nytte av eget togmateriell, som allerede er godkjent for bruk i Norge.

–Vi ser fram til å utvikle nye togtilbud i ei tid der tog etterspørres mer enn noen gang. Og det er nå jobben begynner. Vi skal sørge for å ta godt vare på den tilliten vi er vist gjennom å vinne den andre norske togkonkurransen, forsikrer Thomas Silbersky.

FAKTA

Her skal SJ kjøre tog



Mulige nye tilbud
Jernbanedirektoratet har sikret seg retten til opsjon på flere tilbudsforbedringer. Disse er konkret nevnt:

- ▶ Ny avgang hver vei Oslo S – Trondheim S mandag til fredag og søndag for jevnere frekvens på Dovrebanen
- ▶ Ny avganger Trondheim S – Steinkjer slik at timesfrekvens utvides fra kl 19 til 23 på strekningen mandag – fredag
- ▶ Dagens morgengang fra Stjørdal til Trondheim S forlenges fra Steinkjer
- ▶ Fire nye avganger t/r lørdag og fem nye avganger t/r søndag mellom Lundamo/Melhus og Steinkjer.
- ▶ Antall daglige avganger på strekningen Trondheim S – Hell – Storlien økes fra 2 til 3
- ▶ Ekstra avgang t/r Røros – Hamar og dermed to-timers frekvens mandag til fredag
- ▶ Ekstra avgang t/r Røros – Trondheim S for å skape et «lunsj»-tilbud mandag til fredag
- ▶ Ny avgang Mosjøen – Bodø lørdager

De sju SJ-strekningene

- ▶ Fjerntog inkludert nattog på Nordlandsbanen mellom Trondheim S og Bodø
- ▶ Fjerntog inkludert nattog på Dovrebanen mellom Oslo S og Trondheim S
- ▶ Regiontog Saltenpendelen på strekningen Bodø – Rognan
- ▶ Regiontog Trønderbanen på strekningen Lundamo/Melhus – Trondheim S – Steinkjer
- ▶ Regiontog Raumabanen på strekningen Dombås – Andalsnes
- ▶ Regiontog Meråkerbanen på strekningen Heimdal – Trondheim S – Storlien
- ▶ Regiontog Rørosbanen på strekningen Hamar – Røros – Trondheim S

Vy mister mye

– Det er med stor skuffelse jeg må konstatere at vi nå mister sju strekninger som vi har drevet med tradisjoner, engasjement og stolthet, sier konserndirektør for Vy Tog, Arne Fosen.

TEKST NJÅL SVINGHEIM

FOTO GEIR ANDERS RYBAKKEN ØRSLIEN

– Vi i Vy hadde gjort en stor jobb og håpet selvsagt å vinne disse strekningene. Dessverre nådde vi ikke opp sier konserndirektøren, som med mange følelser måtte gratulere SJ som vinner av trafikken i nord de neste ti årene.

Mange følelser. Fosen legger heller ikke skjul at det også var mange følelser med i bildet da ledelsen i NSB bestemte seg for å skifte navn på konsernet og bli Vy-gruppen: – Det er lange tradisjoner og mye stolthet og soliditet knyttet til NSB-navnet. Men nå er jernbanen organisert totalt annerledes enn hva den var, og dermed var heller ikke NSB dekkende for hva vi driver med, sier Fosen.

– Ikke siden 1996 hadde vi hatt noen ‘baner’ i NSB, så slik sett var det vel egentlig Jernbaneverket som burde fått navnet Norges Statsbaner den gangen. Men det er uansett et tilbakelagt kapittel. NSB var ikke lenger Norges Statsbaner, men et selskap som tilbyr tog, buss, bybil og annen mobilitet, sier Fosen.

– Vy står for utsyn, framtid og muligheter, og det er vår ambisjon å være folks foretrukne valg for hele reisen.

Enkelt og smertefritt. – Med dette grepet ønsker vi å gjøre det tydelig for kundene våre at vi er en mobilitetsbedrift, sier Arne Fosen. – Jeg er klar over at mobilitet er et moteord som brukes av stadig flere, smiler han. – Men det er like fullt dekkende for

FAKTA

VY-GRUPPEN AS

NSB-konsernet har skiftet navn til Vy-gruppen AS og består av:

- ▶ Vel 9000 ansatte, 2/3 jobber med buss
- ▶ Vy Tog AS
- ▶ Vy Buss AS
- ▶ Vy Gjøvikbanen AS
- ▶ CargoNet AS
- ▶ Vy Buss AB (Sverige)
- ▶ Vy Tåg AB (Sverige, tidligere Tågkompaniet)

hva vi ønsker å satse på. Vy skal være en totalleverandør av hele reisen fra der du er til dit du skal. Et stort antall av de reisene som foretas, omfatter bruk av flere transportmidler, og vi vil gjøre det enkelt og smertefritt å reise. Gjennom våre løsninger på nett og i app'en vil vi gjøre det enkelt for kundene å ta seg fram. Vi skal foreslå den enkleste reisen og vi skal gjøre det mulig for kundene å velge den transportformen som passer dem best – hele veien.

– Dette likner mye på hva Entur også ønsker å gjøre?

– Ja, det stemmer, og det er bare fint at vi har samme type målsettinger. Entur samler rutedata for hele landet og presenterer dem på en god måte. Våre løsninger er i stor grad basert på Enturs underliggende systemer, slik også andre kollektivselskaper vil gjøre. Men Vy vil tilby egne løsninger i tillegg, som for eksempel bybil og nabobil, men også andre mobilitetsløsninger og kanskje reise-elementer som ennå ikke er på markedet. Det ligger jo litt i navnet vårt også, vi vil ha vyer for framtida, og da er ikke alt kjent for oss i dag, sier Fosen og utdyper:

– Det er viktig for oss at vi har et direkte forhold til kundene våre. Derfor ønsker vi å lage en så god tjeneste for billettbestillinger og reiseopplysninger at folk velger våre løsninger. Det er veldig mye vi kan gjøre for å levere enklere reiser for folk. Det handler om felles billetter for hele reisen, det handler om overgang mellom buss, tog og andre transportmidler, det handler om å få forslag til gode løsninger som tar deg helt fram dit du skal når du bestiller en reise. Det at både

Entur og Jernbanedirektoratet snakker mye om det samme, medvirker til å styrke det som er målet vårt. Men vi ønsker selvsagt at kundene velger oss og våre løsninger der det er mulig, slår han fast.

Betydelig trafikkvekst. – Hvordan vil dere utvikle tilbudet framover?

– Vår viktigste jobb er alltid å levere det vi skal levere hver eneste dag. Hverdagsleveransen er avgjørende for inntrykk og kundenes valg. Vi vil også gjøre alt vi kan for å vinne de anbudene som lyses ut, og vi skal kjempe for hvert eneste ett av dem. Når det gjelder konkurransesettingen, har vi allerede høstet gode erfaringer, selv om vi både tapte Trafikkpakke 1 og 2. På Jærbanen har vi likevel allerede oppnådd mye med samarbeidsavtalen som er inngått med Kolumbus i Rogaland. Vi ser en betydelig

trafikkvekst når det blir enklere å reise. Vi er selvsagt avhengige av at Bane NOR leverer godt både når det gjelder infrastrukturen og å utvikle og drifte gode knutepunkter.

«Mer opp på tærne». – Selve togtilbudet opplever vi at det i stor grad er Jernbandedirektoratet som definerer gjennom anbudsutlysningene. Vi merker at direktoratet spiller en mer aktiv rolle i konkurransesettingen enn hva departementet gjorde tidligere. Det gjør noe med oss også, sier Fosen.

– Vi er kort sagt «mer opp på tærne» og frampå for å levere gode tilbud. Vår organisasjon er betydelig utviklet som følge av dette, prisene er senket både gjennom egen effektivisering og gjennom det samme hos våre underleverandører. Siden vi er et gammelt selskap med betydelig kompe-

tanse på det å drifte togtrafikk i Norge, har vi selvsagt en fordel. Vi kjenner markedet godt, vi kjenner geografien og forutsetningene for driften på godt og vondt. Vi vet mye om hvor det er potensial for å utvikle trafikken, og vi vet hva vi kan gjøre oss nytte av i utviklingsarbeidet.

– Når dere slår sammen tog og buss til en felles merkevare, hva betyr det for toget?

– Målet er at vi skal være en total reiseleverandør uavhengig av om reisen går med tog eller buss. Derfor vil vi gjøre det enkelt å velge det som passer best for kunden, og kunden velger ut fra pris, komfort, reisetid og egne ønsker. Der er jeg sikker på at toget står veldig sterkt. Vi som jobber med persontog, må ha selvtilit nok på vegne av toget, og bussen er et godt supplement, sier Arne Fosen.

UTSYN: – Vy står for utsyn, framtid og muligheter, sier Arne Fosen.



Vi vil gjøre alt vi kan for å vinne de anbudene som lyses ut, og vi skal kjempe for hvert eneste ett av dem.

ARNE FOSEN,
konserndirektør for Vy Tog

A photograph of a woman with blonde hair, wearing a black top and patterned pants, standing in a train carriage. She is smiling and holding onto the back of a seat. Other passengers are seated around her, some looking towards the camera. The train interior is modern with blue seats and overhead luggage racks.

– Gøy at fjerntog kan bli lønnsomt

Jernbanedirektøren mener togkundene har mye å glede seg til – også på fjerntogstrekningene. For å få mer jernbane ut av hver krone ønsker hun en gjennomgang av byutviklingen på Østlandet.



PÅ REISE: - Vår utfordring blir å treffe de nye trendene og modernisere tilbudene til beste for kundene, sier Kirsti Slotsvik.



SERVERING: SJ vil servere ved setene, noe også jernbanedirektøren setter pris på.

Kirsti Lovise Slotsvik har funnet seg vel til rette i SJ-toget mot Stockholm. Førsteklasse var utsolgt før hun fikk sukk for seg, og toget er tilsynelatende fullt.

- Det stemmer godt overens med konklusjonene i vår fjerntogutredning, som viser at toget har et stort potensial mellom Oslo og Stockholm, bemerker den tidligere kystdirektøren, som nå har vært jernbanedirektør i over et år: - Da vi startet med å utrede fjerntogtilbudet, var jeg forberedt på at vi ville få et lite oppmuntrende resultat. Derfor er det så utrolig gøy at vi nå viser hvordan vi kan oppnå et konkurransedyktig togtilbud mellom de store byene. På strekningene Oslo-Stockholm og Oslo-Bergen er vi faktisk nær ved å konkurrere med fly. Nei, vi snakker ikke om høyhastighetsbaner til hundrevis av milliarder kroner. I hovedsak bygger vi ut dobbeltspor på Østlandet, og plutselig er toget mye mer attraktivt enn i dag - også over lengre strekninger!

Har fått opp farten. Da Slotsvik tiltrådte som sjef for et direktorat som skal «samordne og styre jernbanesektoren og utvikle jernbanen som del av det samlede

transportsystemet», slo det henne raskt: - Dette systemet er tungrodd, og ting tar veldig lang tid. Nå er jeg godt fornøyd med at vi har fått opp farten. Vi leverer i tråd med tidsfristene, og Bane NOR begynner å klage over at vi oversvømmer dem med oppdrag! Det tar jeg som et godt tegn, smiler hun og avfeier raskt alle innvendinger om at det lages for mange strategier og utredninger: - Tvert om. Vi har ikke hatt et godt nok grunnlagsmateriale for å kunne stake ut rett kurs for jernbanen. For eksempel har vi ikke kunnet svare ut om fjerntog har noen framtid. Nå kan vi det. Og hvis vi i tillegg evner å hive oss rundt, kan vi oppnå mye også på kort sikt. Det viste vi da vi i mars fikk i oppgave å vurdere om det var mulig å utvide kapasiteten i rushtidene. I begynnelsen av juni la vi fram en rapport der vi foreslår syv nye rushtidsavganger på Østfoldbanen fra og med desember i år og ytterligere fem neste år. Og det koster nesten ingen ting ekstra.

Bidra for miljøet. Slotsvik har merket seg at stadig flere vil ta toget. Bompengereportert til tross: - Jeg ser at mange mennesker ønsker å bidra for miljøet og gjøre sitt i forhold til klimautfordringene, og da

er tog ett av svarene. Vi ser et boblende engasjement for å feriere med tog både i inn- og utland. Ikke minst ungdommen ønsker seg alternativer, og det samme gjør vareeierne. Vår utfordring blir å kunne treffe disse nye trendene og modernisere tilbudene til beste for kundene.

