

Jernbane- magasinet

NO. 02 | 2021

TEMA

Skal vise vei for jernbanen

Nye Veier AS skal bygge både jernbane og motorvei mellom Sandvika og Hønefoss, og oppdraget er å bygge billigere enn det som ligger i dagens beregninger. Les mer om planene for norsk jernbane og Nye Veiers suksessoppskrift. **SIDE 8-17**

DOVREBANEN 100 ÅR

Om åpningen i 1921 og feiringen i 2021.

SIDE 40-45

Det aktuelle bildet

Kjærkomment dobbeltspor

SOMMEREN 2025 er flaskehalsen i Drammen historie. Byggingen av ti km dobbeltspor fra Drammen til Kobbervikdalen mot Vestfold åpner for kortere reisetid og fire tog i timen hver vei på InterCity-forbindelsen Oslo-Tønsberg. IC-utbyggingen med dobbeltspor fra Oslo mot Vestfold og Skien, mot Halden, Lillehammer og Hønefoss omfatter Vestfoldbanen, Østfoldbanen, Dovrebanen og Ringeriksbanen. Omtrent 80 prosent av alle togreiser i Norge skjer på intercity-strekningene på Østlandet. ●

FOTO: NILS MAUDAL



Innhold

- 08 TEMA:**
Nasjonal transportplan
- 18 FØR VALGET**
Alle partiene vil satse på jernbanen
- 22 PORTRETET**
Svein Horrisland har blitt pensjonist
- 28 JERNBANEPÅKE 4**
Tilslutning til EUs fjerde jernbanepakke
- 29 STORDATAPROSJEKT**
Skal gi bedre jernbane
- 30 NORDLANDSBANEN**
Betydelig vekst i godstrafikken
- 34 NORD-NORGE**
Stor transportutredning i gang
- 40 HISTORISK**
Dovrebanen fyller 100 i september



Les også:

- 37 Foreslår flere tiltak
- 38 Nystartet selskap på Raumabanen
- 50 Ny kontaktledning på Kongsvingerbanen

JERNBANEMAGASINET Ansvarlig redaktør: RUTH HØYLAND JØNSRUD Redaktør: ANNE WENNBERG
Fotojournalist: ØYSTEIN GRUE Journalist/nettredaktør: NJÅL SVINGHEIM Journalist: TORE HOLTET.
Adresse, redaksjonen: Jernbanemagasinet v/Anne Wennberg, Postboks 16 Sentrum, 0101 Oslo.
Epost: Anne.Wennberg@jernbanedirektoratet.no Utgitt av: Jernbanedirektoratet. Opplag: 8100.
Produksjon: Bodoni AS. Forsidefoto: Nye Veier. Trykk og distribusjon: Bodoni AS Nett: www.jernbanemagasinet.no.
Abonnement: Ønsker du å få bladet tilsendt i posten, eller vil gjøre en adresseendring, send e-post til: jernbanemagasinet@bodoni.no



← **STOR DAG:** Espen Narum har vært med på å utvikle det nye toget fra starten av og fikk æren av å kjøre det under den offisielle åpningen.

Norges mest delikate tog

Espen Narum (63) har vært med på å kjøre det nye flytoget i nærmere 280 kilometer i timen. Torsdag 3. juni satt han bak spakene da den første kommersielle avgangen ble markert fra Oslo S.

TEKST OG FOTO: TORE HOLTET

Det nye flytoget (type 78) er bredere, høyere og mer luksuriøst enn det som ble satt i drift da Gardermoen ble åpnet som hovedflyplass i 1998. Da som nå var Espen Narum testfører, men han legger ikke skjul på at det er gjort en langt større forberedelse denne gangen. Hele

prosessen har tatt i alt fem år. Toppfarten ble satt i Tyskland, og under en testing i Norge kjørte Narum i 245 km/t, noe som er det forteste som er blitt kjørt med tog i Norge.

– Det eneste som er raskere enn dette toget, er nok trolig WiFi om bord, sa administrerende direktør Philipp Engedal da han introduserte toget for samferdselsminister Knut Arild Hareide og næringsminister Iselin Nybø, som begge roste Flytoget opp i skyene.

DET ALLER MORSOMSTE

– Jeg har hatt mange forskjellige jobber i Flytoget, men det å jobbe med utvikling av et helt nytt togsett har uten tvil vært det aller morsomste, smiler Espen Narum, som i alt har 46 års erfaring på jernbanen.

Han forteller at det nye toget er blitt veldig godt mottatt og kommer til å bli en helt ny opplevelse for Flytogets passasjerer:

– Det er så flott innvendig. Setene. Fargen. Utsikten. Romfølelsen ... Norges mest delikate tog! Det er egentlig et spansk høyhastighetstog som er bygd om for å tilpasses norske forhold.



STOLT EIER:

Med den nye investeringen håper næringsminister Iselin Nybø at Flytoget vil være en toneangivende aktør i norsk jernbane framover.

↓ FAKTA

Det nye flytoget

- Åtte nye togsett fra den spanske produsenten CAF
- 102 meter lange med fire vogner; 4,40 meter høye og 3,30 meter brede
- 236 seter og to rullestolplasser med dedikerte ledsagerplasser
- Veier 236 tonn

DUVENDE GANGE

– Hvordan opplever du å kjøre dette toget i forhold til det gamle?

– Det har en mer duvende gange, kjennes sterkere og har en bedre akselerasjon. Og endelig får mine kolleger et førerbord foran seg, hvor de kan sette fra seg kaffekoppen!

Narum begynte som lokfører aspirant i NSB i 1975, men Flytoget har vært hans arbeidsplass siden januar 1998.

– Det å komme fra NSB til Flytoget var som å komme over i en annen verden. For en entusiasme, og for et samhold!

Med korona og tøff motgang det siste året håper og tror han at norsk jernbane vil få en boost med disse togsettene. ●



Foto: Jarle Skoglund

Ny jernbandedirektør

Fylkesdirektør Knut Sletta (54) ble i statsråd 30. april ansatt som ny jernbandedirektør for et åremål på seks år.

Han begynner i jobben 1. september, og Marit Rønning fungerer fram til Sletta tiltrer.

– Knut Sletta har lang erfaring fra offentlig forvaltning, blant annet fra samferdselssektoren rundt Oslo-området. Denne kompetansen gir ham en god og bred bakgrunn for å lede Jernbandedirektoratet, som skal utvikle jernbanen i Norge som en del av det samlede transport-systemet, sier samferdselsminister Knut Arild Hareide.

Sletta er samfunnsøkonom, og har fra 2020 vært fylkesdirektør for samferdsel i Viken.

Her blir det buss for tog i sommer

Skal du ta toget i sommer? Da kan det være lurt å ta en ekstra titt på rutetabellene.

Fra 26. juni til og med 8. august skal det jobbes på jernbanestrekningene Drammen–Asker, Sandvika–Lysaker og Oslo S–Holmlia. I hele juli er det stengt fra Oslo S til Drammen/Spikkestad, og det blir tidvis og stedvis jobbing fra Drammen mot Gulskogen og Sande. Det samme gjelder fra Holmlia til Rygge og Mysen/Rakkestad. I tillegg skal det jobbes i ti dager på Gjøvikbanen, mellom Grefsen og Gjøvik, fra 9. august til og med 19. august.



Foto: Ronald Holmstrøm

Jubilant ønsker velkommen

Norsk jernbanemuseum på Hamar, som andre museer, har vært mye stengt det siste året, men i sommer er det igjen duket for hyggelige opplevelser for store og små. I skrivende stund har museet planer om å åpne dørene fra 1. juni, og fra 1. juli til slutten av august tar museet sikte på å være åpent for publikum hver eneste dag. Museet er 125 år i år, og 12. juni åpner jubileumsutstillingen. Feiringen er ellers dempet betydelig på grunn av pandemien.

Tas ut av jernbanenettet

Sidebanenn Valdresbanen og Namsosbanen har ikke hatt ordinær togtrafikk på mange år, og strekningene kan nå frigis til andre formål. En liten del av Valdresbanen, strekningen Eina–Røste på ca. fem kilometer, skal beholdes inntil videre fordi det er planer om en tømmerterminal i området.

Vil stanse ulovlig kabotasje i Norge

Fra 1. september innføres det nye regler for hviletid, og det blir flere kontroller for å stanse transportører fra EØS-land som tar ulovlige transportoppdrag i Norge. Kabotasje er transport mellom steder i et annet land enn der transportøren hører hjemme.

Både Stortinget og regjeringen ønsker å bruke overtredelsesgebyr for å redusere ulovlig kabotasje i Norge. Nå vil samferdselsminister Knut Arild Hareide ha en mer effektiv håndheving av kabotasjereglerne for å sikre like konkurransevilkår mellom transportører på vei og jernbane. Lavprisaktører innen grensekryssende veitransport har utfordret og utkonkurrert jernbanen med pris og kortere transporttid.



Foto: Leif Johnny Olestad

VAKKERT OG MODERNE: Her kjører et helt nytt togsett av type 76 på Raumabanen for første gang. Her passerer toget tidligere Marstein stasjon og prøveturen gikk 26. mai. Det pågår nå et omfattende testprogram før den nye togtypen skal settes i trafikk på Trønderbanen og Rørosbanen. Type 76 er en bimodal utgave av Flirt-togene og kan kjøre både på strøm og diesel. Dieselmotorene er plassert i en liten generatorvogn i midten av togsettet og produserer strøm til togets elektriske motorer der det ikke er kontaktledning. I regiontrafikken rundt Trondheim betyr togene lavere utslipp siden de kan kjøre på kontaktledning på deler av strekningen, de betyr også betydelig økt kapasitet og bedre komfort for passasjerene.

Åpner tunnelstrekning

Follobanen er snart et skritt nærmere ferdigstilling.

