

UTBYGGING
InterCity-vinneren

NY DIREKTØR
– Alle har en kunde

ØVELSE
Forsvaret på skinner

Jernbane- magasinet

NR. 4/2018

Jeg har sett at det går an å øke antall reisende. Det går an å få inn mer inntekter.

MAGNUS HEDIN,
administrerende direktør
i Go-Ahead Norden

– Vi satser lokalt

Magnus Hedin og Cathrine Elgin i Go-Ahead møtte opp i Stavanger med en gang trafikkavtalen var signert – og deres budskap ble godt mottatt.



Det aktuelle bildet

Radiostyrt flydrivstoff

Hun gjør jobben for to, lokfører Eirin Dahlberg i CargoNet. Med joystick og radiostyring opererer hun diesellokomotivet og 16 fullastede vogner mellom Loenga og Sjursøya, før toget med flydrivstoff går mot Gardermoen. Med en programmert radiostyrt håndkontroll fører hun loket og har full oversikt. Erfaringen fra Sverige er færre ulykker, fordi den som «skifter» ikke lenger hopper av i fart.

FOTO RUNE FOSSUM



Innhold

Nr. 4/2018

08 Satser i sør

Go-Ahead vil bygge om tog, sette inn flere avganger og sy sammen enklere og mer fristende kollektivreiser – alt sammen under mottoet «Kundeservice i særklasse.»

16 InterCity på pulsen

Det indre InterCity-nettet på Østlandet begynner å ta form. I dette magasinet kan du møte mennesker som er med på å bygge den nye jernbanen.

32 Lykkes sammen

– Vår jobb er å sørge for at alle lykkes, både hver for seg og sammen, sier mannen som skal lede den videre konkurranseutsettingen av persontrafikken.

36 Forsvaret tar toget

Forsvaret bruker nå jernbane så mye det kan. Her kan du lese om togets viktige rolle under hostens store NATO-øvelse.

Les også:

- 06 Jærbanen økte mest
- 07 Nytt driftselskap
- 14 Doblet antall kollektivreiser
- 22 Lærer noe nytt hver dag
- 26 Flerkulturelt på Follobanen
- 30 Folketomt i Moss
- 40 – Et godt bytte!
- 42 Togsafari i ekspressfart
- 48 For dyrt med to etasjer
- 49 «Sørlandsekspressen»
- 51 Tog til alle tider



8



32



36

Puls

Har du fått med deg at ...

... **Jernbanedirektoratet** har avslått klagen fra SJ på tildelingen av togtrafikken i Trafikpakke 1 Sør. Direktoratet fant ikke grunnlag for klagen på at Go-Ahead vant anbudet.

... **nye Holmestrand stasjon** fikk hederlig omtale av juryen ved utdelingen av «Vakre vegers pris» under teknologidagene i Trondheim.

... **Hallevannetbrua** på den nye banen fra Larvik til Porsgrunn er nominert til anleggsbransjens pris «Betongtavlen» for 2018. Brua er 436 meter lang og består av 13 000 kubikk-meter betong og 3 300 tonn armering.

... **Green Cargo** har varslet at selskapet innstiller godstogene på Raumabanen fra ruteendringen i desember. En av årsakene er manglende forutsigbarhet som følge av rasfare fra fjellet Mannen som stadig har ført til stengt bane.

... **fra midten** av november er alle Kolumbus sine billetter også gyldige på lokaltogene på Jærbanen.

... **den 230 meter lange** nye brua over juvet «Stora Helvete» som ligger noen få meter inne på svensk side av Meråkerbanen, ble åpnet sist i oktober. Den gamle jernbanefyllinga på stedet var ustabil, og det har vært saktekjøring og overvåking på stedet i flere år.

FOTO: NSB



MÅLRETTET: NSB-sjefen skriver at selskapet jobber målrettet for å vinne de kommende konkurransene. Bildet er tatt på Hellvik stasjon i Egersund.

Det er ikke riktig å sammenligne godtgjørelsen i 2018 med gjennomsnittet for de neste ti årene

GEIR ISAKSEN

Sølv er nederlag

Anbudet på Pakke Sør er tildelt Go-Ahead Norge. Jeg gratulerer selskapet, og ønsker dem lykke til med driften som starter i desember neste år. NSB ble rangert som nummer to i konkurransen, men i denne sammenhengen er sølv nederlag.

Ved anbudsinnbydelsen ble det presisert at kvalitet skulle telle 60 prosent og pris 40 prosent. I finalerunden ble selskapene bedømt ganske likt på kvalitet, så prisen ble avgjørende. Der skilte det over 20 prosent mellom Go-Ahead og NSB. Riktignok utgjør det mindre enn fem prosent av totalkostnadene, men i transportbransjen er fem prosent ofte mer enn det samlede driftsresultatet.

Også NSB reduserte prisen. NSB krevde en pris – definert som statlig vederlag per år – for Sørlandsbanen som lå på omtrent halvparten av det NSB får i 2018. Forklaringen er en kombinasjon av reduserte kostnader og økte billettinntekter.

NSBs omfattende omstilling og effektivisering gjennom flere år gir oss et lavere kostnadsnivå. Konkurranseutsettingen av renhold, vedlikehold og servering samt fallende leiepris for leie av tog virker i samme retning. Derfor er det ikke riktig å sammenligne godtgjørelsen i 2018 med gjennomsnittet for de neste ti årene. Dessuten har det vært utført mye arbeid på Sørlandsbanen i 2018. Det gir lavere inntekter for NSB og dermed større behov for statlig vederlag i år enn ved normal drift. I tillegg har vi, som våre konkurrenter, regnet med en befolkningsvekst som vil føre til flere reisende og større inntekter på Jærbanen og Sørlandsbanen.

Optimisten vinner. Trafikpakke Sør ble en konkurranse om pris. Go-Ahead har i sitt tilbud enda høyere forventninger til passasjervekst på Sørlandsbanen enn det både NSB og SJ hadde kalkulert med i sine tilbud. Optimisten vant.

NSB vil fortsette å kutte kostnader og utvikle attraktive løsninger for kundene. På den måten jobber vi målrettet for å vinne de kommende konkurransene. På inntektsiden vil vi være realistiske. Det eneste som er verre enn å tape en kontrakt, er å vinne en kontrakt vi taper på.



Geir Isaksen

UTFORDRER



Bendek
Maartmann-Moe

til å skrive Innspill i neste nummer av Jernbanemagasinet. Maartmann-Moe er administrerende direktør i SJ Norge.

GEIR ISAKSEN
konsernsjef i NSB





FOTO: SIV DOLMEN

STADIG FLERE: Togtrafikken øker – år etter år. Ikke minst på Jærbanen.

Jærbanen økte mest

Lokaltogene på Jærbanen er det togtilbudet i landet som hadde den kraftigste veksten av alle i årets første åtte måneder. Tett oppunder 30 prosent flere tok toget på strekningen mellom Stavan-ger og Egersund i forhold til samme periode i fjor.

TEKST NJÅL SVINGHEIM

Etter årets første åtte måneder hadde NSB 8,1 prosent flere passasjerer enn i samme periode i fjor. – At veksten fortsetter år etter år er svært gledelig, sier konserndirektør i NSB persontog, Arne Fosen.

Den ekstra store trafikkveksten på Jærbanen kan delvis ha sammenheng med en lengre periode med buss for tog i 2017. Til sammen 2,68 millioner passasjerer reiste med lokaltogene på Jæren i perioden. Men økningen er også stor på flere andre banestrekninger. På Kongsvingerbanen, for lokaltogene Asker – Kongsvinger, var det vekst på hele 21,6 prosent.

NSB hadde til sammen 44,5 millioner reiser i årets første åtte måneder, noe som er hele 3,4 millioner flere enn i samme periode i fjor. NSB Gjøvikbanen hadde også vekst og økte fra 980 000 til 1 032 000 passasjerer i perioden.

– Dette understreker at det er et økende behov for togtilbudet vårt. Selv om mye arbeid på jernbanen tidvis påvirker reisen, så er toget et foretrukket transportmiddel som folk vender tilbake til, sier Fosen.

Mange reisende betyr også at det til tider er trangt om plassen ombord, særlig i rushtidene.

– Det kommer stadig nye tog på skinnene

og vi jobber for å benytte togsett og rute-tider så optimalt som mulig for kundene våre, sier Arne Fosen.

– Det aller viktigste for både kundene og oss er at togene kommer og går når de skal. Derfor er Bane NORs arbeider med en bedre infrastruktur helt avgjørende, sier NSBs persontrafikkdirektør, Arne Fosen.



Selv om mye arbeid på jernbanen tidvis påvirker reisen, så er toget et foretrukket transportmiddel som folk vender tilbake til.

ARNE FOSEN, konserndirektør i NSB persontog

FOTO: ØSTEIN GRUE



INN I SELSKAP: De ansatte som jobber med drift og vedlikehold i Bane NOR, skal våren 2019 overføres til et nytt selskap som har fått navnet Spordrift AS. Bildet er tatt på Dovrebanen.

SPORDRIFT AS

Bane NOR skiller ut drift og vedlikehold

Bane NOR oppretter et eget aksjeselskap for drift og vedlikehold av jernbanen. I overkant av 1 000 av Bane NORs 4 500 medarbeidere overføres til det nye selskapet.

Det nye aksjeselskapet vil i første omgang inngå kontrakter med Bane NOR om drift og vedlikehold av de ulike jernbanestrekningene i Norge. I neste fase blir drift og vedlikehold konkurranseutsatt gjennom utlysninger av kontrakter på de ulike banestrekningene. Denne utviklingen er i tråd med jernbanereformen.

– Med etablering av det nye selskapet får vi et tydelig skille i rollene, der Bane NOR blir bestiller av tjenester og det nye selskapet blir utfører av drift og vedlikehold på jernbanen, sier styreleder i Bane NOR, Siri Hatlen.

– Opprettelse av selskapet legger til rette for at pågående effektiviseringsarbeid videreføres samtidig som arbeidet med å bedre datakvaliteten på tilstanden av jernbanen fortsetter. Frem til konkurranseutsettingen starter vil Bane NOR utvikle gode systemer og rutiner for kjøp av tjenester innen drift og vedlikehold, sier Siri Hatlen.

Bedre konkurransegrunnlag.

Opprettelse av et eget vedlikeholds-selskap skal gi forutsigbarhet for medarbeiderne gjennom at kompetansemiljøet holdes samlet.

– En god og nøyaktig beskrivelse av tilstanden på jernbaneinfrastrukturen er en forutsetning for å utarbeide gode konkurransegrunnlag og riktige kontraktsmodeller. Erfaringene fra etablering av et kunde- og leverandørforhold internt i konsernet vil gi bedre grunnlag for gjennomføring av konkurranseutsettingen, sier konsernsjef i Bane NOR, Gorm Frimannslund.

Ansatte beholder rettigheter.

Selskapet settes i drift våren 2019 og blir et heleid aksjeselskap av Bane NOR.

– I overkant av 1 000 medarbeidere i Bane NOR overføres til det nye selskapet. Alle medarbeidere som virksomhetsoverføres til det nye selskapet, overføres med de kollektive rettighetene og avtalene de har i dag, sier Frimannslund.

Etter styrebehandling den 19. desember vil Bane NOR offentliggjøre tidsplan for gjennomføring av konkurranseutsettingen. Det nye vedlikeholdsselskapet ledes av Stein O. Nes i etableringsfasen.



8873

... millioner kroner foreslås til drift og vedlikehold av jernbanen neste år. Dette er en økning på 648 millioner, eller 7,9 prosent fra i år. Store deler av økningen er satt av til å videreføre utbyggingen av det nye signalsystemet, ERTMS.

2160

... millioner kroner skal benyttes til fornyelser av eksisterende infrastruktur neste år. Det beregnede etterslepet ventes dermed å ligge på 18,8 milliarder ved utgangen av 2019.

3 745

... millioner kroner foreslås brukt til offentlig kjøp av persontrafikkjenester i 2019. Det er en økning på 160 millioner fra 2018 og mesteparten av økningen går til innføring av nye togsett på Vossebanen og i Østlandsområdet.

11

... nye togsett (FLIRT-tog) skal settes i drift i 2019. Stortinget har gitt restverdisikring for til sammen 150 slike tog. Videre skal det leveres ni nye tog i 2020, sju i 2021, tolv i 2022 og åtte i 2023. Her inngår også de bimodale togene til Trønderbanen og Rørosbanen.



FOTO: FRODE SKOGSTAD

MYE TØMMER: Store mengder tømmer sendes til Østfold og Sverige fra terminalen på Follum.

HØNEFOSS-FOLLUM

Elektrifisering er i gang

Arbeidet med å elektrifisere strekningen fra Hønefoss stasjon til tømmerterminalen på Follum startet i november.

Når anlegget kan tas i bruk sommeren 2019, vil tømmeretogene kunne kjøre elektrisk direkte til og fra terminalen. Fram til nå har det vært nødvendig å operere med et ekstra diesellok på grunn av den korte strekningen uten kontaktledning.

Om lag 100 kontaktledningsmaster skal opp på den 2,7 kilometer lange strekningen. Elektrifiseringen gir både lavere kostnader og mindre støy og utslipp.

Det fraktes store mengder tømmer ut fra terminalen på Follum, rettene sagt 230 000 kubikkmeter i året, og det igjen tilsvarer 5 200 lastebillass.

SØRUMSAND

«Ny» stasjon gir fem minutter kortere reisetid

Sørumsand stasjon skal det kommende året gjennomgå en betydelig modernisering og oppgradering.

På Sørumsand stasjon skal plattformen til spor 1 forlenges og oppgraderes. Det skal bygges ny plattform til spor 3, mens mellomplattformen skal fjernes. Det skal også bygges en undergang for passasjerene. Tiltakene på stasjonen vil gi fire-fem minutter kortere reisetid mellom Lillestrøm og Kongsvinger når togene begynner å krysse under passasjerutveksling på Sørumsand. Dermed spares nemlig ventetiden som i dag brukes ved krysning på Roven.

Disse arbeidene skal utføres av NRC for 110 millioner kroner og stå ferdig til jul i 2019.

I tillegg skal hele Kongsvingerbanen få nytt kontaktledningsanlegg i løpet av tre år.

Står sammen om satsing i sør

– Vi har en åpen og fin dialog, sier leder for lokførerne i Stavanger, Holger Forsberg, etter å ha truffet ledelsen i Go-Ahead Norge. Løftene om lokal forankring, et langt bedre togtilbud og samme lønns- og arbeidsvilkår klinger godt blant medlemmene.

TEKST TORE HOLTET FOTO SIV DOLMEN

I STAVANGER: – Det er positivt at vår nye arbeidsgiver kommer inn med nye tanker og ideer, sier leder for lokførerne i Stavanger, Holger Forsberg (foran). Fra venstre: lokførerne Vidar Mong (t.v.) og Børge Salte, administrerende direktør Magnus Hedin i Go-Ahead Norden, Forsberg, lokfører Vegard Obrestad og mobiliseringsdirektør Cathrine Elgin i Go-Ahead Norge.



GODT FORNØYD: Cathrine Elgin og Magnus Hedin var godt fornøyd etter møtet med de ansatte i Stavanger.

– Jeg hører mange si at engelskmenn kommer. Det er ikke sånn. Det er nordmenn som kommer inn, og vår virksomhet skal være basert på norske verdier, forsikrer mobiliseringsdirektør Cathrine Elgin i Go-Ahead Norge AS. Elgin har selv bakgrunn fra NSB, NSB Gjøvikbanen og Flytoget, og hun har sett at det kan skje mye når tilbudet spisses mot kundenes behov.

Go-Ahead Norge vil satse offensivt, enten det gjelder nye togavganger, tilbudet om bord, korrespondanse med busser eller gode avviksløsninger når togtrafikken står.