- Nattogtilbudet har vært et hett tema i år. Hva kan du love her?

- Vi skal se nærmere på dette, og vår fjerntogutredning viser at nattogene har et stort potensial - ikke minst på Nordlandsbanen. Samtidig må vi spørre oss om vi skal bruke de store pengene på sovevogner med plass til en eller to i hver kupé. Jeg har sett eksempler på tog som har noe nær førsteklasses flyseter, som kan legges flatt ned. Kanskje vi kan installere soveseter i togkropper som vi allerede har? På Sørlandsbanen skal sovekupeer tas i bruk på dagtid ved å gjøre dem om til attraktive tilbud til passasjerer som reiser i grupper. Det er også en mulig vei å gå og en løsning som er kommet opp gjennom konkurranseutsettingen.

Tenker nytt. - *Hva tror du kommer ut av de pågående togkonkurransene?*

- Vi ser at det nå kommer en masse innspill fra togselskapene om hvordan jernba-

nen kan bli bedre. Go-Ahead satser offensivt med flere avganger og utstrakt samarbeid med andre transportaktører og utfordrer Bane NOR i forhold til vedlikehold. Jeg har en klar forventning om at vi vil se tilsvarende resultater av flere konkurranser.

- Det som så langt har vært mest omtalt, er den økonomiske innsparingen som konkurranse gir. Her synes jeg det er hyggelig å registrere at NSB, nå Vy, var nær ved å vinne anbudet for Sørlandsbanen. Det viser at når du blir presset, må du tenke nytt og annerledes. Samtidig må vi erkjenne at mye av jernbanesystemet er gammelt. Manglende vedlikehold er det som slår meg når jeg reiser rundt. Noen steder trengs enkle tiltak for å få til betydelige resultater. I en slik situasjon må vi spørre oss om det for eksempel er riktig å bruke flere milliarder for å bygge om stasjoner i mellomstore byer på Østlandet.

Enklere i byene. - *Vil du snu pengebruken bort fra byutvikling og over på mer jernbane?*

- Ja, det er en diskusjon vi må ta. Jeg mener tiden er inne for å etterlyse enklere inngrep gjennom byene. Vi ser at vi kan få til to tog i timen uten å bygge om mye av Hamar, og vi må også spørre oss om det er

riktig å bruke fire milliarder på ny stasjon i Fredrikstad. Tilsvarende gjelder for flere byer. Det som også slår meg, er at de gamle jernbanestasjonene er ganske så flotte landemerker for jernbanen. Er det riktig å rive dem, og er det det togpassasjerene virkelig etterspør? Jeg tror vi har mye mer å hente ved hovedsakelig å bygge dobbeltspor mellom byene. Med det får vi både opp kapasiteten og reduserer reisetida.

- Bedre styring. - *Jernbanereformen - med alle nye aktører og Vy-navnet nå sist - er av mange blitt latterliggjort. Hvordan opplever du det?*

- Vi må kunne tåle kritikk, men det er trist når det tegnes vrengebilder som ansatte ikke kjenner seg igjen i. For jernbanen trenger nytenkning. Det er heller ikke sånn at den nye jernbanereformen er hogget i stein. Vi er forpliktet til å lete etter tilpasninger av reformen som kommer passasjerene til gode.

- Har Jernbanedirektoratet funnet sin plass i det nye jernbaneregimet?

- Jeg vil påstå at vi i veldig stor grad har funnet den plassen som vi var tiltenkt, og jeg er fornøyd med at vi leverer godt på de oppdragene vi har fått. Et annet spørsmål

er om vår rolle er den optimale for å kunne styre en sektor som tilføres 25 milliarder kroner i året. En kollega av meg sa: «Kirsti, du er satt til å styre ei stor skute. Men har du et stort nok rør?» Jeg tror han har et poeng. Vår jobb er å sørge for at jernbanepengene brukes mest mulig effektivt, til beste for kundene. Men hva gjør vi når mye blir dyrt? Den siste tida har vi nemlig fått melding om store kostnadsoverskridelser i flere prosjekter. Dette skal vi nå gå grundig inn i. Når ikke ting blir helt som vi trodde, må vi sammen ta tak og finne forbedringer. Da må vi både se på hvordan vi kan styre jernbanesektoren bedre og samtidig sørge for at vi samhandler enda bedre til beste for dem som reiser med toget, sier jernbanedirektør Kirsti Lovise Slotsvik.



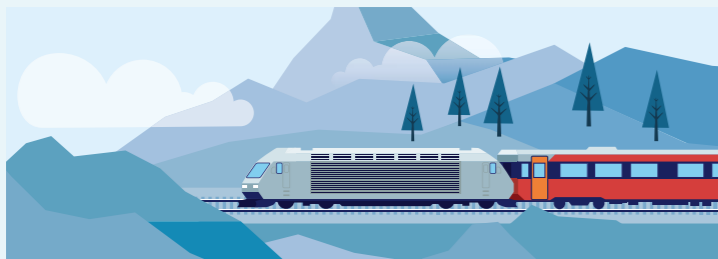
Når ikke ting blir helt som vi trodde, må vi sammen ta tak og finne forbedringer.

KIRSTI SLOTSVIK, jernbanedirektør

Dette er strategien for fjerntog

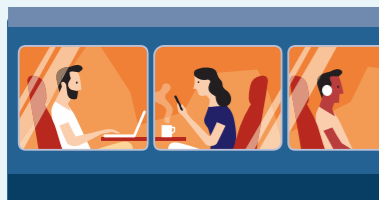
To timers intervall, ekspresstog, «halvtog» og kortere reisetid. Her er en oversikt over de viktigste tiltakene i Jernbanedirektoratets fjerntogstrategi.

TEKST TORE HOLTET ILLUSTRASJON BERIT SØMME



Oslo-Bergen

- **To timers grunnrute** er samfunnsøkonomisk lønnsomt med dagens trafikkgrunnlag og bedriftsøkonomisk lønnsomt når Ringeriksbanen er bygd ut.
- **Opptopping:** Det anbefales en gradvis opptopping av rutetilbudet, med sikte på en dobling i løpet av en tiårsperiode – med flere og noen raskere avganger. (I dag går det fast fire tog i døgnet inkludert nattog, med økt tilbud om sommeren).
- **Ekspresstog** med færre stopp foreslås for enkelte avganger.
- **«Halvtog»** lanseres; det er tog som starter midt på strekningen og går mot de store byene om morgenen/ettermiddagen.
- **Reisetida** mellom Oslo og Bergen er i dag på 6:32 (maksimalt 6:52). Med Ringeriksbanen på plass i 2028 blir reisetida redusert opp mot en time med ekspresstog, og ytterligere med 15 minutter når det er bygd dobbeltspor mellom Arna og Stanghelle.



Oslo – Kristiansand – Stavanger

- En tilnærmet to timers grunnrute er innført, og en ytterligere forbedring av tilbudet er skissert i forbindelse med avtalen som er inngått med Go-Ahead. Fast to-timersfrekvens Oslo-Stavanger, morgenekspresser med kortere reisetid og et Pluss premiumtilbud med nye seter er lansert.

Generelt

Fjerntogutredningen utelukker ikke høyhastighetsbaner, men har tatt utgangspunkt i de mange utbyggingsprosjektene som ligger inne i Nasjonal transportplan for 2018-2029 (i tråd med konklusjonene etter forrige høyhastighetsutredning, der IC ble sett på som et første byggetrinn.) Disse tiltakene anses robuste – uavhengig av usikkerhet om trender og teknologisk utvikling:

- **Fortsette** utbyggingen av InterCity og tilbudet rundt de store byene
- **God nettdekning**, arbeidsplasser og gode serveringstilbud om bord
- **Skreddersydde** dør til dør-løsninger
- **Økt satsing** på vedlikehold, mindre tiltak og utbedring av flaskehals
- **Bygging** av kryssingsspor som øker kapasiteten for både fjerntogtrafikk og godstransport.



Oslo-Trondheim

- **To timers grunnrute** vil være samfunnsøkonomisk lønnsom når det blant annet er bygd dobbeltspor mellom Oslo og Hamar.
- **Opptopping:** Det anbefales en gradvis opptopping av rutetilbudet i takt med InterCity-utbyggingen og tilgangen på materiell. (I dag går det fast fire tog i døgnet (inkludert nattog) på Dovrebanen, samt to avganger via Rørosbanen med togbytte på Hamar).
- **Underveismarked:** Mens det for Oslo-Bergen foreslås ekspresstog, pekes det her på underveismarkedet. En frekvensøkning Trondheim-Lillehammer, Oslo-Oppdal og Dombås-Gardermoen vil ha god effekt, selv med dagens reisetider.
- **Reisetida** mellom Oslo og Trondheim varierer fra 6:30 til 6:50. Med dobbeltspor Oslo-Lillehammer vil reisetida for fjerntog være 5:40. Den må ned i fem timer for å oppnå større markedsandeler, og det vil kreve flere infrastrukturtiltak.

Trondheim-Bodø

- **Styrking av tilbudet** mellom Mosjøen og Bodø samt en utvikling av nattogets ruteopplegg og servicetilbud anbefales. (Nattoget på Nordlandsbanen har flest reisende, og det brukes i større grad av pendlere enn på de andre strekningene.)
- **På kort sikt** er det en prioritert oppgave å få til halvtimesfrekvens Steinkjer-Trondheim-Støren.
- **Redusert reisetid** Oslo-Trondheim gir muligheter for å optimalisere korrespondanse til viktige destinasjoner videre nordover.



Oslo-Stockholm

- **Fem daglige avganger** i begge retninger ga betydelig passasjervekst (tilbudet er nå redusert på grunn av anleggsarbeid). Videre utvikling av tilbudet vil bli vurdert i forbindelse med andre pågående utredninger. Blant annet arbeides det med en KVV (konseptvalgutredning) for Kongsvingerbanen, der fjerntog Oslo-Stockholm er tema.
- **En reisetid på 3:45** vil i de fleste tilfeller være konkurransedyktig med fly. Det krever en felles norsk-svensk utviklingsstrategi på strekningen. (Dagens SJ-tog bruker ned mot 5:33, mens et ekspresstog kalt Linx i sin tid brukte 4:30).

Oslo-Göteborg

- En ekstra avgang i begge retninger er anbefalingen på kort sikt. Dette er den nordligste delen av EUs definerte transportkorridor mellom Skandinavia og Middelhavet, og i fjerntogutredningen heter det at man i den videre tilbudsutviklingen bør se lengre enn til Göteborg.

Konkurranse ga tyske voksesmerter

I Tyskland har konkurransen på jernbanen skapt så formidabel vekst at togselskapene sliter med å skaffe nok personell ...

TEKST OLA HENMO FOTO MARIA GOSSÉ

Statlige Deutsche Bahns (DB) monopol ble opphevet i 1996. Siden har et titall kommersielle togselskaper etablert seg i det enorme markedet – og alle piler har pekt rett til værs: Passasjerantallet har økt med 50 prosent og antall kjørte togkilometer med 40 prosent. Det er kommet mer enn 300 nye stasjoner, og det er bygd over 500 kilometer nye spor.

– Vi ante virkelig ingenting om hvordan det ville gå, men konkurransen har vært en ubestridt suksess. Trafikken økte med 10 prosent allerede før en eneste rutetabell var endret. Det skyldtes at DB hadde ekstremt gammelt materiell, mens de nye selskapene kom med nye, moderne og bekvemme vogner, forteller Frank Zeban. Han er sjef i BAG-SPNV, paraplyorganisasjonen for transportmyndighetene i de 16 delstatene, dit den føderale regjeringen har delegert ansvaret for å gjennomføre togkonkurransene.

Da DB var enerådende på tyske skinner, tok de seg ifølge Zeban uforholdsmessig godt betalt.

– DB satte egentlig prisen selv. Da konkurransen kom, sank prisen det offentlige måtte betale umiddelbart med minst 30 prosent, av og til opp mot 50. Det medførte at transportmyndighetene sparte masse penger som kunne brukes til å tilby kundene mye bedre tjenester, med flere ruter og bedre frekvens, forklarer han når vi møter ham på kontoret i Berlin.

Billigsalg. Nå er problemet snarere at selskapene selger seg for billig for å vinne de beintøffe konkurranse.