Bane NOR planlegger å ta den nye tunnelstrekningen ved Oslo S i bruk fra 9. august i år, den dagen det store sommerarbeidet på jernbanen avsluttes. Dermed er den andre ferdige delen av Follobaneprojektet klar for reisende. Den første delen som ble tatt i bruk var nye Ski stasjon vest. Fra august får de reisende en ny drøyt to km lang tunnelstrekning inn og ut fra Oslo S. Strekingen omfatter nye Kongshavn tunnelen sammenkoblet med en nybygget 650 meter lang betongtunnel under Middelalderparken. Men dette gir ingen endring av togtilbudet. Det skjer først fra 12. desember 2022, med trafikk også på nye Follobanen.

Åtte konkurrerer om Sørlandsbanen

Hele åtte selskaper skal konkurrere om å drifte og vedlikeholde Sørlandsbanen.

– Vi er svært fornøyde med å ha fått med så mange solide og godt kvalifiserte søkere, sier direktør for drift og teknologi i Bane NOR, Sverre Kjenne. De åtte er Aarsleff Rail AS, Baneservice AS, NRC Underhåll AB, Otera Infra, RIAS MESTA AF, Spordrift AS, Strukton Rail AB og Veidekke Entreprenør AS.

Tidligere sto Bane NOR for arbeidet på jernbanenettet. I 2019 ble denne delen av virksomheten skilt ut i Spordrift AS, som har ansvaret i påvente av at ti områder skal konkurranseutsettes. Sørlandet er altså først, og etter planen skal den første drifts- og vedlikeholdskontrakten inngås i løpet av januar 2022.

Fra revidert nasjonalbudsjett

I tillegg til planene for Ringeriksbanen, som er omtalt i temasaken fra side 8, er dette en oversikt over jernbanemål omhandlet i revidert nasjonalbudsjett.

- Regjeringen foreslår å starte opp prosjektet Bergen–Fløen, og modernisering og effektivisering av Nygårdstangen godsterminal kommende høst som følge av at planleggingen har gått raskere enn antatt. Kostnadsrammen er på vel fire milliarder kroner. Utgiftene til prosjektet i 2021 skal dekkes innenfor gjeldende bevilgning til jernbanemål.
- For andre halvår foreslår regjeringen ytterligere 435 millioner kroner til offentlig kjøp av togtrafikk som følge av pandemien.
- Innenfor budsjettet blir det mulig å starte arbeidene med utvidelse av Narvikterminalen i 2021. Prosjektet vil komme på rundt 300 millioner kroner og kan stå ferdig i 2023.
- Regjeringen foreslår å øke styringsrammen for utbyggingen Sandbukta–Moss–Såstad på Østfoldbanen fra 5,3 til 14,9 milliarder kroner. Overskridelsene på Østfoldbanen skyldes i hovedsak langt dårligere grunnforhold enn antatt.

Les om Jernbanens år

Vi er inne i jernbanens år, og det skal også markeres her til lands. I den anledning har Jernbandedirektoratet samlet aktuelt stoff om jernbane i inn- og utland på en egen nettside: jernbandedirektoratet.no/jernbanensaar

Bakgrunnen er at EU har kåret 2021 til «The European Year of Rail». EUs mål er å doble persontrafikken med høyhastighetstog innen 2030. Også i Norge satses det mer på jernbane enn noen gang, og på nettsiden får du blant annet nyttige tips til togreiser.

Direktetildeling til Vy

Dagens direktetildelte avtale med Vygruppen om strekningene i det sentrale Østlandsområdet utløper ved ruteterminskiftet i desember 2022. Jernbandedirektoratet har derfor til hensikt å inngå en ny direktetildelt trafikkavtale med Vygruppen inntil de utsatte trafikkpakkene 4 og 5 er konkurranseutsatt. Trafikkpakkene 4 og 5 konkurranseutsettes fra h.h.v. desember 2023 og desember 2025, og den nye avtalen vil gjelde fram til trafikkstart for trafikkpakke 5.



Foto: Øystein Grue



Erfaringen er at
entreprenøren er
minst like god til å
finne nye løsninger
som oss på bygg-
herresiden.

Anette Aanesland



Slik får Nye Veier ned kostnadene

Nye Veier AS har kuttet byggekostnadene med nær 20 prosent. Nå skal deler av selskapets modell overføres til jernbane.

TEKST: TORE HOLTET FOTO: NYE VEIER

Vi ser på de dyreste elementene og tar ned kostnadene gjennom optimalisering, svarer administrerende direktør Anette Aanesland i Nye Veier AS når Jernbanemagasinet spør hvor selskapet finner de største kostnadskuttene.

Bakgrunnen er regjeringens forslag om at Nye Veier får ansvar for å bygge Ringeriksbanen og ny E16 mot Hønefoss. I tillegg har Samferdselsdepartementet besluttet at elementer av «Nye Veier-modellen» skal gjennomføres i jernbanesektoren.

NYE RAMMEVILKÅR

John-Ragnar Aarset ledet i sin tid en statssekretærgruppe som foreslo både en vei- og jernbanereform. Etter vel fire år som general-

sekretær i Høyre gikk han i mars i fjor tilbake til sin tidligere funksjon som statssekretær i Samferdselsdepartementet, denne gangen med Knut Arild Hareide som sjef. Noe av det første Aarset gjorde, var å lese stortingsmeldingen «På rett spor», det dokumentet som var grunnlaget for jernbanereformen – for å minne seg selv om hvilken retning som ble staket ut:

– Vi hadde nok sett for oss at Nye Veier og Bane NOR skulle være litt mer lik hverandre. For oss har det derfor vært viktig å få til nye rammevilkår for Bane NOR, og mer lik Nye Veier: større frihet, større ansvar og større forutsigbarhet til å kunne styre økonomien i store og små prosjekter. Frihet og ansvar er like viktige deler, da foretaket i større grad må bli ansvarliggjort for kostnadene og det å holde budsjettene.

FÆRRE GRENSESNIITT

«Nytten opp! Kostnadene ned!»

Det er et motto som har satt seg fast i ryggmargen til Nye Veier. Selskapet har fått →

← **NYTT BLIKK:** – Vår jobb blir å gå inn i dette med et nytt blikk, sette på gode fagpersoner og se etter nye grep, sier administrerende direktør Anette Aanesland i Nye Veier AS, som er pekt ut som ny byggherre for Fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen.



Vi hadde nok sett for oss at Nye Veier og Bane NOR skulle være litt mer lik hverandre.

John-Ragnar Aarset

i oppdrag å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Siden oppstarten i 2016 har Nye Veier bygd og åpnet 81 kilometer firefelts vei.

– På disse veiprojektene er byggekostnadene redusert med 19 prosent, sammenliknet med de kostnadsestimaterne Statens vegvesen gjorde da vi overtok prosjektene for fem år siden, opplyser Aanesland.

– Har du konkrete eksempler på hvordan dere får ned kostnadene?

– Eksempler på optimalisering er hvordan vi best kan forflytte og utnytte masse gjennom gode linjevalg, optimalisere de dyre elementene i veianlegget og tenke gjenbruk av veielementer. Videre ser vi at vår kontraktstrategi gir effekter. Med totalentreprise påtar entreprenøren seg både prosjektering og utførelse. Det gir færre grensesnitt, og det reduserer byggekostnadene. Erfaringen er at entreprenøren er minst like god til å finne nye løsninger som oss på byggherresiden, fastslår Nye Veier-sjefen.

NY BYGGEAVTALE

I forbindelse med framleggingen av Nasjonal transportplan (NTP) for 2022–2033 var det én nyhet som vakte stor oppmerksomhet i jernbanekretser: Regjeringen ønsker at Nye Veier skal få ansvar for å bygge 40 kilometer dobbeltsporet jernbane mellom Sandvika og Hønefoss samt 24 kilometer firefelts motorvei på deler av strekningen. Prosjektet er kostnadsberegnet til 35,6 milliarder kroner, og Nye Veier skal vurdere om utbyggingen kan gjøres billigere.

Statssekretær Aarset viser til regjeringsplattformen og ønsket om å bruke Nye Veier-tilnærmingen flere steder i staten.

– Vi har innimellom drøftet om vi skal opprette et eget utbyggingselskap på jernbanen eller om Nye Veier kunne tenkes å være interessert i å prøve seg på et jernbaneprojekt. Da vi var i innspurten i arbeidet med NTP, bestemte vi oss for å ta en skikkelig prat med Nye Veier. Og de svarte ganske kjapt og positivt på å spørsmålet om å overta Fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 – gitt at en del rammevilkår var avklart.

I skrivende stund jobber departementet inntil med å avklare innholdet i en byggeavtale med Nye Veier knyttet til dette prosjektet. For Aarset gjør det klart det ikke er aktuelt å legge det inn i Nye Veiers øvrige portefølje.

– Vi har en politisk interesse av at en kommer i gang med byggingen i løpet av ikke altfor mange år, og vi ser særskilt på at Nye Veier får et jernbaneprojekt, sier Aarset, som viser til at politikerne tradisjonelt har vært mest opptatt av å sette spaden i jorda.

Aarset mener Nye Veier er mest opptatt av når prosjektet skal være ferdig, og han regner med at dette blir deres inngang også til Ringeriksbanen/E16.

MÅ HA FINANSIERING

– Vi har gått inn i dette prosjektet med stor entusiasme og har satt på våre beste folk, forteller Aanesland.

– Hva er viktig for dere når dere skal overta?

– Vi kommer til å bruke vår modell, og da spør vi oss: Hva skal prosjektet løse og hva skal det ikke løse? Hvilke utfordringer har vi? Vår jobb blir å gå inn i dette med et nytt blikk: sette på gode fagpersoner og se etter nye grep. Her vil vi ha et begrenset handlingsrom, men vi gjennomfører alltid en verdianalyse. Det innebærer at vi setter på et uavhengig team sammen med aktørene i prosjektet og jakter på muligheter for å få kontroll på risiko.

Hun vil ha prosjektet inn i den kulturen de har klart å skape, og de må sikre seg nødvendig jernbanekompetanse.