En kultur. Det vakte stor oppmerksomhet da Jernbanedirektoratet tildelte kontrakten om togtrafikken på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen til Go-Ahead. Det britiske og stadig mer verdensomspennende transportselskapet påtar seg oppdraget mot et langt lavere vederlag enn det NSB i dag får. Mens NSB i år får 486 millioner kroner for denne trafikken, skal Go-Ahead i snitt kjøre for rundt 150 millioner kroner i året over en tiårsperiode.

– Vi belager oss på økte inntekter, noe som igjen er basert på at vi får flere passasjerer. Skal vi klare å oppnå de forbedringene vi beskriver i vårt tilbud, er vi avhengig av et godt samarbeid, ikke minst med de ansatte, sier Cathrine Elgin. Både hun og administrerende direktør Magnus Hedin

i Go-Ahead Nordic har lenge hatt det inntrykket at fagforeningene ønsker seg et konstruktivt samarbeid. Selskapets mål er å bygge en god kultur der folk gleder seg til å gå på jobb.

– Det er ingen grunn til at vi ikke skal spille på lag. I våre samtaler med tillitsvalgte har det vært en god stemning, og det er det også grunn til. Vi har forpliktet oss til at lønn og ande vilkår skal være slik de kjenner det i dag. Ingen skal være redd for å miste jobben sin, og pensjonsavtalene blir akkurat de samme. Det er ikke der vi skal utgjøre en forskjell, garanterer Elgin.

Satser lokalt. Jernbanemagasinet er til stede i Stavanger – dagen etter at kontrakten for det som kalles Trafikpakke 1 Sør er signert. De lokale foreningene under Norsk Lokomotivmannsforbund har invitert ledelsen i Go-Ahead Norge til sitt medlemsmøte rett ved Stavanger stasjon.

Spenningen er til å ta og føle på. Det har ikke manglet kritiske røster i samfunnsdebatten. Go-Ahead har ikke kommet godt ut av en bestemt kundeundersøkelse i hjemlandet, og det har vakt stor medieoppmerksomhet av den ublide sorten. Elgin viser til at selskapet scorer mye høyere på andre undersøkelser og mener det finnes gode forklaringer på de varierende resultatene, før hun fortsetter: – Debatten

om britiske forhold er i denne sammenheng svært lite relevant. Vi kommer til å satse lokalt. Mange kan kanskje la seg skremme av at vi har en engelsk mor og tror at alle beslutninger skal tas av en byråkratisk organisasjon i England. Sånn blir det ikke. Vi skal være lokale, og beslutningene skal tas lokalt. Det forhindrer ikke at vår mor vil være en støtte med all den erfaring og kompetanse som sitter der.

Jærbanen er hjertet. Jærbanen blir hjertet i den nye organisasjonen som skal sørge for togtransport i sør. Go-Ahead vil derfor etablere sin administrasjon i Stavanger. Det setter lokførernes leder Holger Forsberg pris på, og han har inntrykk av at hans medlemmer vil forholde seg konstruktivt til den nye aktøren som skal drifte Jærbanen og Sørlandsbanen i 10 år framover.

– Blant våre medlemmer er det mange som er kritisk til jernbanereformen, men det betyr ikke at vi er imot vår nye arbeidsgiver, understreker han og legger til: – Go-Ahead sier de ønsker passasjervekst. Det er også det vi ønsker!

– Kjempepotensial. Men hva er det som gjør at Go-Ahead ser et så stort potensial på Jærbanen?

– Etter å ha vært i Stavanger-regionen flere ganger og snakket med lokalt



Konkurransen

► Målet med konkurransen var å velge den togselskapet som har «det mest kundevennlige og kostnadseffektive trafikktilbudet».

► Disse leverte inn tilbud: Boreal Bane AS, Go-Ahead Norge AS (Go-Ahead), MTR Nordic AB, NSB Anbud AS (NSB), SJ Norge AS (SJ) og TideArriva AS.

► I konkurransegrunnlaget var det bestemt at kvalitet skulle telle 60 prosent og pris 40 prosent. Kvalitet ble definert til å omfatte hvordan tilbyder vil oppnå fornøyde kunder, men også forvaltning av kjøretøy og organisasjon og ledelse.

► Siste forhandlingsrunde ble gjennomført med Go-Ahead, NSB og SJ.

► Etter første tilbud var avstanden stor, men gjennom forhandlinger forbedret alle tilbyderne seg – og det ble jevnt.

► Jernbanedirektoratet konkluderte med at de tre tilbudene gjennomgående holdt svært høy kvalitet. Selv om NSB og SJ fikk noe høyere uttelling på kvalitet enn Go-Ahead, var det kun mindre forskjeller mellom tilbudene på dette punktet. Prisen ble derfor avgjørende for utfallet av konkurransen

► Direktoratet mener derfor at Go-Aheads tilbud er det beste for å møte de mål som er satt og de gevinster som ønskes oppnådd gjennom konkurransen.



Go-Ahead

- Storbritannias største jernbaneoperatør
- Største bussoperatør i London
- Grunnlagt i Nordøst-England i 1987
- Børsnotert selskap med 29 000 ansatte
- Over en milliard reiser i året
- Har også virksomhet i Tyskland og Singapore
- Selskapet ser store muligheter i Norden
- Selskapet skal satse langsiktig
- Ett av mottoene er at «lokale beslutninger er gode beslutninger»



Kunde-reisen



1. Planlegging



2. Kjøp av billett



3. Til stasjonen



4. På stasjonen



5. På toget



6. Ankomst og videre



7. Etter reisen

Go-Ahead tar i sitt opplegg utgangspunkt i at toget bare er ett av flere elementer i kundens reise. Selskapet har som mål å utvikle en mest mulig helhetlig reiseopplevelse; forutsigbar, fleksibel og problemfri. Ledetrådene i utviklingsarbeidet vil være kontroll, pålitelighet og enkelhet.



Slik satser Go-Ahead

Kundeservice i særklasse skal gi langt flere passasjerer både på Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen. Her ser du hvordan tilbudet skal endres.

Sørlands- og Arendalsbanen:



Fire morgenekspresser med kortere reisetid på strekningene Oslo S - Kristiansand og Kristiansand - Stavanger S



Fast to-timers frekvens mellom Oslo S og Stavanger S



Et Pluss premiumtilbud med nye, romslige seter med høy grad av komfort



Korrespondanse til/fra Arendal for alle avganger



«Sørtoget» er lansert som navn på det nye togtilbudet på Sørlandsbanen/Arendalsbanen. Bakgrunnen er at togselskapene ble utfordret til å skape en ny og egen identitet for de to togproduktene.

Jærbanen:



Utvidelse av togtilbudet i helgene (økt frekvens)



Ny tidlig morgenankomst til Stavanger S



Integrere regiontoget som en del av pendlertilbudet i Rogaland

I tillegg til dette vil de reisende erfare:



Et mer variert tilbud



Oppgradert togmateriell

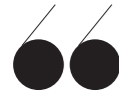


Bedre informasjon



Sømløs reiseopplevelse

MERK: Go-Ahead er forpliktet til å følge tidligere rutetilbud det første året. Det betyr at de fleste tilbudsförbedringene introduseres fra 13. desember 2020.



Ett viktig moment er samarbeidet med Kolumbus, som gjør at tilbudet skal bli veldig, veldig bra.

CATHRINE ELGIN, mobiliseringsdirektør i Go-Ahead Norge AS

næringsliv, kommuner og fylkeskommune, har vi forstått at det er mye å hente. Bilen er ennå det dominerende transportmidlet. Med et godt tilrettelagt tilbud tror vi at langt flere vil reise kollektivt. Vi mener i alle fall at vi skal klare å lokke langt flere over på toget. Ett viktig moment er samarbeidet med Kolumbus, som gjør at tilbudet skal bli veldig, veldig bra, sier Elgin og viser til den avtalen som allerede er inngått mellom Jernbanedirektoratet og det fylkeskommunale kollektivselskapet Kolumbus. Denne avtalen legger grunnlaget for mer sømløse reiser og én billett for både buss og tog.

Mer fristende. – I det hele tatt vil vi utvikle tilbud som står i forhold til det behovet folk har. I helgene går det langt færre tog enn på hverdager. Vi satser på to avganger i timen både lørdager og søndager. Med så hyppige avganger vil det bli mer fristende å ta toget for alle som skal til ulike arrangementer i Stavanger, og de kan til og med kunne unne seg et glass vin. Videre mener vi det er behov for en tidligere morgenankomst til Stavanger, og flere pendlere vil få et mye bedre tilbud fordi vi åpner regiontoget for flere typer reisende. Det er dessuten etablert flere bomstasjoner rundt Stavanger by, og det er klart at det vil påvirke folks reisevaner.

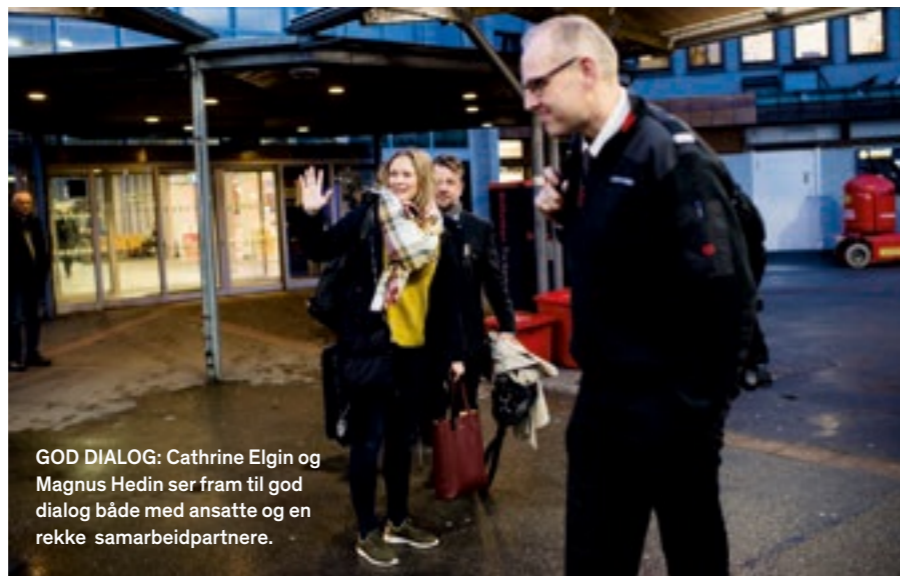
– Kombinasjonen av alle disse tingene gjør at vi åpenbart kalkulerer med høyere inntekter enn våre to konkurrenter. Dermed har vi kunnet be om mindre støtte fra staten.

Nye tanker og ideer. – Det er positivt at vår nye arbeidsgiver kommer inn med nye tanker og ideer, sier lokførernes leder i Stavanger. Holger Forsberg er stolt av sine medlemmer som på første møte stilte mange spørsmål om for dem viktige temaer som drift, turnusordninger, vedlikeholdsplaner, stasjonsingssteder og antall ansatte.

– Mange av våre ansatte har lang og tro tjeneste og sitter inne med stor kompetanse. Med det som utgangspunkt er vi nysgjerrige på framtida, medgir fagfore-



BUSS OG TOG: Allerede i november ble det mulig å kjøpe én billett for buss og tog på Jæren. Og et drøyt år skal det også stå Kolumbus på togene.



GOD DIALOG: Cathrine Elgin og Magnus Hedin ser fram til god dialog både med ansatte og en rekke samarbeidpartnere.

ningslederen. – Hvis ambisjonene om stor passasjervekst skal oppnås, trengs politisk gjennomslag for å gjøre noe med infrastrukturen. Vi håper Go-Ahead vil presse fram nye tiltak som lengre plattformer slik at vi kan kjøre doble togsett og dermed doble kapasiteten. På lengre sikt er det dobbeltspor som er løsningen, selv om slike prosjekter også tar tid og krefter. Dessuten skal togsettene på Jærbanen snart gjennom en midtlisvoppradering, og en eller annen gang må det kjøpes inn nye tog. Det igjen vil trolig kreve lengre stasjoner.

Cathrine Elgin setter pris på de ansattes engasjement: – Vi har ett mål for øye, og det er å få til en langt bedre togoperasjon med større forutsigbarhet for våre kunder og en bedre opplevelse for våre ansatte. Sammen skal vi skape en enhetlig kunde-reise fra start til mål.



Vi har ett mål for øye, og det er å få til en langt bedre togoperasjon med større forutsigbarhet for våre kunder og en bedre opplevelse for våre ansatte.

CATHRINE ELGIN, mobiliseringsdirektør i Go-Ahead Norge AS



4
OMBORD PÅ
JÆRBANEN



Vil ha presis buss og tog

– Morgenavgangen fra Sandnes til Stavanger er ofte forsinket. Det kan være både positivt og negativt. Da rekker jeg toget, men ikke alltid skolen, sier Marie Børkja. Hun ønsker seg mer presis kollektivtransport – enten det gjelder buss eller tog.



– Bedre alternativ transport!

Et godt opplegg for alternativ transport når togtrafikken står. Det står høyt oppe på ønskelisten til Zeljko Djerdj, som pendler fast mellom Egersund og Stavanger. Han reagerer også på at reisetida har økt, og i dag kan ta det opp til en time og 14 minutter å reise en vei: – En ekspressrute fra Egersund til Stavanger hadde vært flott!



Fra bil til tog

– Etter at bompengene kom, ble det tog, sier Bjørg Vannes, som jobber i Nord-sjøen. Hennes foreløpige konklusjon er klar: – Toget er fint! Jeg tar mye heller tog enn buss. Hva jeg vil ha av forbedring? Wi-Fi! Det hadde vært flott med nettdækning under hele tureisen.



Fornøyd så langt

– Jeg har den siste tida begynt å reise med tog tre-fire ganger i uka, og så langt har dette fungert greit, sier Simen Haugland fra Bryne. – Jeg har hørt om at en del tog kan være forsinket. Og for de som reiser i rushtid, kan det visst være veldig trangt. Jeg har bare måttet stå et par ganger...

Doblet antallet kollektivreiser

Som trafikkdirektør i Skåne- trafikken ledet han arbeidet som resulterte i en dobling av antall kollektivreiser på åtte år. Nå ser Magnus Hedin store muligheter på Sørlandsbanen, spesielt på Jærbanen.

TEKST TORE HOLTET FOTO SIV DOLMEN

Go-Ahead skal fra desember 2019 trafikere Sørlandsbanen, Jærbanen og Arendalsbanen. Det har ikke gått upåaktet hen ...

Litt blandet medieomtale til tross: Magnus Hedin, administrerende direktør i Go-Ahead Norden, velger å glede seg over alle gratulasjoner fra partnere, underleverandører og medarbeidere. Jo, han innrømmer at det har vært vanskelig å nå ut med hvordan selskapet har tenkt å satse i Norge, og at det godt kunne vært publisert resultater fra den offisielle kunde-undersøkelsen i Storbritannia. Den viser nemlig at ett av Go-Ahead-selskapene ligger i tetsjiktet og at Go-Ahead-Group får høyeste karakter i årets busspassasjerundersøkelse.

– Jeg har likevel full respekt for det store engasjementet rundt den første store konkurranseutsettingen av persontrafikk på norsk jernbane, og selvfølgelig skal en være kritisk til en slik anskaffelse. Det eneste vi fokuserer på nå, er å få i gang en kjempebra mobilisering slik at vi kan gjøre den satsingen vi har planer om. Vi har 13 måneder på oss til vi skal ha det første toget rullende ut fra perrongen.

Tog, buss og taxi. – Forstår du at flere reagerte på den lave prisen i Go-Ahead sitt tilbud?

– Ja, særlig hvis en tar den ut av sin sam-

menheng. Vi er lave i pris, men vi legger bare opp til litt lavere kostnader. Vi ser et stort potensial på Sørlandsbanen.

– Hvor er det meste å hente, slik du ser det?