– De tar nok for stor risiko og tjener for lite penger. Det foregår for tiden masse utbedring av infrastrukturen, med påfølgende stans i trafikken og buss for tog, noe selskapene ikke har kalkulert inn i anbudene sine. Vi i transportmyndighetene må derfor i kommende konkurranser la kvalitet veie mer enn

FAKTA

TYSK JERNBANEKONKURRANSE

- ▶ Statlige Deutsche Bahn (DB) ble konkurranseutsatt i 1996, og siden 2011 har alle nye kontrakter måttet ut på anbud. Totalt har det vært avviklet over 200 konkurranser.
- ▶ Konkurransene gjennomføres av transportmyndighetene i de 16 delstatene, etter at disse har mottatt subsidier fra føderale myndigheter. I 2017 ble det totalt overført 8,4 milliarder euro. *
- ▶ Konkurransen gjelder bare selve togtrafikken. Gjennom DB Netz kontrollerer statsselskapet det tyske banenettet, som med sine drøyt 33.000 kilometer er Europas lengste.
- ▶ I praksis fungerer konkurransen bare på regionale strekninger: På langdistanse, der det ikke gis føderale overføringer, er DB fortsatt helt dominerende.
- ▶ Deutsche Bahn er fortsatt tysk jernbanes gigant, med mer enn 200.000 ansatte. I fjor fraktet de 4,7 milliarder passasjerer hvorav 2,6 milliarder i Tyskland, men andelen av hjemmemarkedet er synkende.

* Blant de største konkurrentene er Abellio, Transdev, Go-Ahead, Keolis, SWEG og Netinera.

pris i forhold til hva det har gjort til nå.

Et enda mer presserende problem er mangelen på personell.

– Særlig lokførere. Konsekvensen er at flere selskaper sliter med å få avviklet trafikken, sier Zeban.

– Hva er det som lokker selskapene til Tyskland hvis marginene er så små og tilgangen på mannskapet så begrenset?

– At markedet er så digert. Vi har 700 millioner togkilometer i året bare regionalt. Legger du til fjerntog og gods, er tallet godt over 1 milliard, slutter Zeban.

Suksesshistorie. DB er fortsatt klart størst i Tyskland.



Vi ante virkelig ingenting om hvordan det ville gå, men konkurransen har vært en ubestridt suksess.

FRANK ZEBAN, sjef i BAG-SPNV



UTFORDRER: ODEG er et av togselskapene som spiser markedsandeler fra statlige Deutsche Bahn.



TØFF KONKURRENT: Konkurransen fra selskaper som Abellio (t.h.) har fått Deutsche Bahn (t.v.) til å skjerpe seg.



“
“
Uten konkurranse ville tysk jernbane befunnet seg i middelalderen. Den har tvunget også Deutsche Bahn til å skjerpe seg.

RAINER THUMANN,
kommunikasjonssjef i
Abellio

På fjernstrekningene, som ikke får offentlig støtte, har de ingen reell konkurranse. Også regionalt har de bortimot 70 prosent av markedet, men utfordrerne spiser seg innpå.

En av dem er nederlandske Abellio. De startet med én linje, 120 ansatte og 20 millioner euro i omsetning for 15 år siden. Nå har de vunnet konkurranser i ni delstater, kontrollerer seks prosent av det tyske markedet, har 2100 lokalt ansatte og omsetter for 750 millioner euro.

– Vi er en suksesshistorie, fastslår kommunikasjonssjef Rainer Thumann når vi møter ham i Abellios hovedkontor i Berlin. Men han synes egentlig mest opptatt av å fortelle hvor krevende alt er blitt.

– En sak er at marginene presses, særlig etter at de britiske National Express og Go-Ahead begynte å delta i konkurransene. Nylig vant vi en jernbaneløsning i Stuttgart-området. Der har Deutsche Bahn fått 12 euro i offentlig tilskudd pr kjørt kilometer. Vi må klare oss med 6 euro. Men vel så viktig er det at vi, i likhet med alle togselskapene, sliter med å rekruttere nok lokførere. Vi har som de fleste andre forsøkt i Øst-Europa, hittil uten den store suksessen, forteller han.

At konkurransen alt i alt har vært bra, ikke minst for kundene, er han imidlertid ikke i tvil om.

– Uten den ville tysk jernbane befunnet seg i middelalderen. Konkurransen har tvunget også Deutsche Bahn til å skjerpe seg. Men vår styrke er at vi er overlegne på service, sier han.

Billigbilletter. Vi kunne trodd ham på hans ord, men



FARGERIKT: Passasjerene kan skille togselskapene fra hverandre ved hjelp av fargene. ODEGs tog er gule og grønne, DBs regionale er rød, Abellios er sølvgrå.

bestemmer oss for å sjekke selv. En hustrig vårveld stiger vi på Abellios grå tog fra lille Stendal til Wolfsburg, byen som ble grunnlagt så sent som i 1938 og er bygget rundt Volkswagens enorme fabrikk. Det er høyt under taket, behagelige seter, knapt passasjerer og et bredbånd som virker.

Det gjør ikke billettautomaten.

– Hvor mye har dere i kontanter, da, spør den unge, vennlige konduktøren Stephanie Franz. Fotograf Maria og jeg får samlet sammen totalt 5,20 euro, langt mindre enn billettene koster.

– Det holder lenge, sier Franz, med et smil.

Jobben i Abellio er hennes aller første, og hun elsker den.



LYKKELIG: Stephanie Franz trives så godt som konduktør i Abellio at hun neppe noen gang kommer til å bytte jobb.



TRENGER FOLK: ODEG sliter, i likhet med alle togselskapene i Tyskland, med å skaffe nok lokførere og konduktører.



Vi får en margin på én prosent, og det er jo egentlig galskap. Men sånn er det blitt etter at de britiske selskapene kom hit. Prisene er blitt uforvarlig lave,

ARNULF SCHUCHMANN, *direktør i ODEG*



FRAMGANG: Passasjer Frank Zschäbitz synes ikke alt er blitt bedre mellom Wolfsburg og Magdeburg etter at Abellio overtok. Men komforten og punktligheten får tommelen opp.

– Jeg tror jeg kommer til å jobbe her for alltid, sier hun, mens hun med håret forsøker å dekke øreflip-pene som er gjennomført av enorme, utvidete hull.

– Abellio er ikke så begeistret for akkurat det, så jeg skal få dem operert, men det koster 2000 euro, og det har jeg ikke råd til ennå.

Fra Wolfsburg tar vi toget til Magdeburg. Der dumper vi ned ved siden av Frank Zschäbitz, en mann som kompensere for manglende hår på toppen av hodet med en usedvanlig stor samling under haken.

– Jeg er birøkter, i Tyskland er det tradisjon for at vi har langt skjegg, forklarer han. 55-åringen er ikke blant dem som synes tilbudet nødvendigvis er blitt bedre etter at Abellio danket ut Deutsche Bahn på strekningen.

– Før var det trillevogn med kaffe og sandwicher, og toget hadde ikke flere nivåer som gjør det vanskelig for funksjonsnedsatte. Men generelt er både komforten og punktligheten bedre enn før, konkluderer han.

Språkkurs. Tilbake i Berlin besøker vi også en av DBs mindre konkurrenter, tyske ODEG, der direktør Arnulf Schuchmann tar oss imot på et kontor på størrelse med en håndballbane. På veggene henger malerier av ODEGs tog, og på gulvet står en stor seng til hundene hans.

Selskapet ble stiftet i 2002, med to linjer, sju

vogner og 30 ansatte. I år vant de det som ifølge Thurmann var den største konkurransen i Europa: En 12-årskontrakt fra 2022 til 2034 bestående av 13 millioner årlige togkilometer i Elben-Spree-området.

– Det betyr at vi må ha 200 til 250 nye ansatte, deriblant 100 lokførere, og det blir uhyre vanskelig, sier han.

Trøsten er at ODEG har klart det før, da de i 2011 vant en gigantkontrakt og behøvde å rekruttere like mange.

– Da startet vi vår egen jernbaneskole med simulatorer og rekrutterte folk rett fra gaten. Nå ser vi på om det er mulig å ansette flyktninger, og har innledet et samarbeid med Goethe-instituttet. De står for språkopplæring, vi for det togtekniske. Det er jo over 1 million arbeidsløse i Tyskland, og vi behøver 100 lokførere, så dette skal vi få til.

For å vinne den siste kontrakten måtte ODEG strekke seg uhyre langt.

– Vi får en margin på én prosent, og det er jo egentlig galskap. Men sånn er det blitt etter at de britiske selskapene kom hit. Prisene er blitt uforvarlig lave, sier Schuchmann.

Kundeopplevelsen. For oss vanlige togpassasjerer merkes konkurransen godt ved at alle selskapene har tog i forskjellige farger, med synlige logoer. Men heller ikke her er det slik at vi som kunder kan velge

og vrake hvem vi vil reise med. Når et selskap har vunnet en konkurranse, har det enerett på å kjøre strekningen. Som Thurmann sier: – Det er jo ikke parallele linjer de forskjellige selskapene kan kjøre på.

Og mens myndighetene betaler mindre for togtrafikken, har ikke passasjerene merket noen reduksjon i billettprisene. Det er frekvens, rutetilbud og service som er blitt bedre.

Men når vi hopper på et av ODEGs gulorange, grønne og grå toetasjes tog på Hauptbahnhof i Berlin, undres vi mest over hvordan tilbudet var før konkurransen. For her står folk tett i tett, og noe bredbånd merker vi ingenting til. Men Karin Wittkopf, som har pendlet mellom Rathenow og hovedstaden hver dag i 20 år, forsikrer at forbedringen er betydelig.

– Riktignok er togene mindre, og det er dårligere plass til bagasjen, men nå kjører de iallfall i rute, og betjeningen er svært vennlig, sier hun.

I den romsligere første klasseavdelingen i togets andre etasje treffer vi Simone Lenz. Sammenlignet med Wittkopf er hun en fersking; hun har bare pendlet i ni år. Men også hun synes ODEG leverer bedre enn DB gjorde.

– Det merkes best på punktligheten. Og konkurransen har generelt vært bra for tysk jernbane. Den har tvunget også DB til å skjerpe seg, og det behøves. Alt er bedre nå, slår hun fast.



Riktignok er togene mindre, og det er dårligere plass til bagasjen, men nå kjører de iallfall i rute, og betjeningen er svært vennlig,

KARIN WITTKOPF, *pendler*

Dette verkstedet skal stå klart i god tid før Go-Ahead overtar trafikken. Fra venstre: prosjekteringsleder Sverre Møllegaard i AF, forretningsutvikler Pål Sigurd Anthonsen i Bane NOR Eiendom og byggeleder Daniel Lehmann i AF.

Bygger verksteder for to milliarder

Når Go-Ahead overtar trafikken i desember, står et flunkende nytt togverksted klart til bruk på Kvaleberg utenfor Stavanger. Tilsvarende verksteder vil snart bli bygd i Bergen og nær Trondheim.

TEKST OG FOTO TORE HOLTET



NYBROTTSARBEID: Sverre Møllegaard er prosjekteringsleder for det første togverkstedet som skal tilpasses et nytt togselskap.



SLIK BLIR DET: Det nye togverkstedet blir universelt. Her skal tre togtyper vedlikeholdes.



UTVENDIG SPOR: Dette sporet gjør at det blir enkelt for rengjøringspersonalet å komme inn i og ut av toget.



NOE HELT ANNET: – Det nye verkstedet blir noe helt annet enn dette, som kun er bygd for lokaltog på Jærbanen, forklarer Pål Sigurd Anthonen i Bane NOR Eiendom.

I løpet av de kommende årene vil Bane NOR Eiendom ha bygget togverksteder for anslagsvis to milliarder kroner.

– Vi bygger verkstedene og finansierer byggingen gjennom låneopptak, forklarer forretningsutvikler Pål Sigurd Anthonen i Bane NOR Eiendom AS. Selskapet eier 13 rene togverksteder. Noen av dem er opp mot 100 år gamle. Det betyr at de ikke er bygd for nåtidens togmateriell.

Det er konkurranseutsettingen av Trafikkpakke 1 (Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen) som er den direkte foranledningen til at et nytt verksted nå tar form på Kvaleberg, to kilometer utenfor Stavanger sentrum. Verkstedet lå nemlig inne som et element i konkurransegrunnlaget.