– Som selskap får vi årlig tilført et beløp på nær seks milliarder kroner til veiprojektene, samtidig som vi har en forutsigbar rammeavtale over fire år. Jernbanedelen av prosjektet trenger en egen finansiering, som gjør at vi kan bruke vår modell, understreker Anette Aanesland.

NY KULTUR

Samtidig som Nye Veier overtar et jernbaneprojekt, vil staten inngå en rammeavtale med Bane NOR der foretaket gis større ansvar for resultater og for å holde økonomiske rammer. Det innebærer færre og mer overordnede avtaler mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Ifølge det siste tildelingsbrevet til direktoratet ønsker regjeringen «å få fram en kultur der Jernbanedirektoratet og Bane NOR lærer av beste praksis og arbeider med optimalisering av prosjektene gjennom hele plan- og utbyggingsfasen. Gjennom porteføljestyring av de store investeringene legges det til rette for at de beste prosjektene gjennomføres først.



Kontinuerlig optimalisering kan bety at man i noen tilfeller må revurdere valg som er tatt tidligere i prosjektene.»

STYRES PÅ MÅL

– I forbindelse med ny Nasjonal transportplan er det to begreper en må lære seg: Det ene er porteføljestyring. Det andre er effektpakker, sier statssekretær Aarset.

Porteføljestyring innebærer at Bane NOR i større grad styres etter mål for hva jernbanen skal levere, og så må Bane NOR gjennomføre de tiltakene som er nødvendige for å nå målet.

– Et eksempel på en effektpakke er alle tiltakene som gir to tog i timen på Trønderbanen. For å nå det målet i 2027 skal Bane NOR ha stor frihet til å bestemme utbyggingsrekkefølge, hvor togparkeringsplan skal være, hva slags plattformer som skal forlenges og hva slags kryssingsspor som skal bygges. Med andre ord: BaneNOR må drive porteføljestyring av alle

elementer som til slutt gir to tog i timen på Trønderbanen. Denne typen tiltak, hvilke kryssingsspor som bygges først og sist og hvilke plattformer som må forlenges, bør ikke være en politisk diskusjon.

URVERKET JERNBANEN

– Hva blir direktoratets rolle i dette?

– Jernbanedirektoratet skal være den aktøren i urverket jernbanen som holder alle deler sammen. Direktoratet skal ha ansvaret for overordnet strategisk planlegging og koordinering innad i sektoren: se til at alle deler av jernbanesektoren virker sammen, bidra til innovasjon og nytenking, både gjennom å være kjøperen av infrastrukturen, persontransporten og av nye tog. Direktoratet skal være en nysgjerrig aktør i det å utøve kjerneoppgaven som strategisk planlegger og utvikler av norsk jernbane, sier statssekretær i Samferdselsdepartementet, John-Ragnar Aarset. ●

↑ **BRU I ETAPPER:** Den nye jernbanebrua over Minnesund støpes i etapper, og høsten 2023 skal togene kunne passere i 200 kilometer i timen. Foto: Bane NOR.

Må få til resultater med trange rammer

Reisetida skal ned og antall togavganger skal betydelig opp rundt de store byene. Hele jernbanenettet fornyes, og en viktig del av godstrafikken styrkes.

TEKST: TORE HOLTET FOTO: SIV DOLMEN

Dette er kjernen i forslaget til Nasjonal transportplan 2022–2033, når det gjelder jernbane. Direktør for jernbanestrategi Anita Skauge i Jernbanedirektoratet opplyser at direktoratet i stor grad har fått gjennomslag for sine råd under arbeidet med NTP. Mer enn noen gang legges det vekt på hvilke effekter og forbedringer i togtilbudet det er mulig å oppnå innenfor gitte økonomiske rammer.

BAKTEPPET

– Norge står overfor mange nye utfordringer. I sin perspektivmelding ser regjeringen for seg

strammere økonomiske rammer. Samtidig har vi sett en økning i utbyggingskostnader knyttet til jernbaneutbygging. Og vi er avkrevd gode svar på flere sentrale spørsmål: Hvilke muligheter gir digitalisering og økt bruk av ny teknologi? Og hvordan håndterer vi konsekvensene av klimaendringene? Vi ser at problemstillinger rundt kvikkleire og rasfare forsterkes, og på toppen av dette kommer koronasituasjonen, som vi ikke vet hvordan vil påvirke den langsiktige etterspørselen etter ulike typer reiser, sier Skauge.

Dette er bakteppet for det regjeringen prøver å løse med denne transportplanen, og

her kommer begrepene porteføljestyring og effektpakker inn.

– Vi må håndtere de utfordringene som ligger der og likevel få til resultater, sannsynligvis innenfor strammere økonomiske rammer.

HANDLEFRIHET

Ifølge Samferdselsdepartementet er det Jernbanedirektoratet som skal stå for den strategiske porteføljestyringen og gi råd om hvilke effektpakker som skal prioriteres.

Tanken er at når en effektpakke er besluttet gjennomført, skal Bane NOR sikres stor operasjonell handlefrihet forutsatt at foretaket leverer på målene som settes. Et eksempel: Regjeringen har en ambisjon om å få til et nytt togtilbud til og fra Hamar med 20 minutter kortere reisetid og to tog i timen. Det vil kreve gjennomføring av en rekke tiltak, eksempelvis nye dobbeltspor, at Hamar stasjon bygges om og at togene sikres parkeringsplass og strømforsyning. Også det nye signalsystemet ERTMS må henge sammen med de andre tiltakene. Alt som skal til for å realisere målet kalles en effektpakke.

MER ENN INFRASTRUKTUR

– I tillegg til infrastrukturtiltakene, som er Bane NORs ansvar, må det sikres at Norske

← **NYTT SPOR:** Jernbanebyggingen skal over i et nytt spor. Her fra byggingen av det nye dobbeltsporet sør for Eidsvoll stasjon. Foto: Øystein Grue

Tog har tilstrekkelig togmateriell til at et forbedret togtilbud kan realiseres. Og når vi for eksempel skal planlegge for en ny rutemodell i Oslo-området, må vi forsikre oss om at den er mulig å gjennomføre med en oslotunnel som er sterkt trafikkbelastet. Dertil kommer alle hensyn som må tas når vi skal konkurranseutsette trafikken. Alt dette gjør at en tett dialog mellom infrastrukturforetaket Bane NOR og Jernbanedirektoratet blir svært viktig, poengterer Skauge.

TOGET FREMDELES EFFEKTIVT

Strategidirektøren viser til at jernbanesektoren har mye å samarbeide om når den nye transportplanen skal virkeliggjøres.

– Oppsummert legges det vekt på å styrke jernbanen der den allerede har en viktig

rolle. Som bunnplanke er det avgjørende at vi drifter og vedlikeholder det vi har på en god måte. Endelig skal vi jobbe for å styrke den såkalte kombitrafikken, containerbasert godstrafikk over lengre strekninger. Selv om andre transportformer blir miljøvennlig i forhold til klima, blir ikke jernbanen nødvendigvis mindre konkurransedyktig. Et 600 meter langt godstog tilsvarer rundt 32 lastebiler. Og når effektpakkene for gods er gjennomført, vil CO2-utslippet bli redusert med 29 000 tonn. Det alene har en samfunnsøkonomisk verdi på over to milliarder kroner.

Anita Skauge understreker at toget er arealeffektivt enten det gjelder folk eller gods. Samtidig må jernbanen følge med i tiden, og derfor blir nettdekning og digitalisering sentrale tiltak i årene som kommer. ●

I tillegg til infrastrukturtiltakene, som er Bane NORs ansvar, må det sikres at Norske Tog har tilstrekkelig togmateriell til at et forbedret togtilbud kan realiseres.

Anita Skauge



← **AREALEFFEKTIVT:** Strategidirektør Anita Skauge framhever at toget er arealeffektivt og konkurransedyktig, ikke minst i bynære områder.

Slik forbedres togtilbudet

I første seksårsperiode av Nasjonal transportplan vil det skje mye på jernbanen. Her kan du lese om hvordan togtilbudet bedres en rekke steder i landet.

TEKST: TORE HOLTET ILLUSTRASJON: BODONI



NETTDEKNING

Regjeringen legger opp til å sikre nettdækning i tunneler mens kommersielle aktører bygger ut i åpent landskap.

Effekt: Mer stabil nettdækning på toget



VEDLIKEHOLD/FORNYELSE

- Større satsing på vedlikehold og fornyelse
- Nytt digitalt signalsystem på hele jernbanenettet

Effekt: Redusert vedlikeholdsetterslep og en mer driftsstabil togtrafikk



GODSTRAFIKK

- Forlengelse av kryssingsspor Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim,
- Oslo-Kongsvinger-Narvik via Sverige og Trondheim-Bodø

Effekt: Reduserte transportkostnader for næringslivet og reduksjon av CO2-utslippet på 29 000 tonn, noe som har en samfunnsøkonomisk verdi på over to milliarder kroner