– Med de forandringene vi gjør i toget og med de nye tilbudene vi kommer med, håper vi å kunne tiltrekke oss nye kunder. Vi skal jobbe nærmere med å koble buss- og togtilbudene. Derfor vil vi jobbe mye med koblingspunktene, og vi skal ikke bare samarbeide med busselskaper. Vi har allerede inngått en intensjonsavtale med et antall taxiselskaper, og vi har hatt et positivt oppstartsmøte med Bane NOR. Det blir viktig å gjøre både togene og tilgangen til stasjonene triveligere og mer kundevennlige.

Stor suksess i Skåne. Magnus Hedin vet hva han snakker om. Han har allerede vært med på en framgangsrik reise i sin tid som trafikkdirektør i Skånetrafiken, et nytt helhetlig kollektivtilbud som doblet antall reiser på åtte år – mellom 2003 og 2011.

– Jeg har sett at det går an å øke antall reisende. Det går an å få inn mer inntekter. Det går an å integrere tilbudet tydelig, slik vi gjorde i Skånetrafiken. Det handler om å lage gode pakkeløsninger. Tog, ulike typer busser, taxi og for den del andre transportformer må sys sammen til en helhet.

– Skal kundene komme, må vi gjøre tilbudet litt heftigere, mer opplevelsesbasert, sier Hedin, som allerede har hatt gode samtaler med sin framtidige samarbeidspartner Kolumbus, men også med andre kollektivtrafikkmyndigheter. For han ønsker å gjøre det enkelt for den reisende. En hverdagspendler skal vite hvordan hun/han best kommer seg på jobben. Det betyr at kundene må gis så god informasjon at de i god tid kan ta et aktivt valg. Når alt ikke går på skinner, skal de selv velge om det lønner seg å ta bilen,

bussen – eller rett og slett bli hjemme.

– Jo bedre vi forstår kundene og jo bedre vi kommuniserer, jo enklere blir det å velge kollektivt. Det betyr også at det skal være enkelt å ta seg fram på stasjonen, ta rett tog, gå på rett vogn.

Satser i Norden. – Dette blir Go-Aheads første operasjon i Norden, og dere har store ambisjoner. Hvor viktig var denne kontrakten for å komme i gang?

– Det er klart at det var kjempeviktig. En del av strategien når en skal etablere seg, er å vinne kontrakter. Vi har hatt en streng og tydelig prosess internt i vårt selskap, og vi har fått aksept for våre tanker og ideer. Klart det er stas å inngå som en del av norsk jernbanehistorie. Vi kommer til å fortsette en offensiv satsing på togsiden i Norge, men også i Sverige og Finland. Vi vil se på de forretningsmulighetene som finnes. Go-Ahead er prekvallifisert for å trafikere Øresundtoget og pendlertoget i Helsingfors, og vi holder på med å etablere et bussteam i Sverige.

– For Go-Ahead er opprinnelig et buss-selskap?

– Ja, definitivt. I vårt morselskap er det stor interesse for og kunnskap om buss. Flere av våre operasjoner scorer også kjempehøyt på buss-siden. Vårt mål er at vi skal score like høyt når vi integrerer våre tilbud, sier Magnus Hedin, som ble oppstemt av sitt første møte med lokførerne på Jærbanen.

– Jeg merker at vi skal få til et godt samarbeid med våre nye ansatte. Og når vi øker tilbudet, trenger vi flere folk. Vi skal rekruttere noen spesialister ved vårt hovedkontor i Malmø, men hos oss blir det minst mulig byråkrati. Vi skal satse lokalt, og jeg har en god følelse etter alle våre møter i Norge. Så jeg har stor tro på at vi skal lykkes, sier den stadig like blide sjefen for Go-Ahead Norden, Magnus Hedin.



Tog, ulike typer busser, taxi og for den del andre transportformer må sys sammen til en helhet.

MAGNUS HEDIN, administrerende direktør i Go-Ahead Norden.

ENKLERE: – Jo bedre vi forstår kundene og jo bedre vi kommuniserer, jo enklere blir det å velge kollektivt, sier administrerende direktør i Go-Ahead Norden, Magnus Hedin.

InterCity-vinneren

Vestfold ligger an til å få det første sammenhengende dobbeltsporet på Østlandet. Med anleggsstart i 2019 på to nye prosjekter blir det fra 2025 mulig å reise mellom Oslo og Tønsberg på en time.

TEKST ØYSTEIN GRUE FOTO ANNE METTE STORVIK ILLUSTRASJON MARIUS HOLE

SVENNEPRØVE: Stine Ilebrette Undrum skal lede ombyggingen av Drammen stasjon innenfor tøffere økonomiske rammer - samtidig som trafikken skal avvikles.

I forslaget til statsbudsjett for 2019 er det satt av penger til å starte arbeidene med ny jernbane gjennom Drammen (Drammen-Kobbervikdalen) og mellom Nykirke og Barkåker i Vestfold. Hvis Stortinget følger opp med endelig klarsignal for byggestart, vil det i 2025 være bygd et sammenhengende nytt dobbeltspor mellom Oslo og Tønsberg. Forutsetningen er at det utøves streng kostnadskontroll.

Svenneprøven. – Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker blir svenneprøven på mantraet «Bygge rimeligere», sier Stine Ilebrekke Undrum. Hun begynte som prosjektleder for Holmestrand-prosjektet i 2007 og overtok ansvaret som prosjektleder for Vestfoldbanen i 2011. Det var i denne perioden taktomslaget kom: Nå skulle det satses på jernbane. Høyhastighetsutredningen konkluderte med at det først måtte bygges dobbeltspor på Østlandet og pekte på Vestfoldbanen, med sammenkobling mot Sørlandsbanen fra Porsgrunn, som den mest potente InterCity-strekningen. Og slik ble det.

Anbud i gang. I høst har prosjektorganisasjonen i Vestfold nettopp fullført Farriseidet-Porsgrunn innenfor godkjent kostnadsramme. Planleggerne jobber for å kutte kostnader på de gjestående etappene med dobbeltspor.

Arbeidet med å prekvalifisere aktuelle entreprenører pågår i disse dager, og til sommeren neste år skal det etter planen inngås totalentrepriskontrakter på de to prosjektene.

Nykirke-Barkåker deles i to store totalentrepriser – en for underbygning og en for alle de jernbanetekniske arbeidene.

– Vi har også valgt totalentreprise for underbygningsarbeidene og tunnelene i Drammen, men velger å bygge om de to stasjonene Drammen og Gulskogen basert på tradisjonelle utførelsesentrepriser, forteller Stine Ilebrekke Undrum.

Hefstig. – Vi opplever større interesse for jernbaneteknikkoppdrag og merker at satsingen på jernbane bidrar til at teknologiindustri og entreprenører følger godt med på det som skjer i Norge. Aktuelle tilbydere gir oss ros for informasjon om status i nært forestående prosjekter, og vi har stor tro på at kontraktstrategi og totalentrepriser vil gi mer jernbane for pengene, sier prosjektlederen til Jernbanemagasinet.

– De to prosjektene representerer høyst ulike utfordringer. Bygging på to stasjonsområder – samtidig som togtrafikken skal gå mest mulig uhindret – blir særdeles krevende, slår prosjektlederen fast. – For at person- og godstog over Norges tredje mest trafikkerte jernbaneknutepunkt skal gå i rute mens ombygging og nybygging pågår, skal vi igjennom ikke mindre enn 32 etapper eller faseplaner, forklarer Stine Ilebrekke Undrum. – Det blir heftig!

Heksegryte i Drammen. Utvidelse og ombygging av

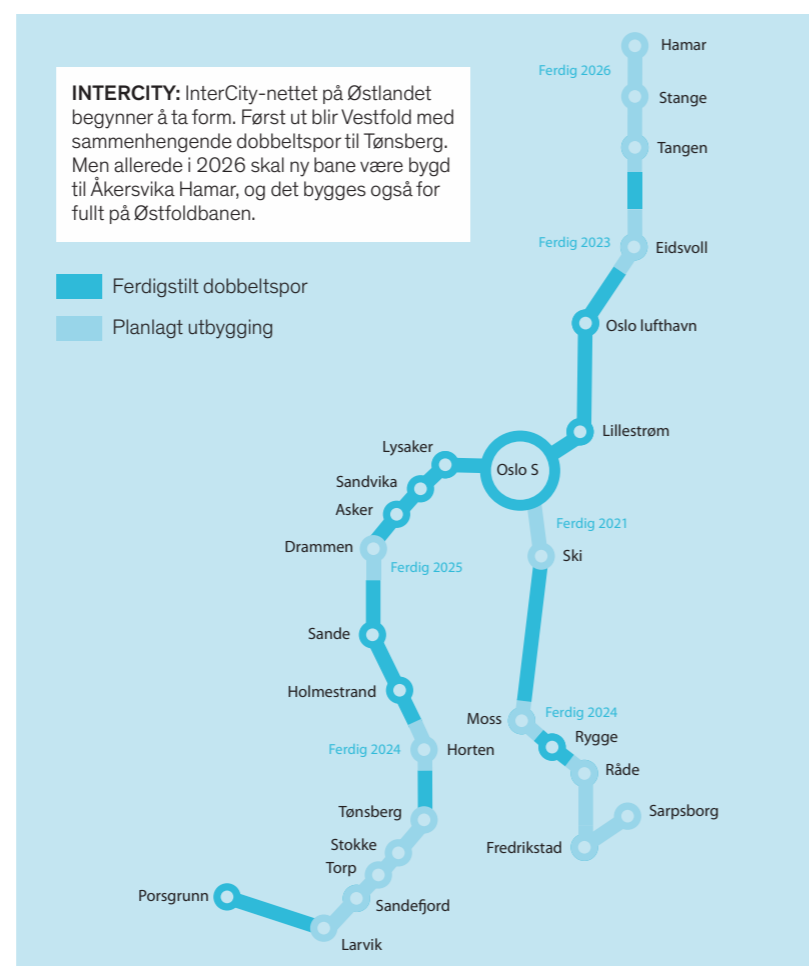
stasjonene Drammen og Gulskogen er sammen med dobbeltsporet mot Vestfold kostnadsberegnet til halvparten av Follobane-prosjektet. Men det er ikke bare jernbanen som skal bygges ut i Buskerudbyen. Her skal bygges nytt sykehus og ny bybru i samme periode. I Drammen skal det bygges for nærmere 40 milliarder kroner, og det vil stille helt spesielle krav til byggherrer, entreprenører og kommune.

De to siste brikkene. Fra Drammen stasjon skal dobbeltsporet gå i en åtte kilometer lang betong- og bergtunnel under tettbebyggelsen og komme ut i dagen like før en eksisterende dobbeltsporet jernbanebru over E18 sør på grensen mellom Drammen og Sande.

Nykirke-Barkåker (nord for Tønsberg), består av nytt dobbeltspor fra Nykirke (sør for Holmestrand) til Barkåker – en strekning på totalt 13,6 kilometer. Strekningen får to bruer, fire tunneler (totalt 5,3 km) og en ny stasjon ved Horten (Viulsrød) litt sør for Skoppum.



STOR INTERESSE: – Vi opplever større interesse for oppdrag som gjelder jernbaneteknikk, sier Stine Ilebrekke Undrum, prosjektleder for Vestfoldbanen.



Fra kryssingsspor til 250 km/t

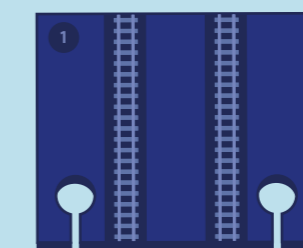
Moderniseringen av Vestfoldbanen startet med Skoger-, Sande- og Nykirke kryssingsspor på 1990-tallet. Nå bygges det dobbeltspor for toghastighet på oppimot 250 km/t.

Ved å rette ut de eldste og mest kurverike delene med lav hastighet og bygge kryssingsspor slik at møtende tog mellom Tønsberg til Drammen ikke måtte stanse, skulle reisetiden gjennom Vestfold reduseres. Planene for en ny firefelts E18 fikk raskere politisk gehør og finansiering enn dobbeltspor på Vestfoldbanen.

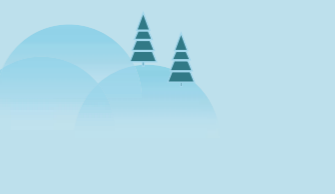
Slik var det frem til 2009. Da løftet jernbanedirektør Elisabeth Enger og samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (Sp) ambisjonene. Reisetiden Oslo-Skien skulle kuttes fra 2 ½ time til 90 minutter – og Tønsberg-Oslo til en time med fire tog i timen.

Jernbaneverket ble i 2009 bedt om å bygge Barkåker-Tønsberg for minimum 200 km/t, Holmestrand-prosjektet ble bestilt tilrettelagt for 250 km/t og «Eidangertunnelen», et 22,5 kilometer langt nytt spor mellom Larvik og Porsgrunn, ble besluttet bygget som dobbeltspor for 250 km/t slik at planene om Grenlandsbanen – med en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen – skal kunne realiseres en gang.

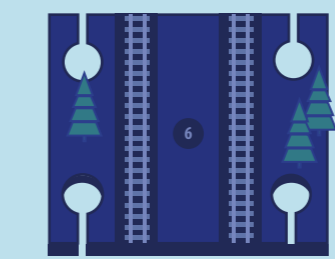
Det nye dobbeltsporet mellom Larvik og Porsgrunn som kuttet reisetiden mellom Vestfold og Grenland fra 34 til 12 minutter, ble tatt i bruk i september.



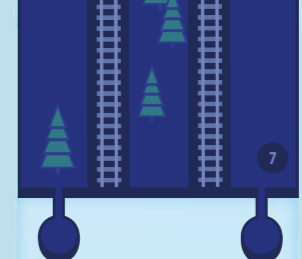
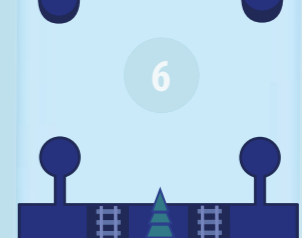
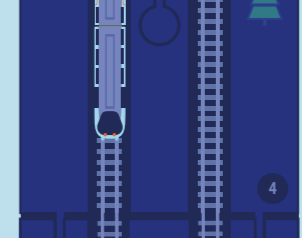
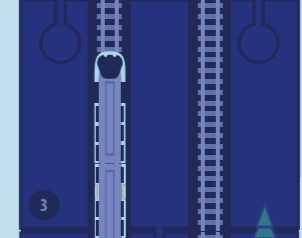
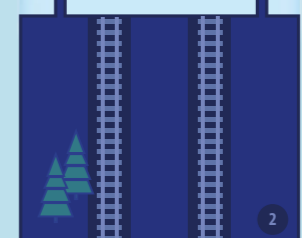
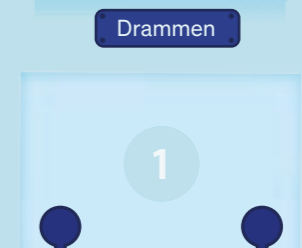
BERGSENGA-ÅSHAUGEN
 Lengde dobbeltspor: **5,8 km**
 Fullført 2001



HOLM-NYKIRKE
 Lengde dobbeltspor: **14,3 km (12 km i tunnel)**
 Fullført 2016



BARKÅKER-TØNSBERG
 Lengde dobbeltspor: **7,7 km**
 Fullført 2011



DRAMMEN-KOBBERVIKDALEN
 Lengde dobbeltspor: **9 km**
 Anleggsstart: 2019
 Fullføres: 2025

KOBBERVIKDALEN-BERGSENGA
 Lengde dobbeltspor: **4,5 km**
 Fullført: 1995

ÅSHAUGEN-HOLM
 Lengde dobbeltspor: **12,5 km**
 Fullført 2001

NYKIRKE-BARKÅKER
 Lengde dobbeltspor: **13,6 km**
 Anleggsstart: 2019
 Fullføres: 2024

Systematikerens i Drammen

Kjersti S. Læknes planlegger hva hun skal ha til middag en måned framover. Det personlighetstrekket nyter Bane NOR nå godt av.