Mer kommersielt. Fra gammelt av er NSBs tog blitt vedlikeholdt av datterselskapet Mantena.

Nå tenkes det mer kommersielt. NSB, nå Vy, har valgt å konkurranseutsette vedlikeholdet av de over 100 Flirt-togene (type 74 og 75), og jobben skal overtas av produsenten Stadler.

– Vi registrerer at flere vedlikeholdsaktører ønsker å komme inn i Norge, opplyser Anthonen. En av dem er EuroMaint, Sveriges motstykke til Mantena. I tillegg er det flere verdensomspennende aktører som banker på døren.

– På Kvaleberg er det togoperatøren som leier verkstedene av oss, og så snur de seg rundt og konkurranseutsetter vedlikeholdet. Det skaper igjen et nytt marked. Go-Ahead har valgt Mantena, som mer enn dobler sin bemanning i Stavanger.

Stavanger først ut. Det er hektisk byggeaktivitet på Kvaleberg om dagen. En 3000 kvadratmeter stor verkstedbygning er reist, ved siden av den gamle. En god del av de jernbanetekniske arbeidene er utført, og snart starter arbeidene med en egen vaskemaskin.

– Dette er det første verkstedet som bygges i regi av Bane NOR Eiendom, og det blir universelt. Det vil si at det kan serve ulike typer togmateriell, forklarer prosjektleder Trond Rusten.

I dag foregår vedlikeholdet av «Trafikkpakke 1-togene» på tre forskjellige steder. Mens lokaltogene på Jærbanen (type 72)

har tilhold på Kvaleberg, blir fjerntogene på Sørlandsbanen (type 73) vedlikeholdt i Lodalen i Oslo. Og de to aldrende 69-settene på Arendalsbanen tas hånd om i Skien.

Mer effektivt vedlikehold. – Det nye verkstedet blir noe helt annet enn dagens, understreker prosjektleder Trond Rusten.

– Mens dagens verkstedbygning er 85 meter lang, er den nye på 130 meter. Dermed blir det plass til rundt 110 meter lange fjerntog, og mye spennende teknikk vil gjøre det mulig å drive et langt mer effektivt togvedlikehold. Det nye løfteanlegget er ett eksempel: I løpet av et par minutter vil flere hundre tonn tunge tog kunne løftes opp med millimeters nøyaktighet, forklarer Rusten.

Verkstedet vil bestå av to nye innvendige spor med en undergang midt på. Fra et taggalleri blir det mulig å jobbe oppe på togtaket. I tillegg bygges et utvendig servicespor som gjør at det blir enkelt for rengjøringspersonalet å komme inn og ut av toget. I en teknisk kulvert under selve verkstedet er tilførsel av strøm, vann og olje samlet i ei gate.

Det vil dessuten bli lagt kontaktledning

helt inn i verkstedet, noe som innebærer at toget kan kjøres inn for vedlikehold ved egen maskin.

Bergen neste. Flere moderne verksteder står for tur. Først i Bergen. Her må verkstedet på Bergen stasjon rives for å kunne gi plass til det nye. Rivearbeidene er startet, og byggingen av nytt verksted starter rett over sommeren. I byggeperioden pågår vedlikeholdet i et midlertidig anlegg.

– Det nye verkstedet bygges etter samme mal som i Stavanger og skal i hovedsak ta vedlikeholdet av alt materiell som brukes i Trafikkpakke 3. I tillegg er det naturlig at togene på Flåmsbana vedlikeholdes her, sier Anthonen.

Trondheim og Ski. Hva så med togvedlikehold i forbindelse med Trafikkpakke 2?

– I dag foregår mye vedlikehold på Marienborg verksted sør for Trondheim – på et stort verkstedområde med mange bygg og fasiliteter. Dieselmateriell krever andre verkstedtjenester fordi motorene også skal betjenes. Her er det i dag mye kompetanse og kapasitet. Likevel har vi behov for et nytt verksted i Trondheims-

området, ikke minst fordi togene blir lengre enn før. Verkstedhallene på Marienborg er vel 80 meter lange, mens et Flirt-tog med dieselgenerator blir 112 meter langt. Så vi har behov for å bygge nye verksteder, og bygge noe som tilfredsstiller dagens krav til arbeidsmiljø og effektivitet.

– I utgangspunktet kunne vi selvfølgelig ha satt opp et nytt verksted der. Men når du ser på hvor togpendlene vil gå i framtida - og her står vi i dialog med Jernbanedirektoratet - vil vi tilstrebe å bygge der pendlene begynner eller slutter. Derfor vurderer vi å bygge nytt verksted på Støren, som ligger 50 kilometer sør for Trondheim sentrum, og etter hvert i Stjørdal eller på Steinkjer, opplyser Anthonen, som legger til at dagens materiell vil bli vedlikeholdt på Marienborg.

– Videre planlegges det å kjøpe inn 25 nye lokaltog som skal trafikkere mellom Ski og Stabæk etter at Follobanen er åpnet. Det gir behov for et verksted i nærheten av Ski.

– Og da er vi fort opp i to milliarder kroner, konkluderer forretningsutvikler Pål Sigurd Anthonen på verkstedavdelingen i Bane NOR Eiendom AS.





Spordrift er på sporet

Alt av jernbanens ordinære drifts- og vedlikeholdsoppgaver skjer nå i regi av Spordrift AS. Arbeiderne på Sørlandsbanen skal først ut i konkurranse.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

UTBEDRES FEIL: Ola Inge Vindholmen fjerner her en sporutvidelse ved å skifte ut isolatorene mellom skinnefoten og klemma som holder skinna fast.

Om to år settes Sørlandsbanens drift og vedlikehold ut på anbud. – Da er vi klare, sier ny regiondirektør for Spordrift Sør-Vest, Stian Wesøy.

Det har vært et hektisk løp for å få Bane NORs nye datterselskap for drift og vedlikehold på skinner, men fra 1. juli er selskapet i gang: Alle med drifts- og vedlikeholdsoppgaver ute på sporet er da ansatt i Spordrift AS.

Jernbanens puls. – Hverdagen og oppgavene er de samme, og dem kjenner vi, sier Stian Wesøy. Han har byttet fra områdedirektørjobben i Bane NOR til stillingen som regiondirektør i Spordrift: – Nå går jeg fra forvaltning til drift, beredskap og sikkerhet. Jeg gleder meg over å bli mer operativ og komme enda nærmere jernbanens kjernevirksomhet. For det er ute på sporet vi kjenner virkeligheten og jernbanens puls på kroppen. Derfor vil vi legge vekt på å plassere ansvar og myndighet lengst mulig ut i linja. De som kjenner strekningen, er de beste til å vurdere, sier han.

Wesøy og Spordrift Sør-Vest har ansvar for drift og vedlikehold av Sørlandsbanen, Bergensbanen, Vestfold-, Randsfjord- og Bratsbergbanen. Området spenner fra tett trafikkerte intercitystrekninger, fjernstrekninger med både kyst- og høyfjells klima til Flåmsbana med sine spesielle utfordringer.

– Folkene er viktigste fortrinn. – Vi har som mål at dette skal være et trivelig sted å arbeide. Det er viktig også for å holde på kompetansen. Områdets 360 ansatte og den kompetansen de sitter på, er utvilsomt den viktigste kapitalen vi har, sier Stian Wesøy.

Her får han støtte av Harald Roland. Han var banesjef på Sørlandsbanen Midt, nå er han i ny jobb som driftssjef på Sørlandsbanen.

– Uten lokalkunnskapen og alle erfaringene vi har med oss, hadde overgangen vært langt vanskeligere. Nå har vi to års tid på oss til å strømlinjeforme måten vi drifter banene på. Ikke minst vil vi kunne hente mye ved kompetansedelning i hele regionen, mener han.

– Vi har flinke og engasjerte folk overalt. Nå skal vi få fram det beste fra hvert av områdene og kombinere det med lokalkunnskapen vi sitter på, sier Roland.



KONTROLL PÅ SØRLANDSBANEN: Fra venstre: Harald Roland, Olav Øygarden, Ola Inge Vindholmen, Stian Wesøy og Hans Bjorvatn.

Åtte mil med gode eksempler. Jernbanemagasinet ble nylig med på en visitasjonstur fra Nelaug til Kristiansand. Drøyt åtte mil på Sørlandsbanen ga et godt innblikk i hvilke oppgaver Spordrift nå har ansvar for å utføre.

Olav Øygarden, Ola Inge Vindholmen og Hans Bjorvatn utgjør laget som kjører visitasjonen av strekningen. De har bred erfaring fra alle typer sporarbeid, er både fagarbeidere og førere og kan utføre vedlikeholdsarbeid underveis. Med seg på arbeidsmaskinen har de verktøy og utstyr for å gjennomføre målinger og utføre mindre reparasjoner. Og ikke minst har de med seg dokumentasjon på tilstanden i form av datautskrift fra den nylig gjennomførte tilstandskontrollen utført av Bane NORs målevogn.

– Vi har noen avvik vi skal se nærmere på, men vi skal også sjekke hele banen underveis, forklarer Vindholmen. Det gjelder blant annet utviklingen i slitasje på utsatte punkter.

Bruene. Første stopp er på den 128 meter lange Moripen viadukt på kilometer 285,0.

– Her har vi en glideskjøt vi er spesielt oppmerksom på. Den begynner å bli slitt i spissen, og vi følger nøye med på dette for å vite når den bør byttes ut. Foreløpig

FAKTA

SPORDRIFT

- ▶ Omfatter hele drifts- og vedlikeholdsapparatet i Bane NOR og er etablert som datterselskap fra 1.juli 2019
- ▶ 1268 ansatte fordelt på tre regioner, Nord, Øst og Sør-Vest
- ▶ Står for drift og vedlikehold på oppdrag fra Bane NOR, fra 2021 blir det konkurranse om oppgavene på Sørlandsbanen, deretter kommer Bergensbanen

holder det med vanlig vedlikehold, men vi antar at vi kommer til å anbefale den skiftet ut om et års tid, sier Vindholmen.

Denne delen av Sørlandsbanen har mange store stålbruer. Glideskjøten i sporet tillater stålet å bevege seg i takt med temperatursvingningene, uten at sporet påvirkes. Mens Vindholmen gransker skjøten fysisk, legger Øygarden inn dokumentasjon og bilder i datasystemet via mobiltelefonen. – Dokumentasjonen blir enda viktigere nå. Spordrift bruker Banedata og de samme systemene som før, sier Øygarden.

Sporslitasje. Sørlandsbanens skinner er hovedsakelig fra 1970-tallet. Det betyr stor slitasje, spesielt i kurvene. Minste kurve-

radius er 300 meter, og gjennom årene har skinnestrengen blitt slitt slik at det blir et tydelig spor etter hjulflensene. Ved kilometer 291,5 er det påvist sporutvidelse i rapporten fra målevogn.

– Her skal vi sjekke skinnestrengen, og sporutvidelsen må vi gjøre noe med, sier Ola Inge Vindholmen. – Som du ser her er slitasjen nå veldig tydelig i denne kurven. Slik er det i mange av 300-kurvene, og vi ser for oss at vi vil foreslå å skifte skinner i alle disse kurvene på strekningen. Med gjennomgående skinnebytte vil jobben kunne gjøres effektivt og tidsnok slik at tilstanden utbedres før feilene blir for mange, altså et forebyggende vedlikehold. Vår jobb i Spordrift blir å dokumentere dette og foreslå tiltak for å opprettholde standarden på banen.

For å få sporvidden innenfor toleransekravene, må isolatorer skiftes. – Dette er også viktig forebyggende arbeid mot solslang. Men denne feilen vil komme igjen etter en stund, her må det byttes skinner for å få det varig bra, forklarer Vindholmen.

Sporets beliggenhet. På alle kontaktledningsmastene sitter et lite merke.

– Dette brukes for å sjekke sporets beliggenhet, forklarer Hans Bjorvatn. Ved hjelp



MÅLER: Her sjekker Hans Bjorvatn (t.v.) og Olav Øygarden at sporet ligger der det skal ved hjelp av lasermål til fastpunkt (VUL-mål).



SKUMMEL BEKK: – Denne bekken er skummel ved mye nedbør, forklarer Hans Bjorvatn til Stian Wesøy. – Sist høst var sporet vasket ut da vi kom på ekstra visitasjon i uværet, forteller Bjorvatn.

av lasermåling kan han slå fast at sporet ikke har forskjøvet seg. Dersom sporet har forskjøvet seg mye, må det bakes på plass igjen og pakkes opp av en pakkmaskin.