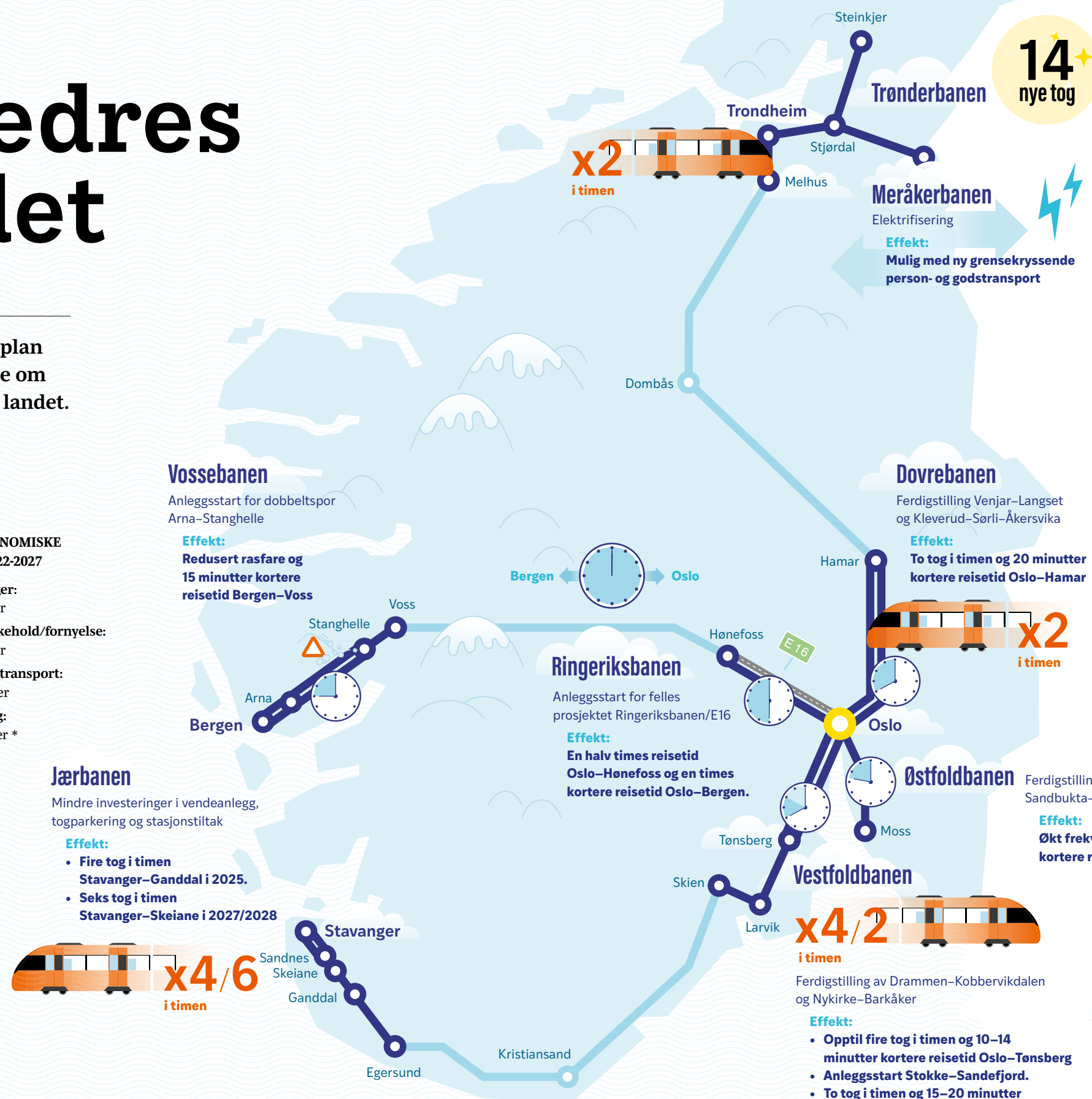
Tiltak på Alnabru i Oslo, Nygårdstangen i Bergen og Narvikterminalen.

Effekt: Økt kapasitet og mer effektiv drift av godsterminalene



ÅRLIGE ØKONOMISKE RAMMER 2022-2027

- **Investeringer:** 16 milliarder
- **Drift/vedlikehold/fornyelse:** 10 milliarder
- **Kjøp av togtransport:** 3,9 milliarder
- **Forvaltning:** 633 millioner *



14 nye tog

14 nye tog, elektrifisering og en rekke andre tiltak

Effekt: To tog i timen Melhus–Trondheim–Steinkjer (først til Stjørdal)

Meråkerbanen
Elektrifisering
Effekt: Mulig med ny grensekryssende person- og godstransport

Vossebanen
Anleggsstart for dobbeltspor Arna–Stanghelle
Effekt: Redusert rasfare og 15 minutter kortere reisetid Bergen–Voss

Dovrebanen
Ferdigstilling Venjar–Langset og Kleverud–Sørli–Åkersvika
Effekt: To tog i timen og 20 minutter kortere reisetid Oslo–Hamar

Ringeriksbanen
Anleggsstart for felles prosjektet Ringeriksbanen/E16
Effekt: En halv times reisetid Oslo–Hønefoss og en times kortere reisetid Oslo–Bergen.

Østfoldbanen
Ferdigstilling Follobanen og Sandbukta–Moss–Såstad
Effekt: Økt frekvens og 13 minutter kortere reisetid Oslo–Moss

Jærbanen
Mindre investeringer i vendeanlegg, togparkering og stasjonstiltak
Effekt: Fire tog i timen Stavanger–Ganddal i 2025. Seks tog i timen Stavanger–Skeiane i 2027/2028

Vestfoldbanen
Ferdigstilling av Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker
Effekt: Opptil fire tog i timen og 10–14 minutter kortere reisetid Oslo–Tønsberg
Anleggsstart Stokke–Sandefjord.
To tog i timen og 15–20 minutter kortere reisetid Oslo–Skien

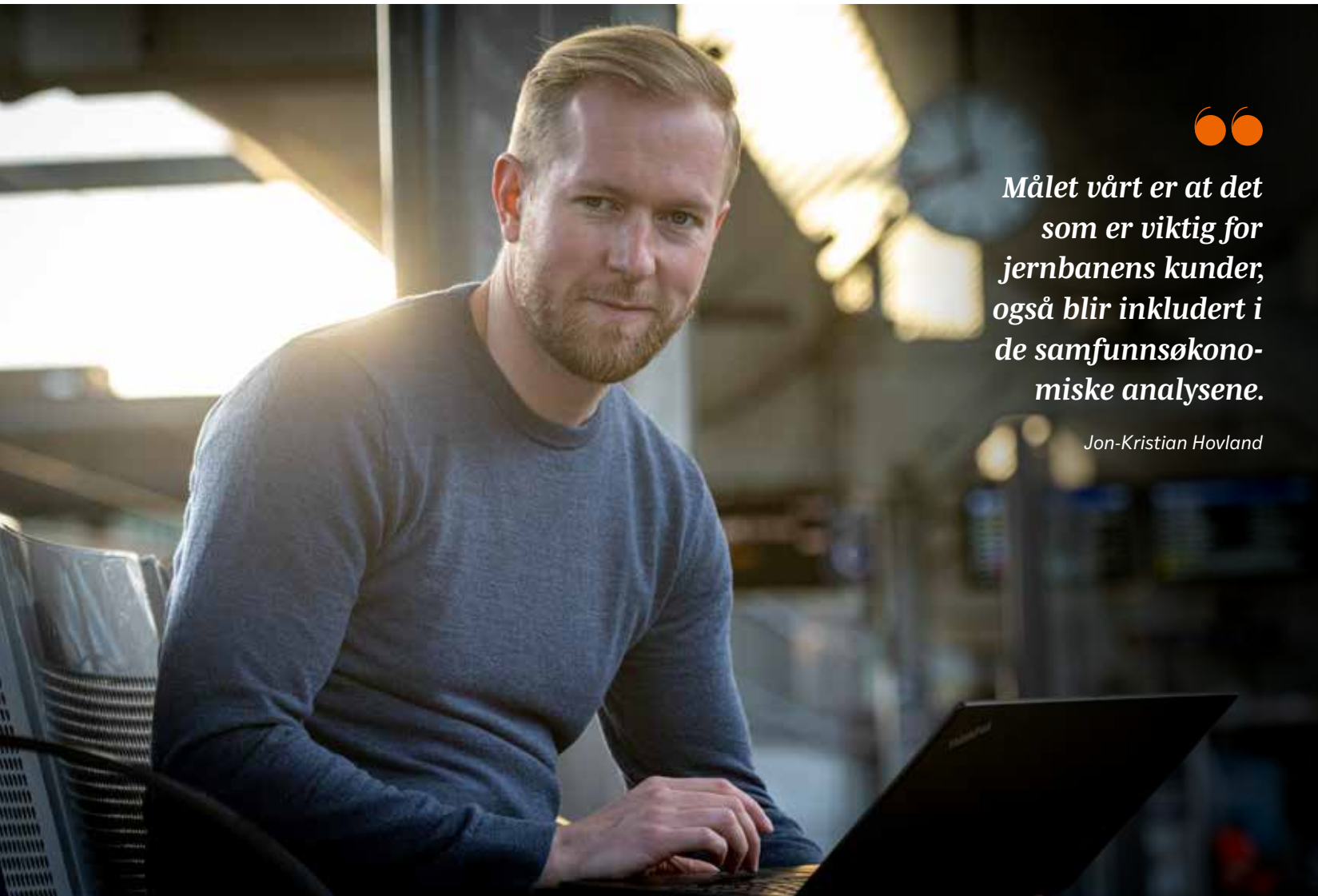
Oslo

Oppstart av flere tiltak rundt Oslo

- Effekt:**
- Lokaltog hvert tiende minutt mellom Ski/Lillestrøm/Asker og Oslo.
 - Lokaltog hvert kvarter Moss–Oslo.
 - Flere avganger i rushtiden fra mange pendlerbyer

*Jernbanedirektoratets budsjett – herunder utrednings- og utviklingsarbeidet, Jernbanemuseet, Lokførerskolen og det nasjonale kompetansesenteret Konnekt.

Tallene er hentet fra forslaget til Nasjonal transportplan.



“
Målet vårt er at det som er viktig for jernbanens kunder, også blir inkludert i de samfunnsøkonomiske analysene.

Jon-Kristian Hovland

Bedre nettdækning gir milliardgevinst

Bedre nettdækning om bord i togene treffer mange mennesker og er derfor et meget lønnsomt tiltak. Samfunnsøkonomene er litt uenige om hvor mange milliarder kroner det dreier seg om ...

TEKST: TORE HOLTET
FOTO: ØYSTEIN GRUE

Hele jernbanesektoren utfordres til å sette større krav til kostnads-effektivitet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Jernbanedirektoratet har en egen seksjon for samfunnsøkonomi og transportanalyse (SØTA) som er beredt til å ta denne utfordringen.

SKILLER SEG UT

Lederen Jon-Kristian Hovland minner om at spart reisetid og økt frekvens er faktorer om er blitt tillagt størst vekt når samfunnsøkonomien i samferdselsprosjekter skal beregnes.