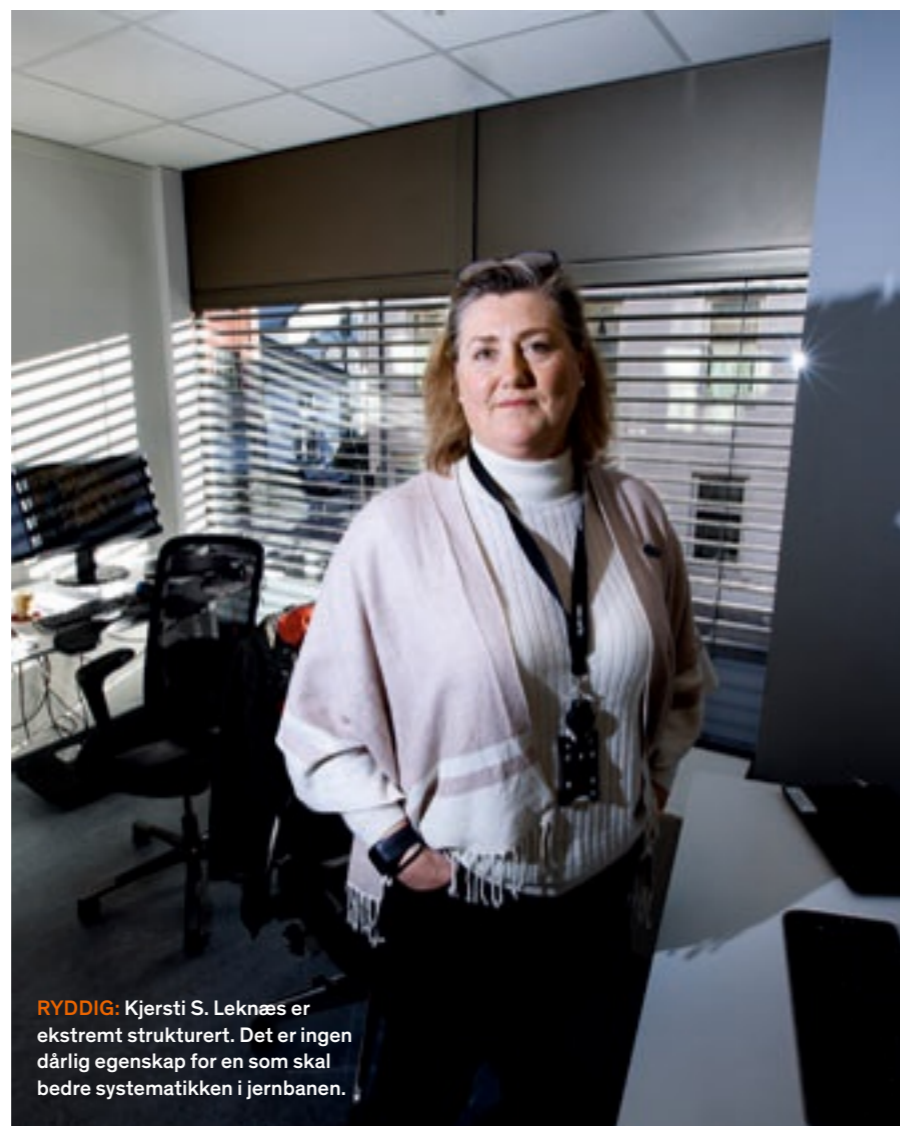
TEKST OLA HENMO FOTO PAAL AUDESTAD

I erkjennelsen av at for mange prosjekter har endt med overskridelser, mangelfull kvalitet, forsinket overlevering og smertefulle sluttoppgjør, besluttet Bane NOR i fjor å innføre en ny måte å jobbe på. Heretter skal alle store prosjekter gjennomføres med metoden for systematisk ferdigstilling. Det skal sikre at prosjektene blir ferdige til rett tid, innenfor budsjett og med riktig kvalitet.

Aksepterer ikke rot. – Dette er en ny og mer systematisk metode å jobbe på i jernbanen. Prosessen dokumenteres fortløpende, vi får bedre kontroll og unngår store etterarbeider når prosjektet er slutt, forteller Læknes når vi møter henne ved det som må være en av Norges ryddigste arbeidspulter hos Bane NOR i Drammen. For lederen av systematisk ferdigstilling i prosjektet Drammen-Kobbervikdalen aksepterer ikke rot, verken på jobb eller privat. Dette er en kvinne som blir frustrert dersom noen har flyttet på en kaffekopp i kjøkkenskapet hjemme, slik at ikke alle hankene står parallelt.

Utrolig deilig. – Jeg er ikke akkurat impulsiv, nei, jeg har sikkert en diagnose, sier hun og ler. Men å være strukturert, og i tillegg en selverklært fagidiot, har vært en klar fordel i arbeidslivet, der hun tidligere har jobbet med systematisk ferdigstilling i blant annet Statoil, før hun i juli i år begynte med det samme i Bane NOR. – Det er utrolig deilig å komme vekk fra olje og gass. Der svinger konjunktorene så voldsomt. Enten er alt rosenrødt, eller så er alt helsvart. Her er det mye mer forutsigbart, sier hun.

Fantastisk verktøy. Ifølge Læknes har innføringen av systematisk ferdigstilling allerede vist seg som svært nyttig i Bane NOR. Hun forteller at da Condotte, en av



RYDDIG: Kjersti S. Læknes er ekstremt strukturert. Det er ingen dårlig egenskap for en som skal bedre systematikken i jernbanen.

totalentreprenørene i Follobaneprosjektet, gikk konkurs, visste man akkurat hva de hadde levert og hva som gjensto, noe som gjorde det mye enklere for nye leverandører å vite hvor de skulle ta fatt. – Uten systematisk ferdigstilling ville ikke det vært mulig. Tidligere satt folk gjerne med hvert sitt lommeregnskap, noen Excel-ark og andre ting på egne pc-er, uten at noen hadde den fullstendige oversikten fra start til slutt. Og det var for lett å stikke sugerøret ned i kassa og hente ut litt flere midler hvis ikke alt gikk helt etter planen, sier hun. Prosjektet hun får ansvaret for å følge, er mindre enn Follobanen, men stort nok. Som en del av InterCity-satsingen på Østlandet skal det bygges ny, dobbeltsporet jernbane fra Drammen til Kobbervikdalen, i tillegg til at stasjonene Drammen og Gulslogen skal bygges om. Det innebærer blant annet seks kilometer fjelltunnel, 275 meter løsmasse-tunnel og 700 meter miljøtunnel.

Systematisk ferdig. Detaljreguleringsplan og utbyggingsavtale ble vedtatt i Drammen bystyre i april, og det er satt av midler til byggestart i neste års statsbudsjett. Forberedende arbeider er allerede i gang, men anleggsstarten skjer først neste år. Planen er at den nye jernbanestrekningen skal stå ferdig i 2025. Sjansen for at det skal lykkes, er ifølge Læknes blitt klart større etter innføringen av systematisk ferdigstilling. Den nye metodikken brukes heller ikke bare internt i Drammen-Kobbervikdalen. Lederne for systematisk ferdigstilling i alle Bane NORs store utbyggingsprosjekter møtes nå ukentlig og utveksler erfaringer. Læknes har spesielt tett kontakt med sin kollega i Nykirke-Barkåker-prosjektet. – Vi har faktisk en plan om å kunne steppe inn for hverandre ved avvikling av ferier, sier hun.

SimsalaBIM!

–Et gigantisk sprang. Nå blir det langt færre feil og alt går fortere, sier Tom F. Hansen om overgangen til å planlegge og prosjektere i tre dimensjoner.

TEKST OLA HENMO FOTO PAAL AUDESTAD

Foran to storskjermer demonstrerer en entusiastisk prosjektleder for underbygningssentreisen i Nykirke-Barkåker-utbyggingen hvordan noe med et så komplisert navn som 3D-modellering/BIM, har gjort hverdagen hans mye enklere og morsommere. – Tidligere tegnet vi alt på flate ark. Så måtte man tenke gjennom de ti lagene med tegninger og forsøke å danne seg et totalbilde. Det klarer ikke hodene våre. Nå modelleres alle objekter i 3D, og så legger vi inn informasjon om hvert eneste av dem, forklarer han.

Som eksempel viser han BIM-modellen (Building Information Modeling) av området rundt den kommende nye stasjonen som skal bygges like sør for Skoppum. – Den skal ligge i et næringsområde, med riksvei og med vann, avløp og strømkabler på kryss og tvers. I denne BIM-modellen har vi god oversikt over alle data,

og kan prosjektere riktig i forhold til all infrastruktur med en gang. Vi har hentet ut informasjon fra mange offentlige instanser, grunnboringsdata, geologiske opplysninger og har laserskannet terrenget. Det er så fint å kunne vise grunneiere, naboer, kommuner og entreprenører en god visuell fremstilling av byggverket, sier han.

I hyppige, tverrfaglige møter er modellen blitt diskutert og forbedret.

– Vi får en mye mer dynamisk prosess enn når alle fagområder skal sende et stort antall tegninger fram og tilbake, forteller Hansen.

Ypperlig grunnlag. Konsekvensen er at det også blir færre problemer når arbeidet med å bygge 13,6 kilometer nytt dobbeltspor, med en ny stasjon, to broer og fire tunneler, faktisk starter neste høst. Dagen før Jernbanemagasinet besøker ham i Tønsberg, har BIM-modellen blitt sendt ut som en del av grunnlaget for en av to totalentrepriser. Ifølge Hansen vil de få en ypperlig plattform å utforme tilbudene sine på.

– Nå skal totalentreprenørene detaljprosjektere og optimalisere, og med dette grunnlaget vil det gå mye fortere. Dessuten forventer vi færre konflikter mellom entreprenører og oss som byggherre når byggingen begynner, bebuder han.

Uten BIM ville det ifølge Hansen i et så stort prosjekt blitt betydelig flere prosjekteringsfeil.

– Det har jeg opplevd i alle tidligere prosjekter. Når det for eksempel har vært nødvendig å flytte en kum, har den ofte krasjet i en vannledning eller en strømførende kabel man ikke har visst om. Nå er all informasjon lettgjengelig for alle fagområder, og vi oppdager de potensielle problemene før gravemaskinen står i byggegropa, sier sivilingeniøren som har vært i Jernbaneverket/Bane NOR i ti år.

Håper på fortgang. Helst skulle Hansen benyttet BIM-modellen i enda større grad, men ikke alle er like lei av papir og dokumenter som ham. Ennå er det flere barrierer som skal passeres, både internt og eksternt. Men han er ikke i tvil om at 3D er framtida.

– Modellen åpner for en helt ny verden, både i bygge- og driftsfasen. Den kan både knyttes opp mot kostnadsstyring, fremdriftsstyring og systematisk ferdigstilling i byggefasen. Gevinsten vil være stor i styring og kontroll av utbyggingsprosjekter i Bane NOR, og i siste omgang en enda bedre jernbane når den står ferdig, konkluderer prosjektleder Tom E. Hansen



FÆRRE FEIL: Tom F. Hansen er overbevist om at 3D-modellering sørger for en mer sømløs gjennomføring av store prosjekter.



Lærer noe nytt hver dag

For Hanne Disch Kihle, som er kastet fersk inn i tøffe byggelederoppgaver på Eidsvoll, kjennes det godt å ha veteranen John Sæther som mentor.

TEKST OLA HENMO FOTO SIV DOLMEN



MATJORD: Når IC-utbyggingen forbi Eidsvoll er klar, skal den fine matjorden som ligger gjemt under snø og Hanne Disch Kihles føtter tilbakeføres til bøndernes åkrer.

26 år gamle Disch Kihle fikk trainee-stilling i Bane NOR allerede før hun hadde fullført mastergraden i miljøfysikk og fornybar energi ved NMBU i Ås. For en som er opptatt av miljø og bærekraftige løsninger, var valget av arbeidsgiver enkelt.

– Jernbanen er det mest framtidsrettede transportmiddelet. Vi var mange på studiet som søkte oss hit, forteller hun da vi møter henne ved Bane NORs anleggsrigg ved Eidsvoll stasjon.

Matjord er kjempeviktig. Her har hun siden november i fjor vært byggeleder for matjordkontrakten på Venjar-Eidsvoll-Langset-utbyggingen, som skal sørge for at det går dobbeltspor fra Oslo S helt til Espå i 2023. Topplaget – de 30 øverste centimeterne – er blitt fjernet i en ti kilometers strekning og lagret i ranker langs sporet. Når prosjektet er ferdig, skal denne fine matjorden tilbakeføres til åkrene.

– Matjord er jo en kjempeviktig ressurs, derfor er det avgjørende at vi tar vare på den, forklarer hun.

I tillegg er store mengder dypereleggende jord deponert i raviner. Når toppjorden legges oppå disse, blir også de omskapt til fine, nye åkre og beiteområder.

Godt samarbeid. Men inntil det skjer, skal Disch

Kihle være byggeleder for fundament og føringsveier. Hun skal passe på at de tusenvis av kablene som vi aldri ser, er på riktig plass. Til hjelp i dette kompliserte arbeidet har hun John Sæther. En 72-åring med erfaring fra kjempeprosjekter som dobbeltsporet Ski-Moss, stasjonene på Nationaltheatret, Lysaker og Asker, Gardermobanen og fellesprosjektet Langset-Kleverud.

Han synes det har vært en fornøyelse å jobbe med Disch Kihle.

– Hun er så lett å samarbeide med, er så interessert, tar alt så lett og går 100 prosent inn for oppgavene. Dagene kan bli lange, men hun mukker aldri, sier han.

Rosen gjengjeldes fra Hanne. – Det har vært ekstremt bra å ha John som mentor. Jeg lærer noe nytt hver dag, kan spørre ham om hva som helst, opplever aldri at han synes spørsmålene mine er dumme, forteller hun.

Fra teori til praksis. I det hele tatt har Disch Kihles møte med arbeidslivet vært en fest.

– Dette er min første ordentlige jobb. Jeg kommer rett fra skolebenken, der alt var teori. Å få være med på et så stort prosjekt fra A til Å, se at noe faktisk blir bygget, at planene virkeliggjøres i konkrete,



Jeg gleder meg til alt er ferdig, til å kunne si: «Denne bygde jeg!»

HANNE DISCH KIHLE,
trainee i Bane NOR



VISER VEI: Som fersking i Bane NOR har Hanne Disch Kihle enorm nytte av hjelpen fra veteranen John Sæther.

fysiske ting, og å ta raske avgjørelser når noe dukker opp underveis, er utrolig gøy. Jeg gleder meg til alt er ferdig, til å kunne si: «Denne bygde jeg» Og så er det et ekstremt samhold i den tverrfaglige gruppen, skryter Disch Kihle.

Gir noe videre. – Sånn er det jo i prosjekter: Vi jobber sammen mot et felles mål, utveksler kunnskap og erfaringer, og det er kjempekoselig å få gitt noe videre, sier Sæther, som pensjonerer seg til sommeren etter å ha jobbet med prosjekter i jernbanen siden 1991.

Mens han skal bruke pensjonisttilværelsen til å fiske, gleder Disch Kihle seg til en forhåpentlig lang karriere hos Bane NOR.

– Jeg er fra Hønefoss, så det ville ikke vært meg imot å bli med på å bygge Ringeriksbanen når vi er ferdige her, slutter hun.

VENJAR-LANGSET
Lengde dobbeltspor:

13 km

Ferdig:
2023

I 2023 skal det være bygd sammenhengende dobbeltspor mellom Venjar og Langset ved Minnesund. I 2026 skal det være forlenget til Åkersvika sør for Hamar. Reisetiden fra Hamar til Oslo er beregnet til 55 minutter når byggingen er ferdig.