Ved kilometer 320,5 var det sist høst en større utglidning da en bekk gikk over sine bredder.

– Stikkrenna under sporet her er for liten til å ta unna alt vannet når det kommer store mengder nedbør. Derfor må vi sjekke denne og liknende steder ekstra nøye ved store nedbørmengder. Sist høst var det for eksempel allerede vasket ut under sporet da vi kom på ekstra visitasjon. Saken ble løst på noen få timer ved å fylle på mer pukk. Dette er et eksempel på hvor viktig det er å kjenne til hvor problemene kan oppstå ved ulike værforhold. Klimaet blir

våttere og villere, og derfor er noen av stikkrennene fra banens åpning ikke lenger store nok. En del er skiftet ut og vi bør få satt i gang tilsvarende arbeid på flere steder, sier Wesøy.

Slik går turen videre, med inspeksjon av påkjøringsramper inn på bruene, flere glideskjøter, fundamenter for KL-master og banens sideterreng. Da vi ankommer Dalane stasjon ved Kristiansand, har vi fått en åtte mil lang leksjon i hvordan hverdagen fortøner seg i Spordrift, og et innblikk i en del av oppgavene som inngår i drift og vedlikehold.

Men viktigst av alt: 1.juli skal nøyaktig samme beredskaps- og drifts- og vedlikeholdsuppgaver gjøres. Akkurat som dagen før.



GAMLE KJENTE: De er glade for at de får kjente folk i ledelsen når de går over i Spordrift: Ola Inge Vindholmen (øverst) og Olav Øygarden.

– Vi hadde jo ikke noe valg

De er begge tilstandskontrollører og førere på Sørlandsbanen. I praksis hadde de bare ett valg: Deres nye arbeidsgiver heter Spordrift AS.

Både Olav Øygarden og Ola Inge Vindholmen er blitt vant med omstilling. Gjennom de siste 20 årene er jernbanens driftsapparat omorganisert flere ganger.

– Det var viktig at ting som lønn, pensjon og stasjonering ble avklart. Det er blant tingene det kan være på å gå i usikkerhet rundt, sier Øygarden. Han tror omorganiseringen kan være en større belastning for mange yngre: – De som er i etableringsfasen, har stort behov for trygghet og avklaringer for stillingene sine. Dette er jo prosesser som blir bestemt langt over hodene på oss ute. Muligheten for påvirkning er svært begrenset. Men vi er glad for at vi får med oss kjente folk i ledelsen her lokalt. Jeg tror jobben kan bli minst like spennende. Vi må dokumentere enda mer og lære oss en litt annen måte å tenke på. Men jeg håper og tror vi fortsatt skal kunne rette feil vi finner og har mulighet til å ta på stedet. Derfor blir kontraktene og utformingene av dem veldig viktig for hvordan vi skal jobbe. Muligheten for å gjøre en god jobb må ivaretas i kontraktene, sier Øygarden.

– Man gjør seg jo noen tanker om usikkerhet når ting ikke er avklart, sier Vindholmen. – Det er veldig viktig at vi sikres rom for å gjøre jobben, men jeg føler at ting nå er i ferd med å falle på plass. Sånn sett regner jeg ikke med så store endringer, i hvert fall ikke de første to årene. Etter det vet jo ingen hva som skjer, legger han til.

Oppdager feil før toget stopper

Ved hjelp av avanserte sensorer oppdager Bane NOR stadig flere feil før forsinkelser oppstår. Fra januar til april ble nærmere 200 feil i sporveksler utbedret i tide.

TEKST OG FOTO ØYSTEIN GRUE



Erfaringene etter 2,5 år med overvåking av sporveksler har vært meget lovende.

ANNA GJERSTAD, Bane NOR

PIONER: Signalmonter Andreas Sivertsen jakter på signalfeil som kan stoppe togtrafikken.



Hittil har vi kuttet mer enn 20 prosent av stoppende feil i sporveksler.

GUTTORM MOSS, banesjef

Det er tidlig på kvelden når vi følger signalmontør Andreas Sivertsen på Østfoldbanen inn i solnedgangen nord for Ås stasjon, hvor detektiven i sporfeltfeil avslører «strøm på avveie». Blikket er rettet mot en dataskjerm. Plutselig fyker øyebrynene til Andreas i været: Når et lokaltog fra Ås mot Ski passerer, gjør kurvene på oscilloskopet et byks.

– Dette verktøyet forteller meg at det er feil og omtrentlig hvor feilkilden befinner seg. Sporfeltfeil er en kompleks materie, men med riktig verktøy og systematisk feilsøk er de fleste feilene håndterbare. Slike feil medfører lett trøbbel i signalanlegg og forårsaker irriterende forsinkelser, forklarer signalmontøren.

Fanget opp 200 feil. Allsidige og erfarne fagfolk som Andreas Sivertsen har hovedroller i prosjektet «Smart vedlikehold» i Bane NOR når sporfeltovervåking kommer inn for fullt. Hittil er sporveksler blitt viet mest oppmerksomhet, og i dag overvåkes 70 prosent av samtlige drivmaskiner til sporveksler i Oslo-området. Takket være denne innsatsen har fagspesialistene kunnet rykke ut og løse 200 feil; de ble fanget opp gjennom overvåking før forsinkelser oppstod i perioden januar til april.

Langt fremme. – Erfaringene etter 2,5 år med overvåking av sporveksler har vært meget lovende, sier Anna Gjerstad i Bane NOR Teknologi. – Vi har bygget vårt eget sporfeltverktøy ved bruk av nyeste skyteknologi hos Microsoft. Vi har ikke bare innhentet forspranget England hadde i anvendelse av overvåkingsdata. Nå ligger vi langt fremme i forhold til sammenlignbare land.

Mer effektivt. Døgnet rundt mottar de tre

FAKTA

SMART VEDLIKEHOLD

- ▶ Overvåking av sporveksler startet august 2016 på det nye dobbeltsporet mellom Sandvika og Asker.
- ▶ På landsbasis overvåkes nå 50 prosent av 1500 drivmaskiner i sporveksler.
- ▶ En sporveksel består av en eller flere drivmaskiner, som utfører arbeidet med å legge over skinnene i vekselen. Strømsensorer leser av strømmen drivmaskinen bruker for å gjøre dette arbeidet.
- ▶ På vinteren trenger en sporveksel oppvarming for å virke. Arbeid pågår med å fjerne varmeanleggene, og bruke overvåking til å kontrollere om gamle anlegg er gode nok.
- ▶ Smart overvåking omfatter nå også 1000 av 5000 sporfelt (som viser hvor togene er på sporet). Installasjonen av flere sensorer pågår for fullt, særlig på Oslo S.

vaktlagene (signal, strøm og bane) meldinger som kommer fra sensorer i sporveksler – og etter hvert sensorer i sporfelt. Dette gir resultater på landets mest trafikkerte dobbeltspor, mellom Oslo S og Lysaker.

– Sensorovervåking bidrar til at vi bruker tilgjengelige ressurser mer effektivt og reduserer stoppende feil. I takt med den kraftige veksten i antall tog og passasjerer gjennom Oslo, bruker Bane NOR vesentlig mer ressurser der trafikken er størst og konsekvensene av feil rammer hardest, sier banesjef i Oslokorridoren, Guttorm Moss. – Hittil har vi kuttet mer enn 20 prosent av stoppende feil i sporveksler.

Tidspress. Natten er ung når fem bane-montører, med hodelyktene fulladet, entrer arbeidstoget fra basen på Nyland i Groruddalen. Fører Stian Nystuen og kvartetten er klar til innsats. Men togleder sliter med signalfeil på Skøyen, og oppdraget med å nøytralisere sporet etter et skinneløst henger brått i en tynn tråd.

– Vi trenger tre og en halv time, svarer sportekniker Tord Meringen på spørsmål fra fører Stien Nystuen som står i kontakt med togleder underveis. Nøytralisering betyr kapping og sveising slik at begge skinnene er like lange. Dette er spesielt viktig for å forebygge slyng, ikke minst hvis fjorårets hetebølge skulle gjenta seg.

18 millimeter. Et lag fra signalavdelingen oppklarer den akutte signalfeilen raskt, og gutta i arbeidstoget slipper til. Der er vant til å jobbe under press.

Formann og skinnesveiser John Arne Nordli gjennomgår oppgaven med bane-montørlærlingene Joachim Geirholt og Stian Gjeremo Teigen: –Vi skal kappe og forkorte høyre skinne mot Oslo S 18 millimeter.

Lærlingene er halvveis i praksisperioden etter to år på Norsk Jernbaneskole, og de stortrives med utfordrende og varierte oppgaver på Norges mest trafikkerte og sårbare pendlerstrekning.

De ser fram til å jobbe enda smartere i framtida. For det er mye nytt på gang. Bane NOR skal nå bruke data til å gjøre store skritt i forebyggende vedlikehold av infrastrukturen, mer tilpasset bruk og belastning.

– Vi søker også mer innsikt, for å finne flere typer feil og kunne forutsi enda bedre fram i tid når en komponent vil kunne feile og hvorfor. Det gjør at vi i enda større grad kan aksjonere for å unngå stans i trafikken, forklarer Anna Gjerstad. Hun legger vekt på samarbeidet med de ulike fagmiljøene.

– Utfordringen i Oslokorridoren er at kapasiteten utnyttes nær maksimalt og tiden mellom hvert tog er redusert til et minimum. Alt vedlikehold må skje på natten. I denne virkeligheten kan en liten feil velte et stort lass, påpeker banesjef Guttorm Moss.



STRØM PÅ AVVEIE: Signalmontør Andreas Sivertsen finner feilkildene med et oscilloskop.



TIDSPRESS: Formann John Arne Nordli (t.h), sportekniker Tord Meringen (t.v) og lærling Stian Gjeremo Teigen nøytraliserer Norges tetteste trafikkerte dobbeltspor på nattevakt.

Kvinne med kraft

Bente Tangen kranglet seg til jobben som rekrutteringsansvarlig i Jernbaneverket. Nå gir hun seg ikke før et nytt utdanningscenter for samferdsel er etablert.

TEKST OG FOTO TORE HOLTET

– Vi trenger en strategi for vei- og jernbaneutdanning i Norge, og da tenker jeg både på spesialister og generalister! utbasunerer Bente Tangen. I løpet av høsten skal et nytt senter være på plass, forsikrer hun.

Torsdag 7. mars trommet Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen sammen til en «kraftsamling» på Gardermoen: 65 representanter for utdanningsinstitusjoner og selskaper med tilknytning til samferdsel møtte opp for å drøfte planene om et utdannings- og kompetansesenter for hele samferdselsektoren.

Pådriveren Bente Tangen har lenge jobbet for å styrke rekrutteringen til jernbanefagene spesielt og samferdsel generelt. Nå brenner hun for å samle utdanningskreftene med vekt på å dekke bransjens behov. Bare slik vil Norge kunne få maksimalt ut av den forestående vei- og jernbanesatsingen, mener hun.

Under samlingen på Gardermoen ble ideen forankret av statssekretær Allan Ellingsen (Frp) i Samferdselsdepartementet, og responsen i salen var heller ikke til å ta feil av.

– For et engasjement! Og for en energi! sier kvinnen om samlingen på Norges største trafikkknutepunkt.

Kina og jernbane. Bente Tangen vokste opp vis a vis jernbanestasjonen i Drammen. Meldingen «Tog klar til avgang i spor 3. Dørene lukkes!» var som en ekstra godnattsang å regne. Det samme gjelder lyden fra tog og skinner. Og helt siden studiestart har hun pendlet med tog.

MØTE MED

Navn:
Bente Tangen (59)

Aktuell:
Brenner for et utdanningscenter for samferdsel.

Bakgrunn:
Utdannelse i kinesisk, psykologi og bedriftsøkonomi (UiO og BI). Har vært regnskapssjef/Controller ved SAS-hotellene på Fornebu og Holbergs Plass, nasjonal rekrutteringssjef i Manpower, seksjonsleder for kompetanse og utdanning i Jernbaneverket og nå seksjonsleder for utdanning, forskning og innovasjon i Jernbanedirektoratet.

For et engasjement!
Og for en energi!