– Da Jernbanedirektoratet skulle lage en konseptvalgutredning (KVU) for bedre nettdæk-

ning, laget vi en analyse som skiller seg ut fordi effektene treffer et stort geografisk område. Det å få tilgang til internett på tog er positivt for de togreisende i nesten hele landet, og etter grundige analyser kunne vi konkludere med høy nytte. Vi beregnet verdien for de reisende til tolv milliarder kroner over en tiårsperiode. De som har kvalitetssikret utredningen, mener dette tallet er for høyt og støtter seg på direktoratets følsomhetsvurdering.

SØTA forsøker her å tallfeste såkalte myke verdier, men de erkjenner at det er stor usikkerhet knyttet til beregningene. Hovedkonklusjonen er likevel at tiltaket er svært lønnsomt for samfunnet.

– Netto nåverdi er beregnet til å ligge mellom 3,7 milliarder og 7,4 milliarder kroner, sier Hovland.

UTVIKLER MODELLER

– Mye av det vi holder på med, bærer preg av metodeutvikling, opplyser seksjonssjefen.

Da direktoratets utredere skulle lage utredningen om nettdækning, fantes det ingen fiks ferdig modell for å analysere lønnsomheten i prosjektet. Det betydde ikke at de sto på bar bakke, vitenskapelig sett: Verdsettingen som direktoratet kom fram til, stammer fra en nasjonal verdsettingsstudie som Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomførte på oppdrag fra transportvirksomhetene i NTP-samarbeidet. Studien viser at bedre kvalitet på internett-tilgangen under reisen har mye å si for hvordan passasjerene opplever en reise.

En kundeundersøkelse fra Vy bekrefter dessuten at mange er misfornøyde med internetttilgangen på togreiser.

SPLEISELAG

Noen vil kanskje innvende: Er ikke nettdækning noe som mobiloperatørene kan ta seg av?

Svaret er at de ikke har funnet det bedriftsøkonomisk lønnsomt å sørge for mobildekning langs hele jernbanenettet, aller minst der togpassasjerene utgjør det meste av kundegrunnlaget – som på Hardangervidda.

Med dette som utgangspunkt ligger det an til et spleiselag, der regjeringen har signalisert vilje til å finansiere dekning i tunneler mens operatørene forventes å bygge i fritt land.

TENKER PÅ KUNDENE

Jon-Kristian Hovland setter pris på at den nye nasjonale transportplanen varsler en større vektlegging av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Han har tro på at det vil føre til enda

bedre prioriteringer når jernbanemilliardene skal fordeles:

– Vi er opptatt av å få belyst kvalitetsaspekter ved reisen og ikke bare de tradisjonelle verdiene som spart reisetid og økt frekvens. Redusert trengsel og setekomfort er eksempler på noe vi setter kroner og øre på. Målet vårt er at det som er viktig for jernbanens kunder, også blir inkludert i de samfunnsøkonomiske analysene.

IKKE-PRISSATTE VIRKNINGER

Mange jernbaneprosjekter vurderes som samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Årsaken er delvis at ny infrastruktur er dyrt og at markedsgrunnlaget er for lite i en del områder.

– Jernbaneprosjekter er ofte komplekse, og det er utfordrende å beskrive alle virkningene på en god måte. Vi fanger opp faktorer som tid, miljø og sikkerhet, men fremdeles er det en del elementer som ikke er godt nok inkludert. Dette jobber vi hele tida med å utvikle. Selv samfunnsøkonomer må erkjenne at ikke alt kan prissettes, og vi trenger bedre systematikk i håndteringen av slike elementer. Vi er derfor glade for at direktoratet har gående et prosjekt der vi skal finne ut av hvordan vi bedre skal beskrive ikke-prissatte virkninger bedre, sier Hovland.

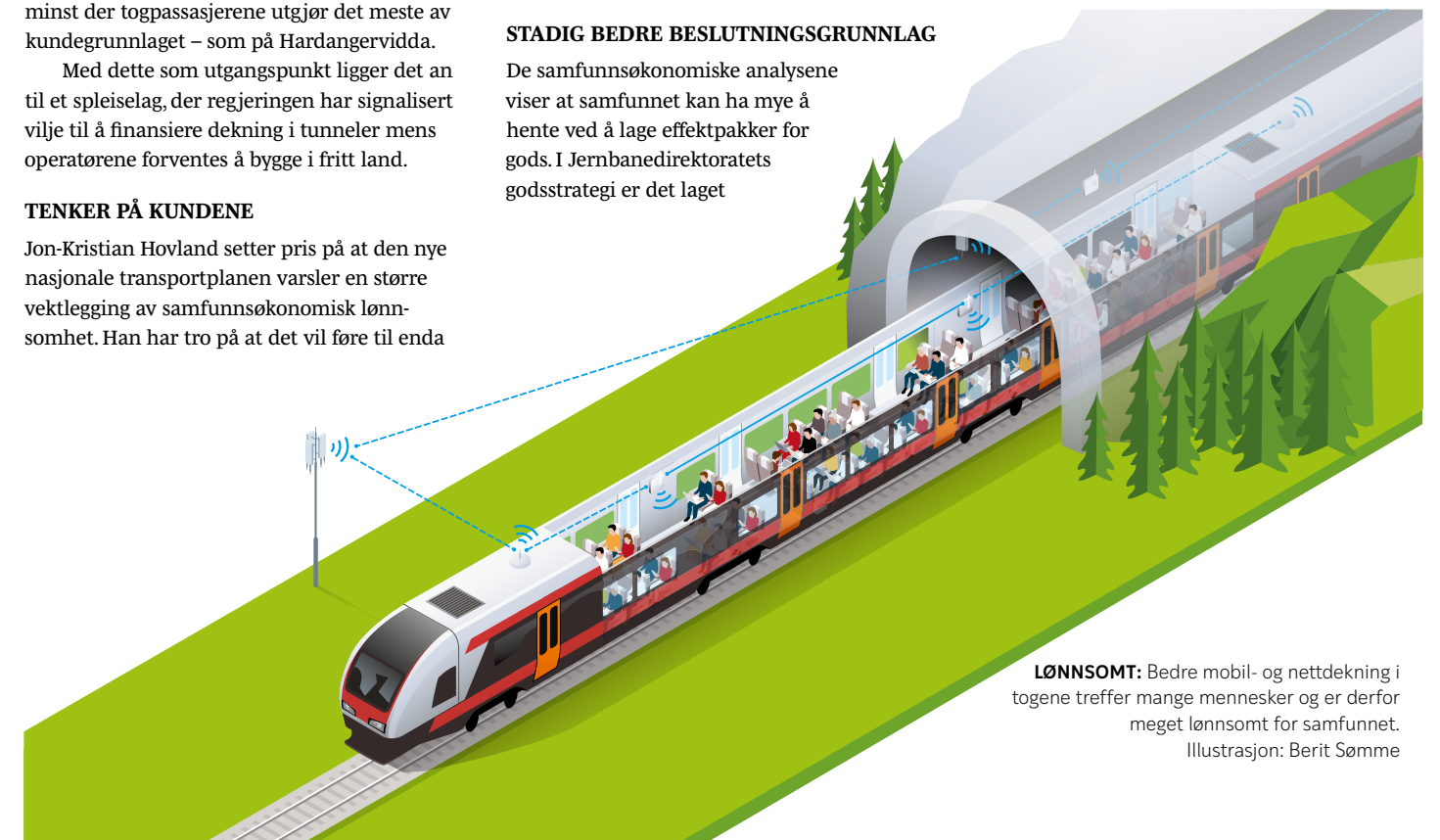
STADIG BEDRE BESLUTNINGSGRUNNLAG

De samfunnsøkonomiske analysene viser at samfunnet kan ha mye å hente ved å lage effektpakker for gods. I Jernbanedirektoratets godsstrategi er det laget

effektpakker for hele strekninger, og de er først og fremst ment å treffe den såkalte kombitrafikken – konteinerbasert varetransport som går på strekningene Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim, Oslo–Kongsvinger–Narvik via Sverige og Trondheim–Bodø.

– I begynnelsen av arbeidet med strategien startet vi bredt med flere ulike tog lengder og flere strekninger før vi konkluderte. Disse tiltakene er senere blitt prioritert i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan, og skal være gjenstand for porteføljestyring i Bane NOR.

– Det viser at vi kan være med på å legge grunnlaget for en bedre utvikling av norsk jernbane, der vi får mer for pengene. Et enda bedre beslutningsgrunnlag vil øke mulighetene for å velge de beste prosjektene først, konkluderer leder av seksjonen for samfunnsøkonomi og transportanalyse, Jon-Kristian Hovland. ●



LØNNSOMT: Bedre mobil- og nettdækning i togene treffer mange mennesker og er derfor meget lønnsomt for samfunnet. Illustrasjon: Berit Sømme

Alle partier vil satse på jernbanen

En gjennomgang av partiprogrammene for kommende fireårsperiode viser at alle politiske partier ønsker å satse på jernbane – både gjennom utbygging og vedlikehold.

TEKST: TORE HOLTET FOTO: ØYSTEIN GRUE

Fortsatt InterCity-utbygging på Østlandet og oppgradering av det øvrige jernbanenettet er saker som i store trekk forener partiene. Enkelte partier går lenger enn andre i å prioritere jernbane og annen klimavennlig infrastruktur, men praktisk talt alle ønsker å organisere utbyggingen på en annen måte enn i dag.

Det som skiller mest mellom borgerlig og rødgrønn side, er likevel synet på konkurranseutsetting. Mens dagens regjeringspartier ønsker å sette ut flere jernbanestrekninger på anbud, er de rødgrønne partiene

opptatt av å reversere det som er mulig og gå over til en mer helhetlig organisering.

Den store jokeren er Nord-Norgebanen, etter at Stortinget med 56 mot 30 stemmer vedtok å be «regjeringen igangsette arbeidet med å realisere Nord-Norgebanen.»