Ferdigstilt dobbeltspor
Planlagt utbygging



Flerkulturelt på Follobanen

Med engelsk som prosjektspråk får spanske Alberto Lorente, norske Kristin Slaaen Rørvik og arbeidere fra nesten 40 land kommunikasjonen til å fungere på Follobanen.

TEKST OLA HENMO FOTO PAAL AUDESTAD



Faktisk har is på bakken vært en større utfordring enn lappeteppet av morsmål og kulturer. Arbeidskokken inkluderer blant annet meksikanere, polakker, peruanere, pakistanere, svensker og indere, og ikke alle fra sydligere breddegrader er like fortrolige med det norske vinterunderlaget.

Etter at en spansk innkjøpsleder tryna på sykkel og ble mørbanket, ble de ansatte kurset i hvordan de skal holde balansen på glatta. På plansjer ble de oppfordret til å gå som pingviner og legge tyngden på forreste bein. Siden har alt gått så meget bedre.

Albert Lorente fra Barcelona har holdt seg på beina siden han kom hit i januar 2016. Han er brudd- og planleggingskoordinator for den spanske totalentreprenøren Obrascón Huarte Lain S.A. i delprosjekt Ski, og har solid erfaring med gigantiske oppgaver fra byggingen av 13 nye metrostasjoner i hjembyen.

Så faglig kjente han seg trygg. Verre var det plutselig å måtte snakke engelsk.

– Det var vanskelig til å begynne med, og skapte en del misforståelser. Men de var egentlig mer kulturelle enn språklige, forteller han på mer enn akseptabel engelsk når vi treffer ham i Ski.

For hva betyr egentlig en nordmanns «skal dere jobbe med dette?» Når Lorente og hans spanske kolleger svarer «ja», innebar ikke det nødvendigvis at de hadde planer om å utføre jobben akkurat den dagen eller uken; det betydde at den kom til å bli gjort. Det tok tid for de forsto at for den norske byggherren Bane NOR betydde spørsmålet «skal dere gjøre jobben NÅ?»

En annen utfordring var den norske arbeidsmiljøloven. At det ikke bare var å be folk fortsette å jobbe til de var ferdige, slik mange av spanjolene var vant til.

Passert 70 prosent ferdig. Mens vi snakker, viser Lorente og prosjektstyringsleder i Bane NOR delprosjekt Ski, Kristin Slaaen Rørvik, oss rundt på det enorme anleggsområdet rundt Ski stasjon. Der er det nå mulig å se ut hvordan kollektivknutepunktet kommer til å se ut når den første delen av nye Ski stasjon etter planen åpner neste år. I fjor åpnet Bane NOR nye Nordbyveien bro, som er bygd for å få plass til en bredere jernbanetrasé. Inne på stasjonsområdet er selve betongkonstruksjonene for plattform 1 og 2 nå ferdige, og ute på dagsonen begynner tunnelportaler og sporarbeider virkelig å ta form.

Hele Follobaneprojektet er i skrivende stund 70 prosent ferdig, og det jobbes daglig «på spreng» for å realisere åpning rett etter overlevering i desember 2021. Da vil turen fra Oslo S til Ski gå unna på 11 minutter – halvert tid

Like fort kjører naturlig nok ikke de enorme, 150 meter lange tunnelboremaskinene som bryter seg vei gjennom fjellet. Men med en fart på i gjennomsnitt 10-20 meter dagen nærmer de to sørgående tunnelboremaskinene seg dagsonen i Ski, der de skal dukke fram i lyset til våren neste år. De to nordgående tunnelboremaskinene inn mot Oslo sentrum hadde gjennomslag i september i år til stor jubel.

Slaaen Rørvik er totalt sett godt fornøyd med faktisk fremdrift og det flerkulturelle felleskapet som skaper den. Og ikke bare er de ansatte hos vår totalentreprenør i delprosjekt Ski arbeidsomme; de er også veldig høflige og blide. Noen av dem har sagt at det mest frustrerende med å snakke engelsk er at språket ikke har høflighetsform på samme måte som det er på spansk – de skulle gjerne vært enda høfligere.



Av respekt for landet man besøker, skal man lære seg språket.

ALBERTO LORENTE, brudd- og planleggingskoordinator



I RUTE: Kristin Slaaen Rørvik og Alberto Lorente (i midten) forsikrer seg om at alt er i rute i undergangen ved den nye stasjonen i Ski.



Follobanen bygges for 100 års levetid.

KRISTIN SLAAEN RØRVIK, prosjektstyringsleder



Konkrete resultater. Selv har Slaaen Rørvik tidligere jobbet med undervannsinstallasjoner i olje- og gassbransjen. Det var også veldig spennende, men resultatene på havbunnen var jo ikke akkurat synlige for folk. En av de store gledene ved å jobbe med prosjektet i Ski, er vissheten om at resultatet av arbeidet er så konkret for så mange mennesker.

– Follobanen bygges for 100 års levetid. Jeg gleder meg til å kunne stå på nye Ski stasjon med mine barn, og deretter med barnebarn og oldebarn og stolt si: Dette var mamma/bestemor/oldemor med på å bygge!

Også Lorente vil være til stede på åpningen av stasjonen, men med kone og familie i Spania vender han nok hjem etter hvert. Det er det slett ikke sikkert alle de utenlandske arbeiderne på Folloprosjektet gjør. Mange av dem har fått sin første jobberfaring i Norge, og de kan tenke seg å bli med på flere store prosjekter her framover. Derfor går så å si alle på norsk kurs ved siden av jobben.



Det gjør også Lorente, men han medgir at uttellingen hittil har vært minimal.

– Jeg får ikke praktisert. Jeg jobber så lange dager og er hjemme i Barcelona omtrent annenhver helg. Men av respekt for landet man besøker, skal man lære seg språket. Og nå forstår jeg iallfall hva jeg handler i butikken.

Follobanen mellom Oslo og Ski er et gigantisk prosjekt som innebærer ny kollektivterminal i Ski og en stor omlegging av spor ved Oslo S. I årene framover skal det også bygges ny jernbane gjennom Moss. Det er ennå ikke fastsatt når nytt dobbeltspor står ferdig til Sarpsborg.

OSLO – SKI
Lengde dobbeltspor: **22 km** | Ferdig: **2021**

SANDBUKTA-MOSS-SÅSTAD:
Lengde dobbeltspor: **10 km** | Ferdig: **2024**

 Ferdigstilt dobbeltspor
 Planlagt utbygging



Mennesketomt i Moss

121 bygninger, 69 av dem bolighus, rives for å gi plass til nytt dobbeltspor og stasjon i Moss. Sånt skaper sterke følelser.

TEKST OLA HENMO FOTO SIV DOLMEN

Før alt blir bedre, blir det verre. Noen dager før gravemaskinene rykket inn for alvor 5. november, rusler Jernbanemagasinet gjennom Nyqvistbyen, Moss' eldste strøk, sammen med Trygve Sørbø Kvarme, Bane NORs enterpriseansvarlige for rivingen.

Det er en spøkelsesby. Vi går i trange, folketomme gater, mellom gamle, forlatte trehus med planker foran vinduene. Vegger er tilgriset av graffiti. Sjøppelkasser er overfylt, postkasser renner over av vasne aviser og reklame.

– Folk i Moss sier at dette aldri kommer til å gå bra, særlig har de vært bekymret for hva det vil bety for trafikforholdene i byggeperioden, sier Kvarme.

En gjennomgang av sosiale medier og leserbrev i lokalavisen, dokumenterer at han ikke overdriver. Der har temperaturen til tider vært skyhøy.

–Men det skal bli fint å sette i gang med byggingen og komme videre, og vise at dette blir bra til slutt, legger han til.

En halv time til Oslo. Årsaken til at husene må rives, er at det skal bygges 10 kilometer dobbeltspor i ny trasé fra Sandbukta i nord til Rygge i sør. Prosjektet inkluderer to nye, lange tunneler, og en helt ny stasjon i Moss. At grunnforholdene bød på mer sand og kvikkleire enn antatt, har medført at flere hus må vekk enn opprinnelig planlagt.

–Men når alt står klart i 2025, åpner det for flere avganger i begge retninger både for lokal- og InterCity-tog. Turen til Oslo vil unnagjøres på en halvtime.

Kjent lenge. I 20 år har det ligget i kortene at dagen fram til den nye stasjonen vil gå gjennom Nyqvistbyen. Siden har lysten til å investere i og ruste opp området vært begrenset. Mange av husene har vært leid ut eller brukt som sosialboliger. Helt til det siste har nøkler blitt innlevert fra leieboere.

Jernbanemagasinet blir med ham inn i en av de



EMPATI: For Trygve Sørbø Kvarme har det vært viktig å vise medfølelse med alle dem som har måttet forlate hjemmet sitt i Moss.

siste leilighetene Bane NOR har overtatt.

– Her var det en leietager vi ikke visste om, forklarer han.

Beboeren har etterlatt seg en utrangert PC, men ellers ryddet greit etter seg. Det er det ikke alle som har gjort. Selv om eierne etter avtalen skal etterlate leilighetene som om det var et ordinært salg, har mange latt skrotet sitt bli stående.

Nå skal alt miljøfarlig materiale sorteres og gjenstander av eventuell antikvarisk verdi ivaretas, før gravemaskinene jevner huset med bakken.

For Kvarme har det vært viktig å behandle dem som motvillig forlater sine hjem, med mest mulig empati. Dessuten har innbyggernes sikkerhet stått i høysetet. Like etter vårt besøk skulle prosjektet til den lokale barneskolen og lære elevene hvordan de skal forholde seg til anleggsmaskinene på skoleveien.



SKAL RIVES: I dagene før rivingen startet var det ingenting som minnet om tidligere idyll i Nyqvistbyen, Moss' eldste strøk.



Å rive så mange boliger midt i en by er veldig tøft.

TRYGVE SØRBØ, Bane NORs enterpriseansvarlige for rivingen

Gått greit. Bane NOR har gjort grunnvervene over flere år. Eierne har fått tilbud om erstatning blant annet basert på en verddivurdering både fra sin egen og Bane NORs takstmann, og de fleste har akseptert både budet og overtagelsesdato. Totalt har staten brukt rundt 700 millioner kroner på kjøpene.

Noen av huseierne har nektet å akseptere tilbudet de har fått, andre ville heller ikke gi Bane NOR tiltrede. Disse sakene har havnet i skjønnsretten, der totalt 27 tvister har vært eller er til behandling.

Ut må beboerne uansett. Kvarme Sørbø synes det har vært en krevende tid men at det nå skal bli godt å komme videre i neste fase av utbyggingen

–Å rive så mange boliger midt i en by er veldig tøft. Det betyr at mange må flytte fra sine hus og hjem og det skjønner jeg er vondt, slutter han.



BET SEG FAST: Noen beboere drøyde i det lengste, men alle kom seg ut før gravemaskinene rykket inn i november.

Kundenees nye ambassadør

Han har erfart hvordan et selskap blir kundenes favoritt. Nå har Hans Kristensen store ambisjoner om å gjøre hele jernbanen mye mer kunderettet.

TEKST TORE HOLTET FOTO SIV DOLMEN

– Alle har en kunde, mener Hans Henrik Kristensen og presiserer at han snakker om kunder i overført betydning: - En eller annen er jo mottaker av de tjenester og oppdrag vi utfører. Tenker vi sånn, skjer det noe spennende!

Jernbanemagasinet møter den nye direktøren for persontrafikkavtaler i Jernbanedirektoratet; mannen som nå sitter i førersetet for den omstridte konkurranseutsettingen av persontrafikken på norske skinner.

Før han tiltrådte i begynnelsen av oktober, hadde han 18 år bak seg som leder i Flytoget – et selskap som kundene elsker. Gang på gang har nemlig Norsk Kundebarometer kåret Flytoget til et av de aller mest populære selskapene i Norge.

– Suksessen har ikke kommet av seg selv. Det skal jeg love deg, sier Kristensen, som ikke nøler med å gi mye av æren til sin toppleder de første åra: Berit Kjøll. Det var under hennes ledelse at fundamentet for det norske jernbaneeventyret ble bygget. Selskapet ble som kjent skilt ut fra NSB, og har de siste åra hevdet seg imponerende i konkurranse med sitt tidligere morselskap.

Bratt læringskurve. Hans Kristensen er drammenser på sin hals, og han minner oss på hva som en gang var mantraet i hjembyen: «Kom deg inn i jernbanen, så er du sikret.» I tillegg til at Drammen var et sentralt knutepunkt for jernbanen, var jernbaneverk-

MØTE MED

Navn:
Hans Henrik
Kristensen, 58

Aktuell:
Ny direktør for person-
trafikkavtaler i
Jernbanedirektoratet.

Bakgrunn:
Har vært organisa-
sjonssjef, driftsdirektør,
direktør for teknikk
og sikkerhet i Flyto-
get AS, hvor han også
har fungert som adm.
direktør i to perioder.
Tidligere hadde han
flere lederjobber i Hydro
Aluminium.

stedet på Sundland den virkelige store arbeidsplassen. Men unge Kristensen så ikke for seg et NSB-liv i hjembyen. Som nyutdannet økonom fra BI rettet han blikket mot det private forretningslivet. I en alder av 25 år ble han tilsatt som distriktssjef for et utvalg av Narvesens kiosker.

– Her skulle jeg fortelle drevne damer – med et langt yrkesliv bak seg – hvordan de skulle gjøre jobben sin. Det var en interessant erfaring, bemerket han og ler. – En bratt læringskurve, kan du si. Jeg fikk i alle fall en rask overgang til voksenlivet!

Da han senere ble tilbudt framskutte posisjoner, nølte han mer enn en gang før han lot seg overbevise av støttende toppsjef.

Ville ikke til NSB. Kristensen har vært sjef i hele sitt yrkesliv. På 90-tallet i Hydro Aluminium. Her begynte han som personalsjef for så å bli produksjonssjef for valseverket i Holmestrand. Etter hvert ble han kalt inn til hovedkontoret i Oslo, og derfra ble han sendt ut som «ryddegutt» i flere av Hydros fabrikker. Det gjorde at det i 1999 dukket opp et nytt jobbtillbud – i NSB.

– Jeg svarte at dette ikke var noe jeg så for meg, innrømmer Kristensen i dag. Men da han fikk høre at det handlet om å etablere det som i dag er Flytoget, takket han ja. I januar 2000 tiltrådte han som organisasjonssjef i daværende NSB Gardermobanen AS og ledet omstillingen «fra forvaltning til

Vår jobb er å sørge for at alle lykkes, både hver for seg og sammen.

HANS KRISTENSEN



MORSOMT: – Det er morsomt å bytte jobb i voksen alder. Det er det virkelig!



KUNDEN I FOKUS: For å kunne gi kundene et stadig bedre tilbud vil Hans Kristensen utfordre alle aktørene i sektoren om å samle seg om noen felles mål.

“

Jernbanedirektoratet må finne balansen mellom å være kravstiller og medspiller.

HANS HENRIK KRISTENSEN,
ny direktør for persontrafikkavtaler i Jernbanedirektoratet.



Hvordan kommer du til og fra arbeid?

Jeg pendler med tog. Tidligere kunne jeg gå på et nesten tomt flytog i Drammen og gå av på Oslo S, der de fleste kundene kommer på. Nå trenger jeg heller ikke bry meg om rutetabellen, som NSB-pendler; togene går jo hele tiden.

Du er også opptatt av konkurranse på fritida?

Ja, jeg spilte elitebandy i 18 år. Nå har jeg det moro sammen med veteraner i Drammen Bandy. Men når vi får på oss skøytene, da er det alvor!

Hva gir deg energi?

Familie gir meg energi. Jeg følger opp to gutter som spiller fotball. Vi har nettopp fått en valp, og jeg har verdens flotteste samboer!

forretning» og «fra prosjekt til drift.»