BENTE TANGEN
(om samlingen for et nytt utdanningscenter).





Vi har gått fra null til 130 studenter som velger jernbanefaglige emner på bachelor- og masternivå.

BENTE TANGEN

Det var likevel ingen selvfølge at Bente Tangen skulle begynne på jernbanen. Hun tenkte mye større og lengre enn som så: - I 1976 døde Mao, og rettssaken mot Firerbanden startet. Så jeg valgte å studere kinesisk.

Utvidet mellomfag i kinesisk og et års studieopphold i Beijing fulgte. Og det kunne være krevende nok for en ung student – for eksempel når folkemengden stoppet opp for å bivåne den unge piken med rødt hår og fregner.

Mye har forandret seg siden studietilværelsen i 1982/1983, men hun stusser fremdeles når mennesker i Vesten prøver å fortelle hvordan et land med en 4000 år gammel dokumentert historie skal organisere seg. Og hun legger til: – «Midtens rike» ønsker å være en supermakt, økonomisk og ikke minst transportmessig. Så når noen tar til orde for at kineserne bør komme og bygge jernbane i Skandinavia, tenker jeg: Hvor naiv går det an på bli? Vi må utdanne våre egne eksperter, enten det handler om jernbane, vei eller annen infrastruktur.

«Jobbkrangelen». Det meste av Bente Tangens yrkesliv har dreid seg om omstilling, rekruttering og utdanning. Etter at hun studerte bedriftsøkonomi og psykologi, jobbet hun 10 år for SAS-hotellene og deretter 15 år i Manpower, der hun blant annet var nasjonal rekrutteringssjef.

I 2008 søkte hun jobben som rekrutteringsansvarlig i Jernbaneverket. Jobbintervjuet betegner hun forrykende, morsomt og spennende.

«Du er den eneste jeg har kranglet med på et jobbintervju. Du var uenig i alt det jeg sa, og da skjønte jeg at jeg måtte ansette deg!» sa tidligere personaldirektør Erling Hogstad da han tok avskjed med både henne og jernbanen.

Sannheten var at ingen søkte seg til jernbanefag for 10-11 år siden. Gode råd utenfra var derfor gull verdt.

Fra 0 til 130 studenter. – Vi måtte få byggingeniører og elkraftingeniører til å forstå at jernbane handlet om noe annet enn å bli lokfører eller konduktør. For studentene hadde ikke fått med seg at en ny jernbanesatsing var på gang. Det hadde for så vidt heller ikke ledelsen på NTNU. Da jeg besøkte universitetet for første gang, planla de å legge ned jernbaneutdanningen helt. Samtidig som regjeringen satset! Nei, de hadde ikke studenter, men de hadde heller ikke gjort noe for å få det! Så siden har jeg jobbet

3 KJAPPE

Du studerte kinesisk i Beijing. Reiser du fremdeles til Kina?

Det har ikke blitt så mye som jeg kunne ønske, men tilbragte påsken 2019 i Shanghai og Suzhou.

Hva kan vi lære av kineserne?

Pågangsmot, disiplin og stolthet.

Du framstår som en målrettet kvinne. Hvor henter du inspirasjon fra?

Jeg kjeder meg fort og liker å finne på ting.

med utdanning, forteller den driftige kvinnen. For det hører med til historien at NTNU raskt snudde – og satset på jernbaneutdanning.

– Vi fikk laget «Erfaringsbasert mastergrad» og rekrutterte en professor. Igjen hadde vi fast ansatte på NTNU som kunne noe om jernbane. Og vi har gått fra null til 130 studenter som velger jernbanefaglige emner på bachelor- og masternivå. Men vi trenger mye mer!

Samlet satsing. For å illustrere behovet for et utdanningssenter som treffer jernbanens behov, utdyper hun: – Vi trenger noen som kan mye om drift og vedlikehold, noen som vil bli best på tidligfaseplanlegging og tilsvarende på prosjektering, med alle de nye, moderne verktøyene som hører med. Da kan vi ikke smøre utdanningsområdet utover og ha et lite fag her og et lite fag der, slik det er i dag. Vi er nødt til å få til en mer samlet satsing.

Bente Tangen og hennes kolleger og samarbeidspartnere henter inspirasjon fra Norsk Vannkraftsenter – et nasjonalt samlende senter som skal sikre og utvikle forskning og utdanning innen vannkraftteknologi. Dette senteret samarbeider med universiteter og høyskoler, industri og myndigheter, og har hovedsete på NTNU i Trondheim.

VIL noe. – Foreløpig vil vi ikke koble dette til én utdanningsinstitusjon, forklarer Tangen, som sammen med kolleger i Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen vil besøke alle aktuelle utdanningsinstitusjoner for å avklare hva slags ambisjoner de har framover. Hun har merket seg at storbyuniversitetet Oslo Met (tidligere Høgskolen i Oslo og Akershus) ønsker å satse på mobilitet, kollektivtransport og byutvikling. Et tverrfaglig samarbeid om ITS (Intelligente transportsystemer) er også et åpenbart satsingsområde. Her er også Avinor og Kystverket interessert i å være med.

– Kanskje senteret skal stå på egne bein utenfor de tradisjonelle universitetene og høyskolene? Eller skal vi stimulere til flere kraftsentra på universitetsnivå? Alle disse tingene må vi diskutere oss gjennom i månedene framover. Parallelt oppretter vi ekspertutvalg som skal definere ønsker om studieretninger og forskningsprosjekter og tilby ekstra forelesninger og sommerjobber for studenter, forteller Bente Tangen og slår fast: – Vi trenger utdanningsinstitusjoner som VIL noe!

Vi trenger utdanningsinstitusjoner som VIL noe!

BENTE TANGEN

Nye standarder gir enklere togreiser

Synes du jernbane koster for mye penger og at toget tar for lang tid? – Svaret er mer standardisering, sier direktør i Statens jernbanetilsyn, Erik Ø. Reiersøl-Johnsen.

TEKST TORE HOLTET
FOTO GEIR ANDERS RYBAKKEN ØRSLIEN

Jernbanepakke 4 fra EU er rett rundt hjørnet, og det er en god nyhet for togselskaper som vil passere landegrensene. – De som skal kjøre gjennom åtte forskjellige land, trenger ikke lenger søke om godkjenning i like mange land. Brukeren skal nå kun søke gjennom den nye portalen «one-stop shop», forklarer direktør for Statens jernbanetilsyn, Erik Ø. Reiersøl-Johnsen.

Han ser mange fordeler i at regler harmoniseres og forenkles, enten det dreier seg om godkjenning av nytt togmateriell eller utstedelse av sikkerhets sertifikat til togselskaper.

Konkurranseskraft. – Jernbanepakke 4 er en videreføring av mangeårig europeisk tenkning om en mer effektiv jernbane på tvers av landegrensene. Dette handler om å utvikle en transportsektor som virker fra nord til sør og fra øst til vest, forklarer tilsynsdirektøren.

– Fra tidlig av har jernbanen vært preget av veldig proteksjonistisk tenkning, med forskjellige signalsystemer, sporvidder og strømvaktningssystemer. I utgangspunktet gjorde landene dette for å beskytte seg selv.

FAKTA

DE FIRE JERNBANEPAKKENE

► **Den første jernbanepakken** handler mest om frakt av gods med tog over landegrensene. Pakken klargjør også forholdet mellom infrastrukturforvalter (for eksempel Bane NOR) og togselskapene (for eksempel NSB, CargoNet, osv).

► **Den andre jernbanepakken** åpner for konkurranse på innenlands godstransport. Nye foretak kan etablere seg i Norge for å utføre godstransport. Pakken handler også om å ha en felles strategi for sikkerhet.

► **Den tredje jernbanepakken** handler om persontransport som krysser landegrensene og om passasjerrettigheter. Pakken harmoniserer også vilkår for å sertifisere lokførere i EØS.

► **Den fjerde jernbanepakken** skal fullføre det indre markedet på jernbaneområdet. Jernbanepakken skal harmonisere tekniske bestemmelser og åpne for konkurranse innen persontransport på det nasjonale jernbanenettet.

KILDE: STATENS JERNBANETILSYN.

For jernbanen var jo en svært effektiv framføringsmetode, også for krigsmateriell.

– I nyere tid står de ulike systemene i veien for jernbanens konkurransekraft. For ikke lang tid tilbake krevdes flere titall forskjellige systemer og lokomotiver for å kunne kjøre gjennom Europa. Så kom jernbanepakkene som stiller felles krav til hvordan ting skal være utformet, hvordan sporvidden skal være, hvordan strømvaktene skal være og hvordan signalsystemene skal være.

Tilsyn som nå. Reiersøl-Johnsen minner om at Jernbanepakke 4 både har en teknisk pilar og en økonomisk pilar. Den tekniske dreier seg om å gjøre ting på likt vis. Den økonomiske går på konkurranse

og overvåking av markedet.

– Vår rolle fram til nå har blant annet vært å gi tillatelser til bruk av rullende materiell og infrastruktur. Og vi utsteder sertifikater for selskapene, slik at de har tillatelse til å drive jernbanevirksomhet. Vi gir også tillatelser til dem som skal drive med opplæring. Under Jernbanepakke 4 blir noe av dette overtatt av EUs jernbanebyrå ERA. Så når du skal kjøre over landegrensene, er du nødt til å ha en tillatelse fra ERA. Tilsynet med at de driver forsvarlig, vil være akkurat det samme som nå. Det vil ligge hos oss. I den grad vi har mistanke om at noen ikke gjør som de skal, kan vi møte dem på grensen og ta en sjekk der.

– Når det gjelder den økonomiske pilaren og konkurranseutsetting, er det ikke vår rolle å vurdere om det skal være konkurranse eller ikke. Vår rolle blir å påse at selskapene tilbys like vilkår. Fremdeles er vi i et monopolistisk marked, og muligheten for forskjellsbehandling er selvfølgelig til stede, minner Reiersøl-Johnsen om.

Kontrakter med ERA. Jernbanemagasinet møter Reiersøl-Johnsen på hans kontor i Karl Johans gate i Oslo. I disse lokalene er det utøvd mye makt og myndighet. Jernbanetilsynet satte i sin tid bom for det norske utviklede signalsystemet Merkur, og Jernbaneverket ble i sin tid utfordret lenge og vel før det fikk sin sikkerhetsgodkjenning. Togselskaper som har forsøkt seg på snarveier, har fått kroken på døra ...

– *Ifølge en del kritikere mister dere nå mye av denne makten, og sikkerheten settes i spill?*

Reiersøl-Johnsen rister på hodet: – ERA skal forholde seg til akkurat de samme reglene som vi følger i dag, og det er ingen nye regimer bortsett fra de som går på rullende materiell. Nasjonale myndigheter blir involvert der det er særkrav i nasjonalt



KRYSSER GRENSEN: Alle tog som skal inn i Norge, er forpliktet til å følge bestemmelsene Jernbanepakke 4. Bildet viser SJ-tog på Blaker stasjon.

regelverk. Dessuten er ERA nødt til å dra veksler på ressurser fra de nasjonale sikkerhetsmyndighetene. Vi inngår to kontrakter med ERA, en om samarbeid og en om utleie av personell.

Samme regler som i EU. – *Jernbanepakke 4 blir uansett innført i Europa i 2019 og 2020. Spiller det egentlig noen rolle om Norge vedtar denne pakken eller ikke?*

– For alle praktiske formål: Nei. Alle tog som skal inn i Norge, kommer fra et EU-land; Sverige, som er forpliktet til å følge Jernbanepakke 4. Så hvis du skal drive grensekryssende trafikk, må du ha et sertifikat fra ERA.

– Om vi hadde sagt nei til Jernbanepakke 4, kunne vi teoretisk sett satt krav om et nytt sertifikat for å kjøre i Norge. Det ville vært en vesentlig belastning, særlig fordi vi følger nøyaktig de samme reglene som i EU-området. Og de som skal kjøre ut av Norge, har ikke noe valg. De må ha et EU-sertifikat.

Tog som hyllevere? Erik Ø. Reiersøl-Johnsen har lenge vært en varm tilhenger av å erstatte gamle og utrangerte signal- og sikkerhetssystemer med ERTMS; ett mo-

derne kontrollsystem som er kompatibelt med resten av Europa.

– Poenget er at du for eksempel skal kunne starte på Oslo S og kjøre til Palermo i Italia med ett system om bord. Siktemålet er at de europeiske landene skal få til ett felles transportsystem som bruker de samme elementene, hvor ting kan gå om hverandre.