Kun regjeringspartiene stemte imot. Arbeiderpartiet hadde nettopp hatt landsmøte, som fastslo at partiet har som mål å realisere ny jernbane i nord.



Venstre

Nye spor

- Vil satse på jernbanen for å flytte mer godstransport fra vei til bane og å få raskere og bedre jernbaneløsninger for passasjertransport som knytter bo- og arbeidsregioner sammen
- Øke antall togavganger ved å bygge flere dobbeltspor og flere kryssingsspor
- Jobbe for høyhastighetsbaner som knytter sammen store byer og Norge sammen med kontinentet

Organisering

- Utrede muligheten for å etablere Nye Baner, etter modell fra Nye Veier

Tilbud/tiltak

- Innføre makspris på månedskort

Konkurranse

- Fortsette å sette driften av jernbanestrekninger ut på anbud for å frigjøre penger til investeringer

Vedlikehold

- (Ikke nevnt spesielt)



Høyre

Nye spor

- Nye strekninger for 250 km/t der det ligger til rette for det
- Bygge ut det eksisterende jernbanenettet for å korte ned reisetiden, øke kapasiteten og bedre punktligheten
- Bygge ut grensekryssende jernbane og se det skandinaviske jernbanenettet under ett

Organisering

- Vurdere å benytte Nye Veier-modellen ved utbygging av jernbaneprosjekter

Tilbud/tiltak

- Flere togavganger, nyere tog og bedre service
- Ta i bruk nye teknologiske løsninger
- Redusere utslipp
- Være med på EUs internasjonale togsatsing som sikrer likere systemer i Europa og gjør jernbanen mer konkurransedyktig

Konkurranse

- Fortsette konkurranseutsettingen av togdriften for å sikre et best mulig tilbud til de reisende

Vedlikehold

- Styrke vedlikeholdet



KrF

Nye spor

- Videreføre den sterke satsingen på jernbane ved å prioritere og følge opp framdriftsplanen for InterCity-trianglet
- * Iverksette planlegging og gjennomføring av tiltak for å forkorte reisetiden mellom byer der toget kan konkurrere med fly

Organisering

- Etablere Nye Baner AS for å sikre raskere og mer effektiv utbygging av jernbaneprosjekter
- Følge opp jernbanereformen og sikre et tilbud av høy kvalitet, bedre organisering og best mulig ressursutnyttelse

Tilbud/tiltak

- Legge til rette for at godstransport blir flyttet fra vei til bane og sjø, og passasjertrafikk fra fly til bane og kollektivtrafikk

Konkurranse

- (Ikke nevnt spesielt)

Vedlikehold

- Prioritere vedlikehold og ta godt vare på det som allerede er bygget



FrP

Nye spor

- Bygge intercitystrekningene med dobbeltspor raskt
- Oppgradere jernbanenettet mellom de store byene og landsdelene til å tåle høy hastighet
- Prioritere godstransporten på lengre strekninger med flere og lengre kryssingsspor
- Bygge Nord-Norgebanen

Organisering

- Etablere utbyggingselskapet Nye Baner på de samme premisene som Nye Veier

Tilbud/tiltak

- Anskaffe nytt togmateriell

Konkurransen

- Fortsette konkurranseutsettingen og avvike statens eierskap i VY

Vedlikehold

- Styrke vedlikeholdsarbeidet betydelig



Ap

Nye spor

- Føre en offensiv jernbanepolitikk for framtiden
- Ferdigstille allerede vedtatte jernbaneutbygginger
- Få mer av godstransporten over fra landevei til sjø og bane
- Bygge ut godsterminaler, kryssingsspor og annen nødvendig infrastruktur
- Mål om å realisere Nord-Norgebanen

Organisering

- Gjennomgå selskapsstrukturen i jernbanen med sikte på en mer helhetlig og oversiktlig organisering
- Redusere den totale planleggings- og utbyggingstingstiden betraktelig
- Evaluere fullførte samferdselsprosjekter

Tilbud/tiltak

- Forbedre nattog-tilbudet i Norge og til kontinentet
- Hel-/delelektrifisering, eller bruk av annen teknologi for å redusere utslipp
- En mer helhetlig utvikling av infrastruktur

Konkurransen

- Stanse konkurranseutsettingen

Vedlikehold

- Redusere vedlikeholdsetterslepet



Sp

Nye spor

- Ruste opp jernbanen for å knytte regionene sammen i et klimavennlig, driftssikkert og raskere togtilbud.
- Styrke godstrafikken og regulariteten i persontrafikken
- Flere kryssingsspor
- Klart mål om å realisere jernbane-utbygging i nord

Organisering

- Vil ha en integrert, offentlig jernbanesektor
- En mer effektiv gjennomføring og kortest mulig byggeperiode for store prosjekter
- En mer forutsigbar finansiering utover årlige budsjettbevilgninger
- Sikre sterk statlig styring og integrere Flytogets tilbud i det øvrige togtilbudet.

Tilbud/tiltak

- Styrke nattogtilbudet i Norge og til Nord-Europa
- Stabilt internett og mobilnett langs hele jernbanenettet.

Konkurransen

- Reversere oppsplittingen og privatiseringen av jernbanetilbudet i Norge.

Vedlikehold

- Vedlikeholde banestrekningene slik at regulariteten på jernbanenettet kan bli bedre.

* Nevnte forslag er basert på forslag til parti-program, da Senterpartiet i skrivende stund ikke har hatt landsmøte.



SV

Nye spor

- Jernbanedelen av samferdselsbudsjettet skal være større enn veidelen.
- Vil framskynde satsing på Intercitystrekningene og forkorting av de lange banestrekningene
- Prioritere Bergensbanen, Kongsvingerbanen, Ofotbanen, sammenkobling Vestfold-/Sørlandsbanen og Nord-Norgebanen
- Bred utredning av høyhastighetstog/lyntog (flerbrukskonsept)

Organisering

- Reversere «de oppdelingene og privatiseringene som er mulig å reversere»

Tilbud/tiltak

- Framskynde elektrifiseringen
- Pilotprosjekt med hydrogendrevne tog
- Økt støtte for å flytte mer gods fra vei til sjø og bane
- Øke antall sovevogner
- Sette ned prisene på kollektivreiser
- Forbedre togforbindelsene til kontinentet

Konkurransen

- Stanse konkurranseutsetting i den grad det er mulig

Vedlikehold

- Ruste opp jernbanen
- Norsk kontroll over drift og vedlikehold



MDG

Nye spor

- Bygge ut jernbanen framfor å satse på bil og fly
- Utvide jernbanesatsing på Østlandet og starte bygging av ny jernbanetunnel gjennom Oslo
- Bygge flere dobbeltspor der det er hensiktsmessig, blant annet på Trønderbanen, Vossebanen, Ofotbanen og Jærbanen
- Koble sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Organisering

- Stanse oppsplittingen for å få til en helhetlig utvikling av togtilbudet
- Integrere Flytoget i det ordinære jernbanetilbudet i Oslo-området, slik at kapasiteten kan utnyttes bedre

Tilbud/tiltak

- Forbedre utlandsforbindelsene
- Gi nattogtilbudet et kraftig løft
- Sikre god internettdekning på regiontogene
- Prioritere målrettede tiltak som å øke kapasiteten for godstransporten på skinner
- Sikre at det alltid er billigere å reise med regiontog enn med fly og bil

Konkurransen

- Evaluere konkurranseutsettingen av togdriften, og vurdere å reversere denne etter hvert som kontraktene går ut med mål om å samle togtilbudet i ett statlig selskap

Vedlikehold

- Øke bevilgningene for å redusere vedlikeholdsetterslepet



Rødt

Nye spor

- En betydelig omprioritering i samferdselspolitikken
- Bygge høyhastighetsjernbane med dobbeltspor i Sør-Norge med mål om å redusere trafikk på vei og med fly
- Utvide jernbanenettet til hele landet og koble det sammen med svenske og finske linjer
- Sikre hurtig utbygging gjennom offentlig prosjektfinansiering

Organisering

- Gjenreise Jernbanen i Norge som en samlet etat med ansvar for, transport, vedlikehold og renhold.
- Skifte navn på Vy til NSB og samle det meste under én paraply.
- Slå sammen Flytoget og NSB (Vy)

Tilbud/tiltak

- Oppgradere eksisterende baner med flere kryssingsspor, flere parallelle spor og mer effektive terminaler
- Prioritere løsninger som vil gi bedre tilbud for pendlere, reisende på korte og lengre avstander, samt for frakt av gods

Konkurransen

- Renasjonalisere jernbanen i Norge

Vedlikehold

- Ta inn vedlikeholdsetterslepet så fort det er teknisk mulig.
- Bringe banene i stand til å stå mot økt ekstremvær i framtiden



Da jeg begynte
handlet det mest om
fjerntogstrekningene,
nå ser vi hvilken viktig
rolle jernbanen har i
trafikkutviklingen rundt
de store byene.

Svein Horrisland



Navn

Svein Horrisland (68)

Tittel

Var kommunikasjonsdirektør
i Jernbanedirektoratet

Sivilstand

Gift, en datter
og to barnebarn

Bakgrunn

Hovedfag i statsvitenskap fra UiO
Har for det meste jobbet
som informasjons- og
kommunikasjonsleder innenfor
jernbanesektoren, blant annet
i NSB og Jernbaneverket før
Jernbanedirektoratet ble
opprettet. Har også jobbet i TØI
i sju år, og fra 1998-2000 ledet
han Vest-Agder kollektivtrafikk

Aktuell

Ble pensjonist 1. juni

Et orakel takker for seg

Svein Horrisland. De aller fleste med interesse for jernbane vil nikke gjenkjennende til navnet. Han har alltid et svar, og det er tvilsomt om noen kjenner norsk jernbane bedre enn ham – fra det politiske spillet til det minste stoppested. Nå er den vennlige sørlendingen pensjonist.

TEKST: ANNE WENNBERG FOTO: FARTEIN RUDJORD

Han har valgt å jobbe i jernbanesektoren nesten hele sitt yrkesaktive liv, og vi måtte bare spørre om han er enspora, eller rett og slett av den veldig trofaste sorten.