Hans Kristensen bygde opp driftsorganisasjonen til Flytoget AS, og siden har han vært både driftsdirektør (det het egentlig servicedirektør fordi Berit Kjøll ville framheve viktigheten av å tenke service) og direktør for teknikk og sikkerhet. I to perioder har han også fungert som administrerende direktør. Og da Flytoget etablerte en prosjektorganisasjon for å delta i den store konkurransen om å kjøre på flere norske spor, ble Kristensen satt til å lede det arbeidet.

Flytoget var det første selskapet som ble pre-kvalifisert – før styret bestemte at Flytoget ikke skulle delta, i alle fall ikke i den første konkurransen.

Felles mål. En bred jernbanebakgrunn og fersk konkurranseerfaring gjorde at Kristensen ble inspirert da han forsto at den nye direktørstillingen i Jernbanedirektoratet var ledig. Etter fire-fem intervjuer var jobben hans.

– Det er morsomt å bytte jobb i voksen alder. Det er det virkelig! utbryter han og gleder seg over at han er blitt så godt mottatt, og han stråler: – Her er masse flinke folk. Det er litt gründerånd her, og det er moro. Kristensen registrerer at flere mennesker og selskaper ennå strever med å finne sin posisjon nærmere to år etter at det nye jernbanesystemet ble etablert. Den nye direktøren er glad for at hans nye toppsjef har etterlyst felles mål for hele sektoren.

– Et mål må være målbart, og det må være mulig å nå. Og det er noe organisasjonen – og sektoren – må være omforent om. Når statsråden sier at hensikten med jernbanereformen er å skape en stadig bedre hverdag for de reisende, må vi bryte ned hans visjon i konkrete mål og for eksempel spørre oss: Hvor mange togreisende skal vi ha i 2025? Og da må vi utfordre alle aktørene i sektoren på det.

Å lykkes sammen. Kristensen er opptatt av å tydeliggjøre rollene til alle som i dag utgjør norsk jernbane: – I og med at jernbanesektoren blir mer fragmentert og flere operatører kommer til, er det behov for et direktorat som gis myndighet til å utøve sektor-

styring. Fremdeles opplever mange at de jobber i motvind. Slik kan vi ikke ha det. Vår felles jobb er å få mer tog for pengene, at toget tiltrekker seg flere passasjerer til lavere kostnad for det norske samfunnet. Da må vi lage systemer der vi unngår omkamper og unødvendige konflikter. Selvfølgelig er det sånn at alle ønsker å lykkes hver for seg. Vår jobb er å sørge for at alle lykkes, både hver for seg og sammen.

Kravstiller og ressurs. – Tror du konkurranseutsettingen av persontrafikken blir en suksess?

– Ja, brukt på rett måte blir det en suksess. Konkurransen for konkurransens skyld er helt feil. Men: Konkurransen fungerer når du har et potensial til å drive virksomheten mer kunderrett; flere kunder og bedre kostnadsutnyttelse. Resultatet av konkurransen om den første trafikpakken tyder på at dette er mulig. Nå må vi lage gode oppfølgingsverktøy og etablere en god samarbeidsplattform slik at nye operatører får tilstrekkelig drahjelp. Når avtalen er skrevet, er det ikke bare å lukke boka og tro at ting går av seg selv i åtte år. Sånn er ikke verden. Jernbanedirektoratet må finne balansen mellom å være kravstiller og medspiller. Det er en rolle direktoratet må arbeide for å etablere overfor alle aktører i sektoren.

Mye å lære. – Det tegnes flere skremmebilder som følge av mer konkurranse?

– Jeg ser noen mener at vi tiltrekker oss profittegere som kun vil maksimere fortjeneste, men jeg mener vi må snu på det: Her kommer det inn aktører som har erfaring fra betydelig mer kompleks jernbanedrift enn det vi har i Norge. Det er klart vi har mye å lære. Jeg tror læringselementet blir underverdert. Når noen sier at sikkerheten settes i spill, underforstått at man vil tenke profitt og dermed redusere på kravene, da vil jeg si: Ikke tale om! Dette er ikke riktig! Sikkerheten er ikke gjenstand for konkurranse, og passasjerernes sikkerhet vil alltid ha høyeste prioritet. Det er helt avgjørende når vi i enda større grad setter kunden i sentrum, konkluderer direktør Hans Henrik Kristensen.

NATO på skinner

NATO-øvelsen Trident Juncture har vært en gigantisk logistikk- og transportøvelse der bruken av jernbanetransport har økt vesentlig. – Transport av tungt forsvarsmateriell på jernbane er veldig effektivt og nyttig for oss, sier major Henning Richardsen.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM





FOTO: TORBJØRN KJOSVOLF/FORSVARET

HELL: Norske Leopard stridsvogner kjøres om bord på jernbanevogner på Hell stasjon.

På store deler av Østlandet og i Trøndelag har den største NATO-øvelsen i Norge på flere tiår vært en del av hverdagen denne høsten.

Selv om selve øvelsen der øvingsstyrkene sto opp mot hverandre bare varte et par ukers tid, var transport- og logistikkdelen langt større.

– Vi har egentlig vært på øvelse helt siden begynnelsen av september, forteller major Henning Richardsen og stabssersjant Anders Estenstad. Richardsen er seksjonssjef for Transport-kontrollseksjonen ved Forsvarets transportskole.

– I forbindelse med øvelse Trident Juncture har vi for første gang organisert alt av transportarbeid på terminaler og havner, flyplasser, vei og jernbane sammen, forteller Richardsen. Når vi vet at hele 53 000 mennesker fra så å si alle NATO-land og også Sverige og Finland har kommet til øvelsesområdet med alt sitt utstyr, våpen og kjøretøy, så kan vi nå dimensjonene på det hele.

Jernbanetransport er revitalisert. – Forsvaret har siden rundt 2010 tatt opp igjen bruken av jernbane, forteller Richardsen. Utover på 1990-tallet og første del av

2000-tallet forsvant nesten all bruk av jernbane, men dette er nå kraftig endret.

– Vi bruker jernbane så mye vi kan. Forsvaret har egne jernbanevogner der de tyngste stridsvognene av typen Leopard kan kjøres på og fraktes over lange avstander. Dette er så store, brede og tunge kjøretøy at det krever større ressurser å flytte dem på veg. Men vi bruker også jernbanetransport ved forflytning av en rekke andre typer beltegående og hjulgående kjøretøy, forteller Anders Estenstad. Han jobber særlig med mottaket av de internasjonale styrkene.

– Når skipene ankommer, har vi en mottaksorganisasjon klar. Under øvelsen har den nordlige delen vært norsk-ledet og den sørlige delen amerikansk-ledet. Likevel er alt dette samordnet. Dette gir veldig god trening i både selve utførelsen av transportene og ikke minst i samarbeid og samhandling, sier Estenstad.

Totalforsvaret. Jernbanen inngår som en viktig del av totalforsvaret, og oppgavene er nøye avstemt.

– Vi i Forsvaret har et utstrakt samarbeid med både togselskapene og med Bane NORs folk for å få dette til å gli, understreker Henning Richardsen. – Vi planlegger og

FAKTA

Øvelse Trident Juncture

- ▶ Største militærøvelse i Norge siden 1980-tallet
- ▶ 53 000 soldater fra mer enn 30 land
- ▶ Berørte særlig Trøndelag, Hedmark, Oppland og Østfold
- ▶ Øvelsen omfattet også det gjeninnførte totalforsvaret (herunder jernbane)
- ▶ Jernbanetransport foregikk særlig fra terminaler i Trøndelag og Østfold
- ▶ 27 havner, flyplasser og jernbaneterminaler var i bruk

leder laste- og losseoperasjonene, men det er jernbanens folk som står for alt av jernbanesikkerhet. Det inkluderer også ettersyn og sikring av lasten.

– Hvilke erfaringer har dere gjort dere?

– Vi har brukt jernbanen så mye som mulig for å avlaste vegnettet. Også jernbanen har noen tyngde- og lengdebegrensninger, men i det store og hele har det fungert godt. NATO har egne standarder og prosedyrer for hvordan jernbanetransporter skal gjennomføres, og vi ser at planverket også fungerer i praksis og i stor skala. Det er nytt for oss å foreta en slik storskalaøving som dette, og erfaringene vi



FOTO: TORBJØRN KJOSVOLF/FORSVARET

TUNGE: Særlig for tyngre kjøretøy og er jernbanaetransport godt egnet. Her sjekkes stridsvognene før avgang.



FOTO: NIAL SVINGHEIM

GODE ERFARINGER: Henning Richardsen (t.v.) og Anders Estenstad har gjort seg verdifulle og gode erfaringer for Forsvaret med bruk av jernbane i stor skala i høst.



FOTO: FREDRIK RINGNES/FORSVARET

200 TOG: 200 tog var i trafikk for Forsvaret under Trident Juncture som hadde deltakere fra alle NATO-landene, samt Sverige og Finland. Her forgår utlasting av danske stridsvogner i Elverum.



Vi har brukt jernbanen så mye som mulig for å avlaste veinettet.

HENNING RICHARDSEN, major, Forsvarets transportskole

høster er verdifulle. En annen stor fordel med jernbanetransport er at det er veldig lett å kontrollere. Vi vet alltid nøyaktig både hvor transportene befinner seg og at hele transporten er med, smiler Richardsen.

Materiell. Forsvaret eier altså et antall egne godsvogner for militærtransportene. I tillegg leies det inn vogner fra togselskapene ved behov. Det er også et større antall utenlandske vogner i bruk under øvelsen.

Forsvaret har nå en rammeavtale med Grenland Rail for de norske transportene, men flere andre togselskaper, blant andre CargoNet, har oppdrag med å trekke militærtog for andre nasjoner sine styrker. Dessuten har det ankommet direktetog med tungt materiell fra både Mellom-Europa og fra de andre nordiske landene.

– I Norge har vi nå fornyet våre mobile lasteramper slik at vi er mer fleksible på hvor vi kan laste og losse kjøretøyer, forteller Henning Richardsen. De mobile rampene er i bruk denne høsten. I tillegg er det flere havner og terminaler både i Sør-Norge og i Trøndelag som har hatt mye aktivitet både før og etter selve øvelsen.

– På Røros har vi for eksempel etablert en ny midlertidig rampe for av- og påkjøring. Røros er kanskje det stedet der vi har vært mest synlige i bybildet. Derfor har vi forsøkt å informere ekstra godt i nærmiljøet der. Røros-terminalen har vært en ekstra test i seg selv siden dette også var et sentralt område i forhold til de aktive operasjonene. I tillegg er det for øvrig gjort permanente utbedringer på terminalene på Rolvsøy, Rena og Hell i forkant av Trident Juncture, sier Richardsen.

Den første delen av november var den mest hektiske for selve feltøvelsen under Trident Juncture, men logistikk- og transportøvelsen varte i mange uker før og etter dette. Nå skal øvelsen oppsummeres, men det er helt klart at Forsvaret er på sporet som aldri før. Bokstavelig talt.

Min arbeidsdag



NYTT ANLEGG: Banesjef Terje Øygarden ved Herregårdsbekken i Eidanger der anleggsstarten foregikk i 2012.



NYTT KRYSS: Ved Vallermyrene i Porsgrunn møtes både den nye Vestfoldbanen, Brevikbanen og sidesporet fra Norcems lasteanlegg. Teknisk sett er dette nå en stasjon med navnet Myrane.

– Et godt bytte!

Han har gjort det han kaller et godt bytte, banesjefen som nylig har skiftet ut en av landets dårligste baner med landets nyeste og beste. Men fortsatt har Terje Øygarden ansvar for mange gamle spor, noen av dem så gamle at de er på UNESCOs verdensarvliste.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

Da den 22 kilometer lange nye banen fra Farrisundet i Larvik til Vallermyrene i Porsgrunn åpnet sist i september, fikk banesjef Terje Øygarden og hans folk også driftsansvaret for landets nyeste og mest moderne baneanlegg. – Jeg er veldig glad for å få overta et så moderne og velbygget anlegg og ikke minst glad for at vi nå slipper ansvaret for gamlebanen. Der gikk det bokstavelig talt på stumpene på slutten, sier Øygarden.

Dilemmaet. Det er vel kjent at den gamle banen langs Farrisvannet hadde dårlig

kurvatur og lave hastigheter. Strekningen var også veldig rasutsatt og krevende å holde oppsyn med.

– Siden vi gjennom mange år har visst at den gamle banen skulle erstattes av en ny strekning, er det selvfølgelig bare lagt opp til et vedlikehold for å holde trafikken i gang på forsvarlig vis, forteller Øygarden. – Likevel var vi så sent som i fjor nødt til skifte ut sviller på flere delstrekninger for å holde trafikken i gang. Det illustrerer dilemmaet ved å vente på en ny banestrekning. Det hører også med til historien at hastigheten på slutten ble satt ytterligere ned av hensyn til sikkerheten.

Stor modernisering. I tillegg til kjempeløftet som Grenlandsregionen har fått, i form av moderne dobbeltsporet jernbane der reisetiden er kuttet fra 34 til 12 minutter mellom Porsgrunn og Larvik, har det skjedd en hel del andre moderniseringer.

– Se bare på Brevikbanen, smiler Øygarden og peker. Vi står ved det nye, store «jernbanekrysset» på Vallermyrene like øst for Porsgrunn stasjon, hvor det nye dobbeltsporet møter den gamle Bratsbergbanen. Her er det også bygget ny avgrensning for Brevikbanen og ny sporforbindelse inn til Norcems lasteanlegg.

– Brevikbanen er nå oppgradert med nytt signalanlegg og fjernstyring. Det nye signalanlegget fra Thales omfatter både det nye dobbeltsporet, den gamle banen videre til Borgestad og altså Brevikbanen.

Samtidig er det gjennomført noen navneendringer og justeringer: – Tidligere startet Bratsbergbanen på Eidanger stasjon, nå starter den i Porsgrunn. Dermed starter Brevikbanen her på den nye tekniske stasjonen som heter Myrane, og ikke på Eidanger, forteller Øygarden.

Gamle Eidanger stasjon er for øvrig ikke lenger stasjon i det hele tatt, der passerer nå bare Brevikbanen i en kurve i utkanten av det som en gang var et jernbaneknutepunkt.

Mye nytt å lære. – Det er klart at vi har måttet lære oss mye nytt, sier Terje Øygarden. Det nye dobbeltsporet har langt flere tekniske installasjoner enn gamle anlegg. Han ramser opp: kontaktledningsanlegg

med autotransformatorer, tunnelanlegg med vifter og nødutganger, bruer med glideskjøter, signalanlegg og teleanlegg. – Det å drifte en dobbeltsporstrekning er også nytt for oss. Vi har imidlertid hatt god tid til å gjøre oss kjent med alt dette, og vi har hatt et veldig tett og nært samarbeide med prosjektet i lang tid. Faktisk ble vi allerede i 2015 koblet inn i arbeidet, og fra da av begynte vi å sette oss inn i alt det nye, forteller han. – Vi har lært veldig mye av prosjektets folk, de har også vært lydhøre i forhold til våre spørsmål og ønsker, så jeg er veldig fornøyd med måten dette er håndtert på, sier banesjefen.

Stort spenn. – Men du har fortsatt mye gammelt?

– Jada, smiler han. – Banesjefområdet, som formelt heter «Sørlandsbanen øst», omfatter så vidt forskjellige banestrekninger som Vestfoldbanen Larvik – Porsgrunn, Brevikbanen Eidanger – Ørvik, Bratsbergbanen Porsgrunn – Nordagutu, Tinnosbanen Hjuksebø – Tinnoset, Numedalsbanen Kongsberg – Flesberg og altså endelig Sørlandsbanen Kongsberg – Nordagutu. Litt av et spenn! Det nyeste anlegget er fra 2018, eldste anlegg er kontaktledningen på deler av Bratsbergbanen og Tinnosbanen som er fra 1936.

– Så har vi jo Tinnosbanen som står på UNESCOs verdensarvliste og er en vernet bane, avrunder Terje Øygarden. – Der har vi dialog med vernemyndighetene når vi skal gjøre tiltak.