Reiersøl-Johnsen håper at det skal være mulig å standardisere mye mer enn i dag.

– Så snart ting er hyllevere, er det nødvendigvis raskere å skaffe det. Selv i dag driver vi og alle andre og skreddersyr tog, og det tar gjerne fem-seks år, kanskje mer, å skaffe nye tog på grunn av alle disse spesialtilpasningene. Men hvorfor må vi lokaltilpasse tog? Hvorfor kan vi ikke bare kjøpe tog som skal kunne gå hvor som helst? Bilindustrien har gått i denne retningen. Trailere produseres i dag på samlebånd. Mitt håp er at togindustrien følger etter. For hvis man synes at utvikling av jernbanen koster for mye penger og tar for lang tid, så er ett av svarene standardisering – og det på flere nivåer, konkluderer direktør for Statens jernbanetilsyn, Erik Ø. Reiersøl-Johnsen.



Poenget er at du for eksempel skal kunne starte på Oslo S og kjøre til Palermo i Italia med ett system om bord.

ERIK Ø. REIERSØL-JOHNSEN, direktør i Statens jernbanetilsyn

Interrail gjør comeback

Gratis Interrail-billett til alle 18-åringer i Europa – på EUs regning. I Brussel jobber politikere for å realisere prosjektet, og i sommer sendes 20 000 ungdommer på prøvetur. Bli med på en reise i norsk Interrail-historie for å forstå hvorfor.

TEKST: MAGNUS HELGERUD – IDÉHISTORIKER OG FORFATTER,
aktuell med boken *Si meg hvor du reiser og jeg skal si deg hvem du er* (Aschehoug 2018)

Det er den tyske politikeren Manfred Weber som er pådriveren bak idéen om å gi gratis Interrail-billetter til alle 18-åringene i EU. En prøveordning ble satt i gang i fjor, og denne sommeren reiser over 20 000 utvalgte ungdommer på tur.

Som ung student reiste Weber ivrig rundt i Europa, og lærte å sette pris på særtrekkene som gjorde de andre til briter, italienere og spanjoler.

– Jeg følte at jeg utvidet horisonten. Jeg følte meg europeisk. Nå vil jeg at alle 18 år gamle europeere gis muligheten til å få nye venner fra hele kontinentet, slik at også de får kjenne på den felles europeiske identiteten, sier Weber.

Dersom prøveprosjektet blir en suksess, ønsker Weber å sende millioner av tenåringer ut på leting etter sin europeiske identitet – hvert år. I Europa-kommisjonens forslag til EU-budsjett for årene 2021-2027, planlegger man nå å sette av opptil 700 millioner euro til en utvidelse av ordningen. Men hvorfor skal EU betale for ungdommers ferie? For å finne svaret må vi skru stasjonsuret tilbake til Interrails fødsel.

Nei til EF, men ja til Europa. Året var 1972, og den Internasjonale jernbaneunion (UIC) feiret sitt 50-årsjubileum. De markerte dette ved å gi ungdommen et tilbud de ikke kunne avslå. For 470 kroner fikk de muligheten til å farte Europa rundt med tog i en hel måned. Den sommeren pakket norske jenter og gutter ryggsekken, steg på toget i Oslo, og til de rytmiske dunkene av hjulene mot skinnegangen drømte de seg nedover kontinentet.

– Nesten ti tusen norske ungdommer kjøpte Interrail-billett det året, forteller NSB-veteranen Wenche Berger.

– Dette skulle jo egentlig bare være et engangstilbud fra UIC. Men vi fikk mange brev hvor både interrailere og de som ikke hadde fått anledning til å benytte seg av tilbudet, ba innstendig om at det ble gjentatt året etter.

I over fire tiår har Wenche Berger lagt til rette for nordmenns Interrail-eventyr, og hun kan med rette kalles for norske Interraileres ukjente gudmor. Sammen blar vi oss gjennom hennes helt unike samling med reklame- og informasjonsmateriell. Tallene viser at totalt 90 000 ungdommer under 21 år reiste Europa rundt med Interrail sommeren 1972. Dermed bestemte UIC seg for å gjenta suksessen. I reklamekampanjene til NSB det påfølgende året lød slagordet «Interrail er bedre enn tommelfingeren – morsommere også, forresten.»

– Frem til da hadde jo haiking vært en populær måte å reise gjennom Europa på, noe jeg selv også gjorde, forteller Wenche. Men med Interrail ble plutselig toget et velegnet fremkomstmiddel for den som søkte spontane eventyr.

I brosjyren fra 1973 lokket NSB med autentiske opplevelser for enhver smak: «Du kan bade i Cannes. Kjøpe ost i Amsterdam. Bli forelsket i Roma. Gå på discoteque i London. Og danse Zorbas dans i Athen.»

Budskapet traff åpenbart en nerve: antallet norske interrailere økte med 80 prosent i 1973, til 18 000 reisende – et tall som gjorde at NSB toppet salgsstatistikken i Europa.

Wenche finner frem et av brevene de fikk tilsendt, datostemplet september 1972, og leser høyt:

Denne turen utvidet vår horisont slik at vi nå engasjerer oss i det som foregår i andre land på en helt ny måte! [...] Det er slike tiltak som Interrail-billetten som skal til for å sikre freden i verden. Det må gjøres i det små, på en måte som verken FN, EF, politikere eller andre offentlige organer kan makte.

– Man kan jo bli rørt av mindre, sier Wenche og ler mens hun bretter sammen brevet.

Ryggsekk-ambassadører. I 1972 skrev altså en ung, norsk student inn til NSB for å fortelle om hvordan hun mente at Interrail kunne sikre freden i verden. Nå er det flere som bruker samme argument. Interrail blir ofte kalt for et av de største fredsprosjektene i etterkrigstidens Europa.

En av dem som snakker om Interrail i lignende

FAKTA

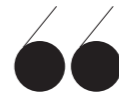
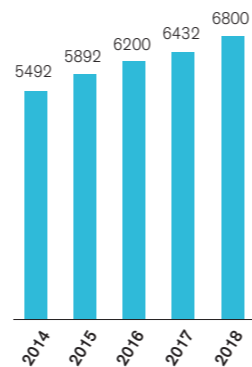
UNGDOMMEN ER TILBAKE PÅ SPORET

► I 2018 ble det solgt 6800 Interrailbilletter – det er 24 prosent flere enn i 2014. Økningen er markant også inn i 2019, melder billettselskapet Entur.

► Nå er det ikke lenger bare de voksne som står for veksten: Hele 47,5 prosent av interrail-billettene som ble solgt i Norge i 2018, var ungdomsbilletter.

► I tillegg finnes det egne voksenbilletter og seniorbilletter. En voksen kan også ta med seg to barn under 12 år gratis.

Salg av interrail-billetter i Norge:



Jeg følte at jeg utvidet horisonten. Jeg følte meg europeisk. Nå vil jeg at alle 18 år gamle europeere gis muligheten til å få nye venner fra hele kontinentet, slik at også de får kjenne på den felles europeiske identiteten.

MANFRED WEBER, tysk politiker



PÅ LOFFEN: Fra 1973 reise ungdom «på loffen» med tog over hele Europa.



TIL SPANIA: Fire norske ungjenter på togtur i 1988. Første reisemål: Paris. Deretter Spania og kanskje Portugal.

vendinger, er den amerikanske historikeren Richard Ivan Jobs. I 2017 gav han ut boken Backpack Ambassadors – How Youth Travel Integrated Europe. Et av hovedpoengene i boken til Jobs er at man kan se på unge reisende som «ikke-statlige aktører» som har spilt en viktig rolle i historien om EU og europeisk integrasjon. Jobs' forskning viser at mange av dem som tok toget gjennom Europa på 70-tallet, selv følte at de var med på å skape en generasjon med europeere. Interrail var ungdommens egen måte å omfavne den felles-europeiske identiteten på.

Manfred Weber er med andre ord slett ikke den første som ser unge backpackere på tur langs Europas skinnegang som en slags fredsbevarende styrke.

#discoverEU. I 1972 var det ikke en uttalt målsetting at Interrail skulle være en del av et europeisk identitetsprosjekt. Men nå i 2019 er Manfred Weber svært tydelig i sine uttalelser:

“We have to get young people enthusiastic about EU again (...) I am convinced that the 18th birthday InterRail pass for Europe could become a flagship project for the development of a common European identity in diversity.”

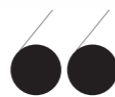
Weber og hans meningsfeller vil altså gi ungdommen Interrail før transsynet tar dem, og emneknaggen #discoverEU har blitt tatt i bruk for å gjøre prosjektet til en merkevare. Det er lett å la seg engasjere av Webers visjoner, men det finnes selvsagt kritiske røster. Kommentator i nettavisen Politico.eu, Tim King, brukte betegnelsen «brød og sirkus-politikk» i en kronikk: «Webers forslag antyder at du ved å sende

en ungaom tu utlanaet jar den perfekte Europeer tilbake igjen. Dette er overforenklet politikk for de sosiale mediers tidsalder.» King argumenterer for at disse pengene heller burde brukes på tiltak som skal sikre fremtidige arbeidsplasser for Europas unge. Det er mer hensiktsmessig dersom målet er å få dem positivt innstilt til EU igjen, mener han.

Historikeren Richard Ivan Jobs kommenterer også #discoverEU i sin bok. Selv om Jobs argumenterer for at Interrail-reiser i sin tid var med på å skape en grobunn for det han kaller for «europeanism», påpeker også han det samme: At Webers forslaget kan bli fänyttig dersom man ikke får bukt med ledigheten blant unge i Europa.

Interrail i endring. Interrail økte jevnt i popularitet, fram til toppen ble nådd i 1991. Da løste totalt 360 000 reisende billett, 26 000 av disse var nordmenn. Deretter gikk salget jevnt nedover, før det begynte å ta seg forsiktig opp igjen for ti år siden. Og nå var det ikke ungdommen som sto for veksten. Det er nemlig én gruppe med Interrailere som har vokst jevnt og trutt hos Vy de siste årene: De selger nemlig stadig flere seniorbilletter.

Interrail er ikke lenger forbeholdt ungdommen, og denne endringen av aldersreglementet var Wenche Berger en av pådriverne for, før hun gikk av med pensjon. En undersøkelse fra PEW Research Center (2016) viste forøvrig at EU-skepsisen var større hos gruppen 50+ enn hos unge i alderen 18-34 i flere europeiske land. Så kanskje er det pensjonistene Manfred Weber burde gitt gratis billetter til?



Det er nemlig én gruppe med Interrailere som har vokst jevnt og trutt hos Vy de siste årene: De selger nemlig stadig flere seniorbilletter.



TRAFF EN NERVNE: NSB traff en nerve med sitt budskap og toppet salgsstatistikken i Europa.



PÅ INTERRAIL: En norsk statsråd (Tove Strand Gerhardsen), en byrådslederkandidat (Rune Gerhardsen og datteren Mina inntar frokosten på jernbanestasjonen San Sebastian i Spania i 1991.



Togferie årets hit på Facebook

Med 15 000 nye medlemmer i løpet av ni uker, er Facebook-gruppen «Togferie» blitt sommerens snakkis.

Det var MDG-politiker Eivind Trædal som startet den i mars, inspirert av den svenske «Tågsemester»-gruppa – som i løpet av sitt første år samlet over 70 000 medlemmer. Etter bare ni uker hadde medlemstallet i den norske gruppa passert 15 000. Da hadde Kristian Skjellum Aas forlenget kommet inn som moderator. Med base i Naturvernforbundet har han reist mye med tog, arbeidet lenge med samferdselspolitikk – og sågar skrevet bok om hvordan man kan feriere uten fly og bil.

– Nordmenn flyr fire ganger mer enn neste land på lista i Europa. Men vi får ikke endret adferd ved å vifte med moralske pekefinger. Derfor føles det fint å framsnakke toget, slik vi gjør i Togferie-gruppa, forteller tog-entusiastene.

– Blir du overrasket over den store interessen for denne gruppa?

– Ja, jeg blir overrasket – ikke minst over alle de ulike argumentene folk har for å velge tog, forteller Aas.