Milde Horrisland ser litt overrasket ut over spørsmålet, før han svarer:
– Jeg har jo fått gjøre mye variert da. Det er egentlig samferdsel som har trigget meg. Jeg skrev faktisk hovedoppgaven min om styringen av NSB. Nesten hele karrieren har jeg sittet i ledergrupper innenfor jernbanen, tett på utviklingen. Det har jeg lært mye av. Og jeg har jo en familiebakgrunn fra jernbanen: mor, far, besteforeldre og onkler.

Jernbanefamilie her også altså. Det er ikke uvanlig, og skaper åpenbart noen bånd det kan være vanskelig å bryte. Og hvorfor skal man det, når det skjer så mye i denne sektoren. Hva har egentlig vært mest spennende, sett med Svein Horrislands øyne?

– I perspektiv er det spennende hvordan alt har utviklet seg, og at vi de senere årene har fått et løft innen jernbanen. Flere har skjont hvilke fortrinn den har. Da jeg begynte, handlet det mest om fjerntogstrekningene, nå ser vi hvilken viktig rolle jernbanen har i trafikkutviklingen rundt de store byene gjennom nærtrafikktoget og InterCity. Alt har ikke alltid «gått på skinner» og det har gått med noen timer til å forklare seg om punktlig- →



Egentlig er det én jernbanestrekning som har krevd mest oppmerksomhet gjennom disse årene: Østfoldbanen.

Svein Horrisland

hetsproblemer. Det har vært mye kjeft å få da, men det betyr jo at folk bryr seg.

DET STORE BILDET

Han mister ikke nattesøvnen av litt kjeft, i hvert fall ikke nå lenger, som han sier. Han er typen som tar mye med knusende ro. Sørendingens flegma merker man fort i nærheten av ham. En som har jobbet sammen med ham i 20 år beskriver ham slik:

«Han er ikke opptatt av innpakningen, men av effekten. Han kjenner gamet, lar seg ikke lure utpå, og trækker ikke utenfor. Svein kan være forsiktig og tilbakeholden, tar det meste med ro, og det lønner seg nok over tid. Han forstår det store spillet. Han er en god gammeldags kommunikator – i positiv forstand.»

Selv sier han:

– Det er viktig å vite hvilken rolle man har når man jobber opp mot det politiske. Jeg tror ikke jeg er så verst til å finne kjernen, og se hva som er viktig i det store bildet.

Men hva er egentlig godt kommunikasjonsarbeid, ifølge veteranen?

– Det har jo forandret seg veldig på disse årene. Da jeg var i NSB på 80-tallet kunne vi kalle mye av det vi drev med for opplysningsarbeid, og pressen var mer servil. Godt kommunikasjonsarbeid er jo å opptre ærlig og ordentlig og bruke de rette kanalene, med riktig informasjon. Det er også viktig med god internkommunikasjon.

Å KJENNE HISTORIEN

Han er dessuten opptatt av å kjenne historien, for den skaper forståelse for sammenhenger:

– Jeg er veldig glad i historie. Det burde alle være. Det er så mye som kommer tilbake gjennom historien. Og jernbanehistorien

handler mye om Norges historie, om å bygge nasjonen. Det forklarer ofte hvorfor banene ligger der de ligger, og hvorfor det ble vekst der de ligger. Bygger vi ut et togtilbud, kommer også etterspørselen. Det er ikke bare omvendt. Det gjelder særlig nå, knyttet til klima og miljø.

Selv om den avtroppende kommunikasjonsdirektøren er en blid mann med sans for humor, som har svært lett for å smile og le, har det selvsagt også vært tøffe tak gjennom et langt yrkesliv.

– Dette er jo en jobb der noe er gøy og annet er veldig tøft, som ulykker og andre uønskede hendelser. Jeg kom tilbake igjen til jernbanen fra Vest-Agder i 2000, like etter Åsta-ulykken. Det ble en tung tid. Det ble som en kollektiv depresjon i Jernbaneløst den gangen, kommenterer han.

SJEFER KOM OG GIKK

– Det mest spesielle jeg har opplevd gjennom disse årene må være den gangen jeg satt på kontoret i NSB en fredags ettermiddag og ble bedt om å komme inn på kontoret til generaldirektøren. Der satt Kjeld Rimberg, som var sjef den gangen, og ga følgende beskjed: «Svein, kan du sende ut en pressemelding, men ikke før midnatt. Du skjønner – jeg slutter her i dag.» Så toppsjefer har kommet og gått innen jernbanen, og sjelden uten dramatik. →

→ **IKKE BARE GØY:** Horrisland husker veldig god hvor tungt det var å jobbe i Jernbaneløst etter Åsta-ulykken.



Men det er ikke bare ulykker og dramatikk som krever noe ekstra:

– Utvidete ansvarsområder kan også være krevende, men på en helt annen måte. Jeg fungerte som persontrafikkdirektør da den første trafikkpakken ble lagt ut. Jeg ble kastet ut i jobben på kort varsel. Det var politisk kontroversielt med konkurranseutsetting, men med mange dyktige folk rundt meg gikk det bra. Det kan være krevende å beholde fagligheten og ikke blande seg i politikken. Men det var lærerikt, slår han fast.

BANEN SOM BLE ET SKJELLSORD

Så får han plutselig en refleksjon:

– Egentlig er det én jernbanestrekning som har krevd mest oppmerksomhet gjennom

disse årene: Østfoldbanen. Da jeg begynte i NSB i 1986 falt kjøreledningen stadig ned der, forsinkelsene var mange og informasjonen for dårlig. Østfoldbanen ble et skjellsord, og noe som ble tullet med i sketsjer. Så ble det etter hvert noe bedre da det ble nytt dobbeltspor til Sandbukta, men så var i vi i gang igjen med Follobanen, strid om banen gjennom Moss og store utfordringer med grunnforholdene videre sørover. Østfoldbanen vil nok fortsatt holde seg i mediebildet.

Å være personalleder er også en viktig del av arbeidet som leder; hva har vært viktig for ham i den delen av jobben?

– Jeg har vært mest opptatt av at folk får jobbe med det de er mest interessert i å jobbe med. Frihet under ansvar, tillitsbasert

↓ **MOT EN NY TID:** Nå blir det bedre tid til familie, hytteliv og bridge.



↑ **INGEN TOGNERD:** Svein Horrisland har slett ikke elektrisk togbane hjemme, men Brio-tog til barnebarne er en selvfølge.



Jernbanehistorien handler mye om Norges historie, om å bygge nasjonen.

Svein Horrisland



→ TRE KJAPPE

Frykter du hvordan det vil føles å ha en tom kalender?

Det blir nok rart, men jeg skal klare å fylle tiden etter hvert, selv om jeg ikke har lagt noen planer. Jeg er ikke så flink til det. Men jeg har jo både familie, hytter og båt å bruke tid på.

Hvordan vil kona beskrive deg med tre ord?

Hun ville nok si at jeg er omsorgsfull, rotete og har godt humør.

Hvor ferierer du i sommer?

Det blir på hytta utenfor Kristiansand. Vi pleier ikke reise andre steder på den tiden av året.

ledelse. Folk gjør jobben best, når de trives, slår han fast.

Og man må lære seg å lese ham, for det blir ikke brukt kraftuttrykk i tide og utide. «Dette er kanskje litt uheldig betyr egentlig Dette er veldig dårlig», ifølge kollegaen som ble sitert tidligere.

Men angret han på noen karrierevalg underveis? For en statsviter finnes det det jo mange muligheter.

– Nei, det har bare blitt sånn. Jeg har aldri lagt noen bevisst karriereplan, men angret ikke på de valgene jeg har tatt.

KORONAHJELP

Når han slutter i disse dager opplever han å ha fått en slags overgangshjelp av den underlige tiden vi er inne i:

– Som «alle» andre kommer jeg til å savne kollegene og arbeidsmiljøet, men jeg har jo hatt en slags tilvenning under koronatiden.

Nå er det familie, venner og bridgeklubben som kommer til å nyte godt av Horrislands humørfylte selskap.

– Men jeg har ingen store planer. Det dukker nok opp noe.

Han virker ikke bekymret, og kanskje blir det åpning for flere bridgeturneringer snart.

Bridge er nemlig en stor hobby. Golia Bridgeklubb er et viktig møtepunkt, men det er likevel ikke der han har de aller nærmeste vennene.

– Jeg har heldigvis mange gode venner, også fra barndommen og ungdomstiden på Sørlandet.

ALT BEDRE FØR?

Før vi avslutter: Mye tyder på at en ny regjering vil ta over til høsten, og mange debattinnlegg er kritiske til jernbanereformen. Hva tror Svein Horrisland vil skje med organiseringen av jernbanen i årene framover?

– Det tror jeg ikke jeg skal våge meg på å spå om. Omorganiseringer er vi jo ikke uvant med på jernbanen, men hvis det nå skal endres igjen, tror jeg det viktigste man må gjøre er å evaluere jernbanereformen skikkelig og konsekvensvurdere eventuelle endringer. Vanligvis sier jo de fleste at «alt var bedre før», men det er jo stort sett fordi vi alle var så mye yngre da, avslutter han med et smil. ●

Data kan utnytted mye bedre

Det ligger store muligheter for en bedre jernbanesektor ved å samle alle data, dele data mer aktivt og sikre tilgang og riktig bruk.

TEKST: NJÅL SVINGHEIM

– Jernbanedirektoratets stordataprojekt har nå gjennomført kartleggingsfasen og alt tyder på at det er mye å hente, sier innovasjonsleder og prosjektansvarlig Pål Midtlien Danielsen.

Prosjektet har vært i sving siden årsskiftet og kartleggingsfasen er avsluttet. Definisjonen på stordata er egentlig datasett som er så store eller komplekse at de tidligere har vært vanskelige å analysere. Nå er verktøyene for slike analyser langt bedre enn tidligere, og i tillegg skal prosjektet ikke bare omhandle det som defineres som stordata, men også ha et helhetlig blikk på all databehandling i sektoren.