Togsafari i ekspressfart

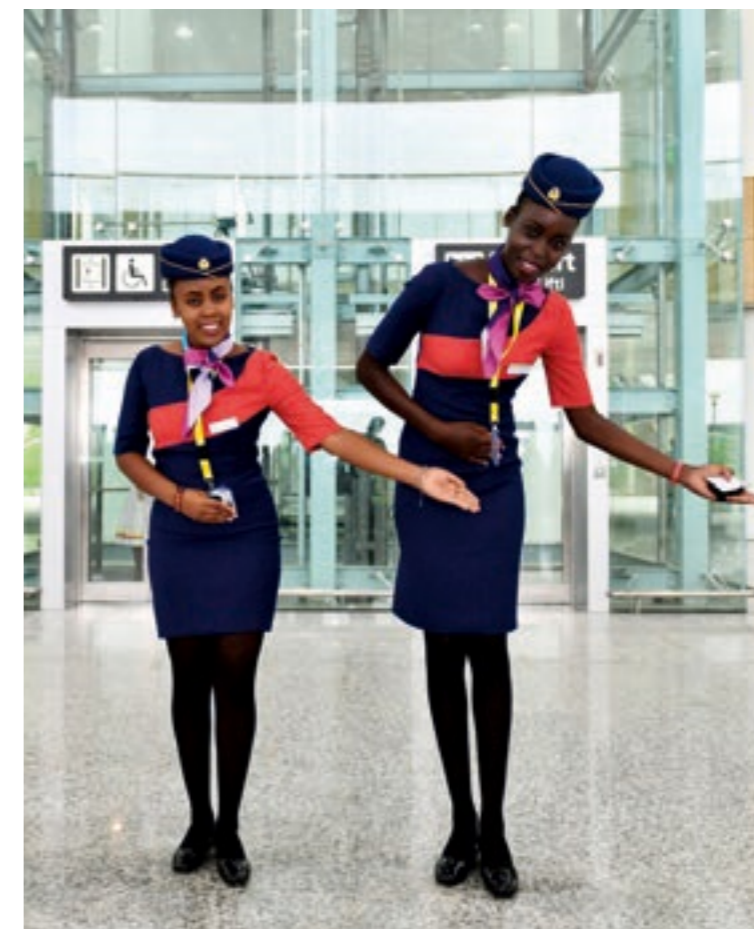
– Jambo! Velkommen til en av Afrikas beste togreiser. Den kenyanske vertinnen i uniform er rett i ryggen, smiler til meg og holder hendene pent og pyntelig foldet før hun titter på billetten min.

TEKST NINA HANSEN FOTO NINA HANSEN, ISTOCK OG NTB SCANPIX



SAFARI: Madaraki-ekspressen i Kenya kjører gjennom to nasjonalparker med et vell av dyrearter.

FOTO: ISTOCK



XINHUA VIA ZUMA WIRE/NTB SCANPIX

SERVICEVENNLIG: Togvertinner har stil og eleganse når de ønsker passasjerer velkommen på Madaraki-ekspressen.

Jeg elsker å reise med tog, og en av mine favoritt-reisestrekninger har vært fra Kenyas hovedstad Nairobi til Mombasa. Denne morgenen er jeg klar for å teste den splitter nye Madaraki-ekspressen som åpnet 1. juli 2017.

Jeg har store forventninger til denne nye, raske jernbaneekspressen som er bygd av et kinesisk selskap finansiert av kenyanske skattepengene og kinesiske investorer. Denne jernbanen skal erstatte den tidligere jernbanen som ble bygd av 30 000 indiske arbeidsinnvandrere under det britiske kolonistyre på slutten av 1800-tallet.

Jernbanen ble etter hvert kjent som Lunatic Express fordi det alltid skjedde uventede ting på det toget. 60 år etter at det første toget kjørte inn på Nairobi jernbanestasjon, fikk Kenya sin uavhengighet fra britene.

For meg har atmosfæren på det gamle toget fascinert meg, og det har alltid følt som en reise tilbake i tid.

Motstand og suksess. Første gang jeg tok denne

FAKTA

Madaraki ekspress

- ▶ Ekspresstog tar mellom 1200 og 1300 passasjerer.
- ▶ Madaraki ekspress er bygd og blir drevet av et kinesisk selskap.
- ▶ Vognene 2-4 er første klasse, mens vognene 7 - 16 er økonomiklasse. Den største forskjellen er at det er litt større seter og en restaurant i 1. klasse.
- ▶ Tog er langt billigere enn fly mellom de to byene. Økonomiklasse koster 700 shilling, og business koster 3000 shilling. Det tilsvarer 53 kroner og 230 kroner.

opplevelsesrike reisen med toget mellom de to store byene i det østafrikanske landet, var i 1991. Da var det musikk over høytalene, hvite duker og stilkledde kelnerer med hvite hansker - og stor forskjell mellom de ulike klassene på toget. Den gang tok toget rundt 18 timer med alle forsinkelser.

Det nye ekspresstog fra Kenyas hovedstad til kysten tar 4,5 timer og er en både billigere og tryggete måte å reise på. Ifølge Chen Kai, den kinesiske lokføreren som jeg får hilse på før avgang, har toget en toppfart på 120 kilometer i timen, og er smidig. Han er stolt over toget som hver dag er fylt til randen av fornøyde passasjerer fra inn- og utland. Toget var fullbooket tre dager tidligere, og det er så populært at Kenya Railways måtte sette inn et ekstra morgentog.

Futuristisk. Mens de gamle togene var som å reise tilbake i tid, er de nye togene som å reise inn i fremtiden. Endestasjonene likner supermoderne flyplasser. Her er det flere sikkerhetssjekker og store åpne rom der passasjerer kan sitte ned og vente.

WANG TENG/XINHUA VIA ZUMA WIRE/NTBSCANPIX



FUTURISTISK: Jernbanestasjonen i Mombasa ligner en flyplass, men ligger langt unna byen. Så det fordrer at man har transport lokalt.

Men fortsatt må kvinner og menn stå i forskjellig køer når de ankommer terminalen, uavhengig om de reiser sammen. Og barna sjekker inn sammen med kvinnene.

Det lønner seg å være tidlig ute, særlig om du reiser fra Nairobi. Der er trafikkbildet ganske kaotisk til tider. Beregn alltid god tid i innsjekkingen. Det er to klasser på toget. Den eneste forskjellen mellom dem er at det er litt mer plass å sitte på, mer plass for bagasjen og spisevogn på første klasse. Ellers får du også mulighet til å kjøpe deg mat og drikke fra en trillevogn på økonomiklassen.

Jernbanestrekningen er på rundt 484 kilometer, og går gjennom variert landskap.

Safari. – Safari njema, sier ombordsansvarlig Cynthina Damaris Ombuni når jeg finner plassen min i vogna. Bagasjehylla er så høyt oppe at jeg må be engelske John om å løfte den opp for meg. På swahili heter ordet reise «safari», så jeg forstår at Cynthina ønsker at jeg skal ha en fin tur. Jeg sitter sammen med to kenyanske arbeidskolleger fra Nairobi sykehus, Ben David og Ronald Chakura, som er på vei til en konferanse i Mombasa.

– Her er det fint å sitte. Det er aldri noe stress på toget. Her kan vi slappe av og nyte naturen, sier Ben David. Han har vindusplass sammen med meg og knipser bilder med sin mobil. Vi lager en liten vennlig konkurranse om hvem som får fanget flest dyr i kameralinsa. For på denne togturen kan alt skje.



– Fantastisk opplevelse. Servicemedarbeider Bernice Joy Kendi spør om vi ønsker bevertning.
– Min jobb er å sørge for at passasjerene er trygge og at de har det bra. Det er en fantastisk opplevelse å jobbe her. Tidligere jobbet jeg som lærer ved en høgskole, men jeg drømte om å gjøre noe helt annet. Da jeg så annonsen for denne jobben, meldte jeg meg til tjeneste, smiler hun. – Jeg møter som regel bare fine passasjerer, men det hender det kommer bråkmakere om bord. Da blir min oppgave å snakke

TOGKAMERATER: De to kenyanske arbeidskolleger fra Nairobi sykehus Ben David og Ronald Chakura elsker å reise med tog til sin konferanse i Mombasa.

XINHUA VIA ZUMA WIRE/NTBSCANPIX



DISIPLIN: Togpersonalet har gått servicekurs og har lært både hvordan de skal gå og stå med hendene når de tar imot passasjerer.

XINHUA VIA ZUMA WIRE/NTBSCANPIX



NATUROPLEVELSER: Landskapet endrer seg under hele togreisen så her gjelder det å følge med for å se dyr, barn som leker langs toglinja og ulik natur.



SAFARI: Fra togvinduet og på endelstasjonen i Mombasa er det dyr som går fritt.



Regjeringen har skapt jobber og sørget for at vanlige folk kan reise med toget til en rimelig penge.

BERNICE JOY KENDI, servicemedarbeider

med dem det gjelder. Er noen sinte, prøver jeg å forstå hvorfor, informerer om reglene om bord og sørger for at det blir ro.

Kjempebra investering. Bernice Joy Kendi tror folk i Kenya er svært fornøyde med at myndighetene brukte ressurser for å få på plass den nye jernbanen.

– Dette er veldig bra for Kenya. Regjeringen har skapt jobber og sørget for at vanlige folk kan reise med toget til en rimelig penge. Folk ser hva skatten går til, sier hun. Men hun skulle også ønske at flere utenlandske turister oppdaget denne unike togreisen.

– Det er som å være på safari når du er om bord. Her kan du få øye på elefanter, villsvin og løver mens du sitter på toget, sier hun og anbefaler utenlandske turister å bestille vindusplass.

Dyrespotting. Britiske John er opptatt av å ta bilder av elefanter. Han jobber til vanlig som sikkerhets-sjef, og var nysgjerrig på dette toget. Johns gruppe valgte toget ned til kysten fordi det var langt billigere enn fly. Han er litt skuffet over at det ikke er restaurantvogn tilgjengelig for økonomiklassen fordi han liker å møte andre mens han reiser. Han synes de ansatte om bord er svært vennlige og hyggelige.

– Dette er stort for Kenya, og jeg tror dette er helt topp for kenyanske turister og folk som bare har lyst til å ta en helgetur til kysten. Prismessig er jo toget også supert for ryggsekkurister, sier han, og minner om at det nye ekspresstoget både er raskere, billigere og bedre enn det gamle toget.

Selv betalte jeg 700 shilling (ca. 53 kroner) på økonomiklasse fra Nairobi til Mombasa, og rundt 3000 shilling (ca. 236 kroner) for førsteklasse på hjemveien.

Safari for 53 kroner. Det aller beste ved denne togturen er utsikten til afrikanske savanner og nydelige landsbygder som du passerer. Og ganske raskt dukker de første dyrene opp. Det er ikke uvanlig å se elefanter, sebraer, antiloper, gaseller, struts, vortesvin og andre afrikanske dyr.

– Er du riktig heldig, kan du også se løver, forteller ombordsansvarlig Cynthina Damaris Ombuni, som stadig vekk stikker innom for å sjekke at vi har det bra. Hun synes det beste med toget er tryggheten.

– Det er en veldig trygg reise med tog. Kenya er et land med mange trafikkulykker på veiene. Tog er mye tryggere og mer miljøvennlig. Jeg elsker jobben min. Særlig er det moro å møte mange ulike passasjerer og prate med dem. Det gir meg glede, sier hun. Hun skryter også av arbeidsgiveren som setter pris på sine ansatte.

Når toget kjører gjennom Tsavo East nasjonalpark, stirrer alle ut av vinduet, og de med kamera løper fram og tilbake i vogna. Med penn og papir føler jeg meg nesten som Karen Blixen der jeg sitter og observerer og fotograferer det jeg ser. Mon tro hva Blixen hadde tenkt om disse kinesiske moderne togene? Selv om det går raskere, så står opplevelsene i kø. Fortsatt er det mange interessante mennesker som er gode på fortellinger ombord.



ZEBRA CROSSING: Sebraer er et vanlig syn når man besøker Kenya.

Glade passasjerer. En av dem som elsker toget, er forretningsmannen John Kay fra Nairobi.

– Jeg pleier å ta flyet til kysten, men jeg var nysgjerrig og tar toget for første gang. Det er helt fantastisk, stille og fint. Og det tar jo bare fire timer. Det er under halvparten av tiden det tar å kjøre, sier han.

Kay elsker toget, og dette skal han gjøre regelmessig.

– Jeg har business i Mombasa, og på toget får jeg ro til å forberede møter med kunder. Det er dessuten fin luft her inne og nydelig utsikt, sier han og peker ut på noen elefanter som vi passerer ved inngangen til Mombasa. Det er litt magisk å kjøre gjennom de afrikanske savannene med store elefantfamilier, gressetende sebraer, nervøse Thomsons gaseller og sjiraffer som strekker hals mot oss.

Landskapet endrer seg hele tiden, og den vakre naturen, små lokale landsbyer og de mange dyrene tar nesten pusten fra meg.

Fire timer på skinner går kjemperaskt, og snart er hele eventyret over. Terminalen her er også futuristisk og har form som et bølgeskulp, men ligger langt unna Mombasa by. Mombasa har alt hva en turist begjærer med sandstrender og severdigheter, men jeg er klar for retur. For denne togreisen er episk. På første klasse er det romslig med plass til beina og bagasjen, og i restaurantvognen selger de både varm mat og drikke. Men det er fortsatt utsikten som er best. Jeg setter meg derfor godt til rette og er klar for enda en nydelig afrikansk safari på skinner – før hjemreisen til Norge.

TURIST: Britiske John synes det er komfortalt å reise på økonomiklasse, men savner restaurantvognen.



TOGELSKER: Forretningsmannen John Kay fra Nairobi er togfrelst etter å ha reist med den nye ekspressen.





DANMARK Århus-regionen satses skinnegående

I Danmarks nest største by Århus tas det nå store grep for miljøvennlig og effektiv transport. Et lettbanesystem i egne traseer, på tidligere sidebaner og i gatenivå tar form. Neste år blir hele første etappe på 110 kilometers lengde åpnet.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

I Bergen kalles det bybane, i Århus kalles det lettbane. Det er en kraftig modernisert utgave av trikken vi snakker om. For å få opp hastighet og effektivitet går disse banene for det meste i egne traseer. Bergen opplever stor suksess med sin bybane og det samme er i nå ferd med å skje i Århus.

– Vi har i hovedsak samme system som i Bergen, forteller kommunikasjonssjef Jens Velling i Aarhus Lettbane. Danskene har studert erfaringer fra og samarbeidet med Bybanen i sitt arbeid med utforming og idriftsettelse av lettbanen. I tillegg er operatørkontrakten vunnet av samme selskap som i Bergen, Keolis.

Tidligere sidebaner bygget om. I Århus er det bygget både nye spor i byen og gjennomført ombygging av to tidligere sidebaner. 12 kilometer er ny dobbeltsporet lettbane, mens nesten 100 kilometer er ombygget fra jernbane.

– Selv om lettbanen kan ha enklere løsninger på en del områder enn hva som er jernbanestandard, så måtte vi investere mye på de gamle sidebanene, opplyser Velling. Særlig gjelder dette stasjonsområdene som trengte en kraftig modernisering, men også signalsystem, skinner og sviller er totalfornyet. Grenåbanen er hele 70 kilometer lang og derfor har lettbanetogene en toppfart her på 100 km/t.

– Det spesielle er at vi med dette kan kombinere jernbanens hastigheter utenfor byen med lettbanens framkommelighet i bykjernen, sier Velling.

Lettbanen i Århus har i alt 50 stoppesteder, den eies av Region Midt-Jylland og Århus kommune og har kostet rundt 3,5 milliarder danske kroner. Staten har bidratt med nær en milliard av dette.