– Det handler om mye mer enn bare miljøhensyn. Mange vil gjerne reise til mer enn bare én destinasjon, og med tog kan du enkelt hoppe av nesten hvor du vil underveis. Med fly blir det mye mer logistikk. Vi ser også at mange er eventyrlystne og gjerne vil oppleve mer i løpet av selve reisen, og her er jo toget klart bedre enn flyet. Og så er de mange som liker å jobbe uforstyrret på toget i stedet for fly-logistikkenes mange etapper, avbrudd og trange seter.

– Det er god stemning og mange hjelpsomme medlemmer i Togferie-gruppa. Men de flyreisende trenger ingen Facebook-gruppe for å hjelpe seg med planleggingen?

– En viktig forskjell er at luftfarten stort sett er internasjonal og har felles regler og systemer, mens jernbanen i mye større grad er nasjonal – og dermed blir det litt mer å sette seg inn i. Dette ser vi hos reisende også, alle er dyktige på flyreiser, men bare noen få kan tog. Bare de ulike reglene for barnerabatt fra land til land kan være en jungel. Heldigvis er det mange bereiste tog-entusiaster som gjerne deler sine erfaringer i Togferie-gruppa!

– Hvordan forklarer du den nye interessen for Interrail?

– Jeg tror dette handler om friheten til å reise rundt som du vil, den er unik når du velger tog. For oss her i nord er det dessverre noen flaskehals på vei ned mot Hamburg og kontinentet, der du må gjennom flere togbytter og ulike selskaper underveis. Men jo flere som velger tog, jo tydeligere blir det at dette må prioriteres høyere. Så det vi ser nå, håper jeg at både jernbanesjefene og politikerne også legger merke til.



SAMARBEIDER TETT: Thor Brækkan (Bane NOR), Per Olof Larsson-Kråik (Trafikverket), Vibeke Aarnes (Bane NOR) og Stefan Engdahl (Trafikverket).

BANER I NORD

Tett samarbeid i 120 år

Det er snart 120 år siden Ofotbanen og Malmbanan ble åpnet. Like lenge har det vært et utstrakt samarbeid i nord for å utvikle de to banene.

TEKST NJÅL SVINGHEIM

Målsettingen har hele tiden vært «tyngre, lengre og raskere».

– Sånn er det fortsatt. Og det gjelder for alle jernbaner som har tungtrafikk slik vi har her på Nordkalotten, istemmer representanter for Trafikverket og Bane NOR. Nylig arrangerte Norge en konferanse for alle verdens tung-last-baner, med 500 delegater fra 29 land. Norge og Sverige er gjennom sitt nære samarbeid om Ofotbanen og Malmbanan felles medlemmer i «Heavy-Haul»-organisasjonen

– Hvert annet år arrangeres denne konferansen der medlemslandene deler det siste innen forskning og utvikling, forteller Bane NORs Thor Brækkan, som er organisasjonens visepresident: – Den tyngste trafikken på jernbane gjelder frakt av mineraler, og jo mer man kan laste hver vogn og hvert tog med, jo mer lønnsomme er de både for gruveselskap, togselskap og infrastruktureiere.

Langt framme. – Vi er slett ikke i bakleksa her i nord, selv om vi på grunn av geografiske forhold ikke har verdens tyngste aksellast. Vår prøvedrift med 32,5 tons aksellast på den krevende Malmbanan og Ofotbanen får internasjonal oppmerksomhet, forteller Trafikverkets vedlikeholdssjef Per Olof Larsen Kråik. – Vi ligger også langt framme i forskning på forholdet mellom hjul og skinne for å minske slitasjen mest mulig på både tog og infrastruktur. Våre svingete og bratte baner er gode arenaer for forskning. Trafikverket og Bane NOR har et utstrakt samarbeid, og sammen med universitetsmiljøene i Luleå og Narvik drives det utstrakt forsknings- og utviklingsarbeid. Her er også forskningsmiljøene ved NTNU i Trondheim og KTH i Stockholm med.

Også driften. Også når det gjelder drift og kapasitetsutvikling er det et utstrakt samarbeid over landegrensen. Både Bane NORs infrastrukturdirektør Vibeke Aarnes og Trafikverkets Stefan Engdahl understreker at de både har samkjørte planer og nærmest daglig kontakt over grensen. Begge baner trenger hverandre, akkurat som ved åpningen i 1902.



AKTUELLE TALL

5,6

... prosent trafikkøkning kunne Vy notere seg for etter årets første fire måneder. Det ble gjort 24 millioner togreiser i perioden.

167

... millioner kroner ble driftsresultatet for Vy-gruppen i første tertial 2019. Det er opp fra 97 millioner i samme periode i fjor.

22

... milliarder kroner er den samlede rammen for de to store utbyggingsparsellene som nå står for tur på Vestfoldbanen. Det gjelder Drammen – Kobbervikdalen, inkludert Drammen stasjon og strekningen til Gulslogen, og Nykirke – Barkåker i Vestfold.



FOTO: HANS FREDRIK ASBJØRNSEN

ERFAREN: Jon-Erik Lunøe har bred erfaring fra eiendoms- og entreprenørbransjen.

Ny sjef i Bane NOR Eiendom

Jon-Erik Lunøe (56) er ansatt som administrerende direktør i Bane NOR Eiendom AS.

Den nye sjefen kommer fra stillingen som daglig leder i eiendomsutviklingselskapet Ulven AS, et heleid datterselskap av OBOS. Han har bred erfaring fra eiendoms- og entreprenørbransjen, både som leder, fagperson og rådgiver. Størsteparten av karrieren har han jobbet i større konsern, som OBOS, Selvaag og NCC. Lunøe tiltrer sin nye jobb til høsten og etterfølger Petter Eiken, som har ledet jernbanens nye eiendomsselskap siden opprettelsen i 2017.

Plan fullført etter 344 uttalelser

I mai sendte Bane NOR forslaget til reguleringsplan for Ringeriksbanen og E16 til Kommunal og – moderniseringsdepartementet. Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 omfatter 40 kilometer ny dobbeltsporet jernbane fra Sandvika til Hønefoss samt 15 kilometer ny fire-felts motorvei fra Høgstaket ved Sundvollen til Hønefoss.

– Vi har lagt ekstra vekt på å kvalitetssikre kostnadene i prosjektet, sier prosjektdirektør Morten Klokkesveen. Opprinnelig var prisen anslått til 28,4 milliarder. Dette beløpet er nå justert til 33,9 milliarder. Hovedårsaken er at kostnader til grunnnett og jernbaneteknikk var beregnet for lavt. Videre har grunnforholdene vist seg å være mer krevende enn først antatt. Også økte krav til hastighetsstandard på E16 har ført til større kostnader.

Ringeriksbanen vil føre til nesten én times kortere reisetid Oslo – Bergen, samt at Ringerike koples på intercitynettet på Østlandet. Prosjektet er ventet å få byggestart i 2021/2022.



FØLGER MED: Folk fra Norske tog og Jernbanedirektoratet på befaring av hydrogendrift i Tyskland, f.v.: Razieh Fard (NT), Stephen Oommen, Luca Cappari (NT), Geir Vadseth, Vidar Iarsen (NT) og Bjørn Bryne, Jernbanedirektoratet.

Over til hydrogen- eller batteritog?

Jernbanedirektoratet er i full gang med et prosjekt som vurderer ulike typer teknologi for utslippsfri togtrafikk – på baner som ikke har elektrisk drift.

TEKST NJÅL SVINGHEIM

I delstaten Niedersachsen i Tyskland ble prøvedrift med to togsett av typen Coradia iLint med hydrogendrift satt i gang høsten 2018. På en 123 kilometer lang strekning mellom Cuxhaven, Bremerhaven og Buxtehude utenfor Hamburg går de to hydrogentogene i vanlig rutetrafikk på forsøksbasis.

Forbausende bra. – Vårt inntrykk fra besøket er at prøvedriften går forbausende bra og med få problemer, sier Bjørn Bryne, som jobber med kjøretøyteknologi i Jernbanedirektoratet.

FAKTA

FORSØKSDRIFT MED HYDROGENTOG I NIEDERSACHSEN

- ▶ To togsett av type iLint fra Alstom
- ▶ Utvides til fullskalaforsøk med 14 tog i drift
- ▶ Togene er to-vogns regiontog med rundt 150 sitteplasser
- ▶ Trafikkstart september 2018
- ▶ Togene kan kjøre 800 – 1000 km per hydrogenfylling

– De to togsettene som er i prøvedrift, har fått satt inn brenselceller til erstatning for dieselmotorene. Det betyr at togene teknisk sett har samme type velprøvde utrustning som de ordinære Lint-togene. Forskjellen er at drivlinjen er elektrisk med strøm fra hydrogencellene, forklarer Bryne.

Følger nøye med. – Fra norsk side følger vi nå med på flere utviklingsprosjekter for utslippsfri togtrafikk på strekninger uten kontaktledning. Hydrogendrift er en mulig slik driftsform, batteridrift er en annen. Egentlig er jo hydrogendrift også en form

for batteridrift, sier Bryne. Mens man i rene batteritog lader via strømmettet, lades batteriene her fra brenselcellene som går på hydrogen.

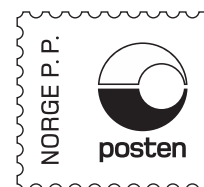
Hydrogendrift reiser en del problemstillinger som man unngår ved vanlig batteridrift. Særlig gjelder dette hvordan man sikrer seg mot lekkasjer, både ved eventuelle sammenstøt og ved påfylling av hydrogengassen. Hydrogendriften krever også investeringer i egne anlegg for påfylling.



Fra norsk side følger vi nå med på flere utviklingsprosjekter for utslippsfri togtrafikk på strekninger uten kontaktledning.

BJØRN BRYNE, Jernbanedirektoratet

Returadresse
Freecom AS
v/ Øivind Uscinski
Tistilveien 4
1476 Rasta



På dugnad for toget

– Kall det gjerne en dugnad for å endre reisevaner og flytte reisetid ned på bakken, sier Sigrid Elsrud om togbloggen sin. Hun forsøker å gjøre det litt lettere å ta toget.

SIGRID ELSRUD

- ▶ **Alder:** 56 år
- ▶ **Utdanning:** Cand.mag sosialøkonomi, statsvitenskap og jus. Master of Management, kommunikasjon.
- ▶ **Stilling:** Frilanser og togblogger på www.togbloggen.no.

TEKST ROLF MÆHLE FOTO GEIR ANDERS RYBAKKEN ØRSLIEN

1

Hvorfor denne lidenskapen for jernbanen?

Det begynte med barndommens somre hos besteforeldre i en liten stasjonsby ved Kongsvingerbanen. Som voksen har jeg, bokstavelig talt, bodd over 30 år langs linjen. I en veistubb i Oslo som heter nettopp det. Det gir mening å skrive om togreiser som et klima- og menneskevennlig alternativ til fly.

2

Du reiser Europa på kryss og tvers med tog; hvordan ligger den norske jernbanen an?

Topografi og befolkningstetthet forhindrer Norge i å bli et ledende jernbaneland. Men togene holder stort sett god standard, og fra naturen har vi fått noen av verdens vakreste togreiser. Som et land for togferier og opplevelser langs bakken, har vi – ved siden av Østerrike og Sveits – Europas aller beste utgangspunkt. Og dette kan utnyttes bedre. For eksempel har Rhätische Bahn i Sveits har vært mye flinkere til å bygge reiseopplevelser rundt sine unike jernbanelinjer.

3

Hvilke reisetrender og -vaner treffer jernbanen?

Klimabevisstheten øker, men reisevanene endres ikke over natten. Folk flyr fortsatt, men stadig flere med en liten skygge av dårlig samvittighet. I våre klimaregnskap er det å kutte en eller flere private flyreiser årlig den lavest hengende frukten av dem alle. Togreiser har potensial i seg til å være langt mer trendy og tidsriktig enn flyreiser, også fordi stadig flere av oss kan kombinere jobb og fritid. På toget kan vi være operative på en helt annen måte enn på flyplasser og fly.

4

Hvordan skal jernbanen tiltrekke seg enda flere fritidsreisende?

Gjennom mer brukervennlige billett-systemer for lange togreiser i Europa og gode direkteforbindelser mellom Oslo, København og Hamburg. Et annet opplagt svar er å tilrettelegge og markedsføre gode innenlandsreiser til et norsk publikum. En nøkkel til suksess er at Entur lykkes i å bli et velfungerende «Ruter» for hele landet og for reiser ut av landet.