AKTUELLE TALL

12,1

... milliarder kroner foreslås til planlegging og bygging av investeringsprosjekter neste år. 10 milliarder går til de store prosjektene, og halvparten av dette igjen gjelder prosjekter på intercitystrekningene.

4178

... millioner kroner foreslås til Follobaneutbyggingen neste år. Banen skal stå ferdig på slutten av 2021 og gir en reisetid Oslo – Ski på 11 minutter.

1016

... millioner kroner foreslås satt av til videre planlegging av Ringeriksbanen (Sandvika – Hønefoss) og E16 (Høgkastet – Hønefoss). Reguleringsplanen for prosjektet har vært på høring, og revidert reguleringsplan ventes oversendt vinteren/våren 2019.

753

... millioner foreslås til kapasitetsøkende tiltak i 2019. Dette omfatter blant annet hensettingsanlegg på Jaren (Gjøvikbanen) og på Kvaleberg i Stavanger, flere tiltak på Oslo S og planlegging av plattformforlengelser og andre hensettingsanlegg.

431

... millioner foreslås til programområdet mer gods på bane neste år. 258 millioner går til de nye kryssings-sporene på Kvam, Ler og Djupvik, planovergangstiltak på Kongsvingerbanen og elektrifisering Hønefoss – Follum.



Entur er klar for flere operatører

Alle Enturs billettsalg er nå bygget om og framstår i ny drakt. Dermed er både selve billettsalgene, automater og validatorer over hele landet ferdig omprofilert.

– Nå er systemet ferdig rigget for å ta imot flere operatører i tråd med konkurranseutsettingen av persontrafikken, sier Johnny Welle i Entur. Entur har om lag 100 ansatte, 220 automater og 185 validatorer.

Enturs ansatte på Oslo S og Gardermoen vil nå også guide reisende i å finne fram i det totale kollektivtilbudet. Det er også lagt til rette for dette ved hjelp av nye digitale hjelpemidler ved billettsalgene. Entur har betjent billettsalg på stasjonene Oslo S, Oslo Lufthavn – Gardermoen, Trondheim, Bergen og Stavanger.



Toetasjes tog blir for dyrt

Jernbanedirektoratet mener at det blir for kostbart å leie dobbeltdekkertog. Slike tog var tenkt satt inn som erstatning for de ekstra rushtidstogene på strekningen Halden-Oslo fram til utbyggingen i Moss er fullført.

Etter å ha undersøkt kostnadene ved leie av tog, kostnadene ved sportilpasninger på Østfoldbanen, nødvendige ombygginger på verkstedenlegg og områder for parkering av tog samt kostnadene til opplæring av personale, er konklusjonen at dette blir for dyrt som et midlertidig tiltak.

Totalt vil kostnadene over fem år summere seg opp til om lag 650 millioner kroner. Det er da tatt utgangspunkt i innleie av tre doble togsett.

MANGEÅRIG NAVN:

Tidligere kjørte «Sørlandsekspressen» på Sørlandsbanen.



Lang tradisjon med navn på togtilbud

Go-Ahead skal benytte markedsnavnet «Sørtoget» når selskapet overtar trafikken på Sørlandsbanen i desember 2019. Med det følger selskapet en historisk tradisjon.

TEKST NJÅL SVINGHEIM

En gang ble togtilbudet på Sørlandsbanen kalt Sørlandsekspressen – uten at banen med det endret navn.

Navn på togruter og togtilbud har eksistert til alle tider og i alle land. I Norge har det vært mindre av dette de senere årene. NSB har i en periode kun benyttet navnet «regiontog» og «lokaltoget» som markeds-messige navn på sine togtilbud.

Like fullt: Navnene på et togtilbud er det togselskapene som fastsetter. Banestrekningene, det vil si infrastrukturen som togene kjører på, endrer ikke navn av den grunn.

Listen over ulike navn på togtilbud i Norge er lang. Dette er noen av navnene som er brukt etter krigen:

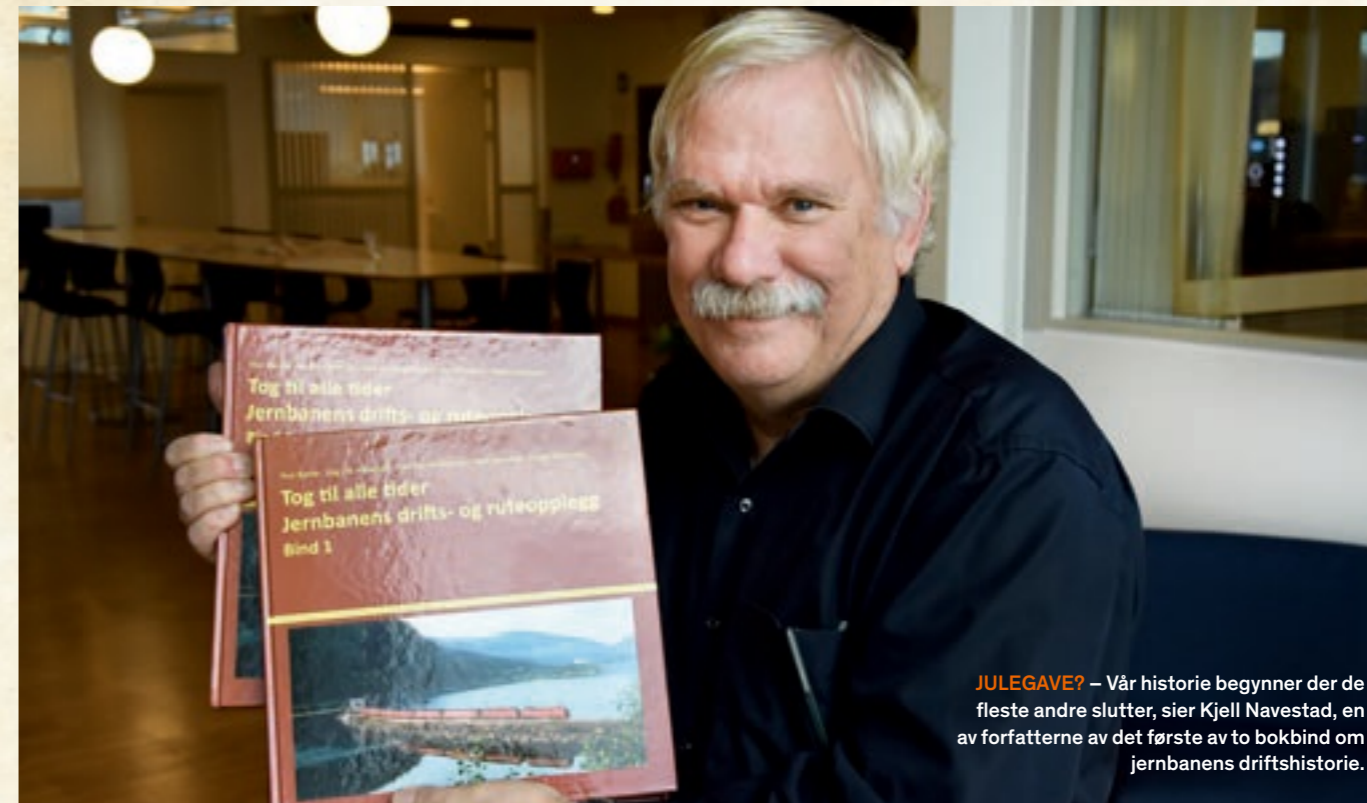
Navn på togrute/togtilbud	Banestrekning	årstall
Sørlandsekspressen	Sørlandsbanen	1949 – 1983
Agderekspressen	Sørlandsbanen	1968 – 1973
Stavangerekspressen	Sørlandsbanen	1956-58 og 1973 -83
Bergensekspressen	Bergensbanen	1946 – 1990
Trolltoget	Bergensbanen	1972 -1975
Henrik	Bergensbanen	1976 – 1990
Pernille	Bergensbanen	1976 – 1990
Dovreekspressen	Dovrebanen	1946 – 1990
Dovresprinten	Dovrebanen	1977 – 1990
Nordlandsekspressen	Nordlandsbanen	1952 – 1964
Ole Tobias	Nordlandsbanen	1986 – 1990
Solan	Rørosbanen	1985 – 1997
Ludvig	Rørosbanen	1985 – 1997
Norgepilen	Kongsvingerbanen (fra St.holm)	1967 – 1990
Sverigepilen	Kongsvingerbanen (til St.holm)	1967 – 1990
Fjeldexpressen	København – Geilo	1994 – 1997
Alfred Nobel	Østfoldbanen (fra/til Hamburg)	1984 – 1993
Skandia ekspress	Østfoldbanen (fra/til Kbh og Hamburg)	1986 – 1992
Flytoget	Gardermobanen	1998 -
Signatur	Bergens- Sørlands- og Dovrebanen	1999 – 2003
Agenda	Røros- og Nordlandsbanen (m.fil)	1999 - 2003

Kilde: 'Tog til alle tider' - utgitt av Norsk jernbaneklubb 2018, se omtale av boka på side 51.



Få nyhetsbrevet vårt rett i innboksen

Hold deg oppdatert om hva som skjer i jernbane- og transportbransjen. Meld deg på vår nyhetsbrev på jernbanemagasinet.no



JULEGAVE? – Vår historie begynner der de fleste andre slutter, sier Kjell Navestad, en av forfatterne av det første av to bokbind om jernbanens driftshistorie.

Tog til alle tider!

Visste du at det gikk direkte sovevogner fra Oslo Ø til Praha, Genova og Paris? Nå foreligger den første boka om jernbanens driftshistorie.

TEKST OG FOTO NJÅL SVINGHEIM

Det er utgitt utallige bøker om byggingen av de ulike jernbanestrekningene, om politiske dragkamper og om jernbanens organisering. Men det er skrevet svært lite om våre jernbaners driftshistorie. Boka «Tog til alle tider» kom ut med første bind i høst og handler om nettopp dette. Alle svar på ett sted. –Når gikk det sovevogn fra Oslo til Narvik?

– Hvor lang tid brukte toget fra Oslo til Bergen ved åpningen i 1909, og hvor lang tid i 1976?

– Når, hvor og i hvilken sammenheng oppsto begrepet intercitytog i Norge?

Sånn kan vi fortsette nærmest i det uendelige med å ramse opp spørsmål fra jernbanehistorien. Nå er alle svarene samlet på ett sted.

– Du kan på en måte si at vår historie begynner der de fleste andre slutter, nemlig med åpningen av banene våre, forteller Kjell Navestad, som sammen med Thor Bjerke, Dag Chr. Halvorsen, Sven Hjort-

Johansen og Holger Schlaupitz har skrevet boka «Tog til alle tider, jernbanens drifts- og ruteopplegg».

20 års arbeid. Det har faktisk tatt hele 20 år å skrive jernbanens driftshistorie.

– Ja, Norsk jernbaneklubb satte på slutten av 1990-tallet ned en arbeidsgruppe og begynte å arbeide med stoffet, forteller Kjell Navestad. – Vi tenkte selvsagt ikke da at det skulle ta så lang tid, smiler han. – Riktignok har det av flere årsaker vært litt varierende intensitet i arbeidet med bokverket, men det har også vist seg at tilfanget av kilder er så enormt og bakgrunnsmateriale så omfattende at jobben nok var vesentlig mer komplisert enn hva vi først så for oss.

Vi har foretatt dype dykk i gamle rutebøker, driftshåndbøker, trykksaker og et utall av sirkulærer utgitt for jernbanens driftspersonale. Interessant, men arbeids- og tidkrevende, sier Navestad. Derfor er det en liten jernbanehistorisk begivenhet i seg selv at denne helhetlige driftshistorien fra den spede begynnelsen med Hovedbanen i 1854 og fram til og 2018 nå er samlet.

Det er bind 1 som nå er klart, i betimelig tid for årets julehandel og som et godt gavetips for folk som er interessert og glad i jernbanen her i landet. Det første bindet omhandler driftshistorien til banene som tilhørte de tidligere Oslo, Hamar, Trond-

heim og Narvik jernbanedistrikter. Bind 2 skal etter planen komme neste år og da omhandle Drammen, Kristiansand, Stavanger og Bergen distrikter. Hver bane omtales for seg med beskrivelser av ruteopplegget gjennom tidene, alle de ulike toggrutene og ikke minst hvilken type togmateriell som har vært i bruk. Det gis også en grundig innføring i jernbanens organisering, togbetegnelser, navn og billettsystemer. (Nei, det er altså ikke første gang et togtilbud får navn når Go-Ahead i desember 2019 starter opp med Sørtoget på Sørlandsbanen!) Så må vi heller ikke glemme bildetilfanget. Hundrevis av bilder dokumenterer historien og mangfoldet som har vært i det norske jernbanetilbudet på en unik måte.

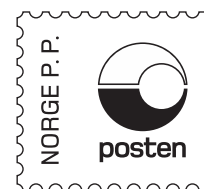
For oss som har fått ta en titt på bind 1, er det bare å glede seg til det hele blir komplett med bind 2.

FAKTA

– Tog til alle tider, jernbanens driftshistorie, bind 1

- ▶ 397 sider
- ▶ Utgitt av Norsk jernbaneklubb, NJK-forlaget 2018, se www.njk.no for opplysninger om hvor boka kan skaffes.
- ▶ Forfattere: Thor Bjerke, Kjell Navestad, Dag Chr. Halvorsen, Sven Hjort-Johansen og Holger Schlaupitz.

Returadresse
Freecom AS
v/ Øivind Uscinski
Tistilveien 4
1476 Rasta



Nøkkelrolle i historisk løft

Runar Berg er en av 17 håndplukkede «systemspesialister» i Bane NOR. I løpet av 15 år skal de skifte ut jernbanens utdaterte signal- og sikringsanlegg med ny databasert teknologi. Målet er å fjerne irriterende signalfeil innen 2034.

RUNAR BERG

- ▶ **Alder:** 49
- ▶ **Utdanning:** Fagbrev signal (1990), teknisk fagskole (1994).
- ▶ **Stilling:** Senioringeniør Signal, systemspesialist EBICOS fjernstyring
- ▶ **Ansatt:** På jernbanen siden 1987, med unntak av fem år i ABB.

TEKST OG FOTO ØYSTEIN GRUE

1

Hvordan ble du «systemspesialist»?

– Jeg har lang erfaring innen signalfaget, spesielt innenfor fjernstyring. Er dessuten sluttkontrollør på Bane NORs fjernstyringssystemer og har tidligere jobbet som systemadministrator på disse.

2

Hvordan klarer dere å holde liv i så mange ulike og utdaterte signalanlegg og fjernstyringssystem?

– Vi gjør en del oppgraderinger, skifter ut komponenter og opparbeider kunnskap om jobben vi står foran. God kompetanse innen planlegging, systemendringer og ikke minst sluttkontroll er avgjørende. Vi gjør viktige forberedelser og tiltak på eksisterende systemer og på fjernstyring.

3

Hvorfor har Norge mange ulike signalanlegg?

– Jernbanen har manglet en overordnet plan og vi er blitt hengende etter.

4

Hvordan sikrer dere kompetansen?

– Vi øker bemanningen; faggruppen vår er blitt mye større. Vi bygger opp kompetanse på eksisterende fjernstyringsanlegg før det nye utstyret blir tatt i bruk. Akkurat nå har vi et større fagmiljø innenfor eksisterende fjernstyring enn vi noen gang har hatt. Dette er helt nødvendig fordi vi har så mange systemer som må «snakke» sammen. Vi har nå flere som kan gjennomføre sluttkontroller. Dette er viktig for å unngå forsinkelser og ivareta sikkerheten på både gamle og nye systemer.

5

Er det grunn til å være bekymret for om togene vil gå når så mange anlegg skal skiftes ut?

– Dette er et stort og komplekst løft. Vi vet at naboland som jobber med den samme overgangen, ikke har hatt det enkelt. Men jeg opplever at det jobbes veldig godt både i Bane NOR og hos leverandørene.