FIRE OMRÅDER PEKER SEG UT

– Nå som kartleggingsfasen er avsluttet, ser vi at mulighetene og behovene særlig kan samles innenfor fire områder, sier Danielsen:

- Nye forretningsmodeller og kundetjenester. Aktiv bruk av data åpner her opp for nye muligheter.
- Planlegging, styring og forvaltning. Samling av data gir grunnlag for bedre beslutninger.
- Smart vedlikehold. Samling av data gir grunnlag for et mer målrettet og effektivt vedlikehold.
- Operasjonell optimalisering og automatisering. Data i sanntid gir et bedre operativt bilde

Kartleggingen er gjort gjennom intervjuer i sektoren og gjennomgang av flere tilsvarende kartlegginger.

KLARE MÅL

Det å bruke de store mengdene data vil sammen har tilgang på i jernbanesektoren mer aktivt og med bedre innsikt og oversikt,

er nødvendig for at vi skal kunne nå viktige mål for jernbanen framover. Prosjektets mål er:

Effektivisering – mer jernbane for pengene: Jernbanedirektoratet skal bidra til god informasjonsforvaltning i samferdselssektoren og bedre samhandling og koordinering i jernbanesektoren.

Utnytte verdiskapingspotensialet som ligger i bruk av data: Tilgang og riktig bruk av data kan gi grunnlag for bedre beslutninger og sørge for en mer effektiv ressursbruk i jernbanesektoren.

Kunden i sentrum og bedre kombinert mobilitet: Kunden får riktig informasjon til rett tid. Tilrettelegging for dynamisk transport-

tilbud og prising, samt for nye transportløsninger- og tjenester.

STRATEGI KLAR ETTER SOMMEREN

I august er det planen å ha en anbefaling klar for hvilke områder det bør satses på i første omgang og hvilke gevinster det kan gi.

– Vi skal komme med forslag til hvordan veien videre bør legges opp med tanke på en bedre utnyttelse av dataene i jernbanesektoren, og hvordan vi kan utnytte dem best mulig, forteller Danielsen.

Prosjektet har en ekstern referansegruppe med ressurser fra Bane NOR, Entur og Norske Tog, og det er også dialog med togselskapene og noen godsselskap. ●

Stortingsvedtak åpner for mer konkurranse

Stortingets flertall har gitt sin tilslutning til EUs fjerde jernbanepakke. Vedtaket åpner for mer konkurranse i jernbanemarkedet og enklere tekniske regler for grensekryssende togtrafikk.

TEKST: TORE HOLTET

Hvor stor del av togtrafikken i Norge skal settes ut på anbud? Spørsmålet har lenge vekket politisk strid, og denne uenigheten gjenspeiler seg i de ulike partienes syn på Jernbanepakke 4. Bakgrunnen er at «pakken» setter krav til økt bruk av konkurranse: Togselskaper etablert i ett medlemsland skal kunne tilby tjenester i alle, og anbudskonkurranse skal være hovedregelen.

I tillegg til å inneholde en markedsdel består Jernbanepakke 4 også av en teknisk del. Den handler om at jernbaneselskaper skal

slippe å søke lisenser og sertifikater i hvert enkelt land. I stedet skal de søke om godkjenning ett sted, hos EUs jernbanebyrå, ERA. Det innebærer at regler harmoniseres og forenkles, enten det dreier seg om godkjenning av nytt togmateriell eller utstedelse av sikkerhets sertifikat til togselskaper.

FJERNE HINDRE

Under behandlingen av saken i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité viser Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre til at

Europas jernbanesystemer lenge har vært fragmentert og at de fleste land fremdeles har sine egne teknologiske standarder, trafikregler og systemer. De vil «fjerne hindre for et velfungerende europeisk jernbaneområde og oppnå størst mulig grad av teknisk harmonisering av jernbanens ulike systemer og etablere et velfungerende marked for jernbanetjenester.»

KONKURRANSE

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti innvender at «myndighet overføres til organer Norge ikke er medlem av», og de støtter ikke en slik myndighetsoverføring. Partiene er ikke enig i at jernbanenettet skal åpnes for fri konkurranse og tolker konkurransedirektivet dithen at det gjelder togruter uten økonomisk tilskudd fra det offentlige. I dag finnes det så å si ikke slike togruter i Norge. ●



Nå er det skikkelig moro å jobbe med gods på bane igjen

Det er nye tider for godstrafikken på Nordlandsbanen. På få år er en negativ utvikling snudd til vekst, flere tog og fulle tog. Mye av årsaken ligger i dugnadskultur, stå-på-vilje og en mer robust bane.

TEKST OG FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Det er god stemning på godsterminalen på Fauske. Som det største knutepunktet på Nordlandsbanen for godstrafikken videre nordover er aktiviteten økende. Det lastes og losses, stables og kjøres over en lav sko. – Ja, nå er det skikkelig moro å jobbe med gods på bane igjen. Som kjent økte vi fra to til tre togpar i hver retning for ett år siden. Nå er togparet som regel stappende fullt og vi jobber for å få på plass enda et nytt togpar, smiler terminalleder Håvard Johansen i CargoNet.

HOLDNINGSENDNINGER

Godsterminalen på Fauske ble modernisert og oppgradert så sent som i 2017. Nå er kapasiteten sprengt, og det må større utvidelser til. Denne gangen skjer det som en del av at hele

stasjonsområdet bygges om. Neste år får Nordlandsbanen det nye signalsystemet ERTMS. Fauske får samtidig både lengre kryssingsspor, et tredje gjennomgående togspor, lengre mellomplattform og det blir en dobling av kapasiteten på godsterminalen.

– Vi merker en mye mer positiv holdning til gods på bane hos kundene våre. Jeg mener vi har et større eierskap til det vi driver med nå, forteller Håvard Johansen.

Han sier det gjelder hele transportkjeden, fra sjåførene som kjører til og fra terminalen, via de som jobber med lasting og lossing, til lokførerne og de som har kontakten med kundene.

– Alle setter sin ære i å få systemet til å fungere best mulig. Holdningsendringen går også helt inn i bedrifter og hos vareeiere. Det



FORNØYD:

– Vi har opplevd en klar holdningsendring til det bedre både hos kunder og internt i jernbanesystemet når det gjelder gods på Nordlandsbanen, sier terminalleder Håvard Johansen i CargoNet.

↑ **FULLE TOG:** Godstogene på Nordlandsbanen er som regel fulle. Nå jobbes det med planer for å sette inn enda flere tog så snart man kan finne kapasitet på sporet.

er stadig flere som ønsker å bruke jernbane også av miljøhensyn. Grønn frakt har blitt viktig, slår terminallederen fast.

Han forteller at CargoNet også har registrert en annen holdningsendring lokalt:

– Det er faktisk en økende etterspørsel etter å sende gods på kortere distanser. Særlig gjelder dette over Saltfjellet mellom Fauske og Mo. E6 har vært mye stengt på grunn av uvær de siste vintrene, mens jernbanen har vært mye mer stabil. Derfor unnytter vi nå

mer av den ledige kapasiteten nord for Mo slik at vi både laster og lossere flere steder underveis på samme tog.

BEDRE BANE GIR MER GODS

– Fra 2020 til 2022 bruker vi over 1,5 milliarder på forbedringer av Nordlandsbanens nordlige del, forteller områdedirektør Thor Brækkan i Bane NOR. For godstrafikken blir det nå lengre kryssingsspor i Mo i Rana, Dunderland og Bodø i tillegg til nye og lengre spor på Fauske. Det største løftet er ERTMS-utbyggingen som også gjør at det for lengst ferdig bygde kryssingssporet på Røklund omsider kan tas i bruk i 2022, sier Brækkan.

Det gjøres en rekke andre tiltak på banen for å heve banestandarden i perioden: →



Det er faktisk en økende etterspørsel etter å sende gods på kortere distanser. Særlig gjelder dette over Saltfjellet mellom Fauske og Mo.

Håvard Johansen



GODSØKNING PÅ ALLE BANER

Ferske tall fra Bane NOR viser at godstrafikken økte på alle hovedstrekningene gjennom de siste tolv månedene regnet til og med april 2021. Nordlandsbanen økte mest med en vekst på hele 20 prosent målt i brutto tonnkilometer i forhold til året 2019. Sørlandsbanen hadde også en betydelig vekst med ni prosent flere tonnkilometer. Dovrebanen og Bergensbanen er de største godsstrekningene og hadde en vekst på henholdsvis tre og to prosent. Brutto tonnkilometer er kjørt kilometer ganget med summen av togenes last, vogner og lokomotiv.

- 39 000 sviller skiftes hvert år, programmet for bedre rassikring videreføres, i tillegg til det som gjøres på flere av godsterminalene.
 - Men vi ser at det er behov for minst ett nytt kryssingsspor til nord for Mo i Rana, fortsetter områdedirektøren. Vi har jo hatt et spor midt opp på Saltfjellet i planene våre lenge, men utviklingen med mer lokal persontrafikk i Salten og den økende godstrafikken, gjør at vi må vurdere om vi heller burde prioritere et kryssingsspor mellom Fauske og Bodø først, forteller Brækkan.

HELE TRANSPORTEN

På terminalen på Fauske kommer det stadig vogntog inn nordfra. Johnny Olafsen driver transportfirma på Fauske og har et stort CargoNet-skilt på bilene sine:

- Jeg synes det er stas å kjøre for jernbanen, smiler Olafsen fra førerhytta. Bestefaren min kom fra anlegget på Sørlandsbanen, flyttet så hit og var med på anlegget av Nordlandsbanen. Nå kjører vi veldig mye fersk fisk fra Steigen til Fauske for å lastes på tog, sier Olafsen. Denne hengeren kom hit med det vi kaller for ASKO-toget, og etter levering til butikkene går turen til Steigen for å hente fersk fisk som sendes sørover.

- ↑ **SAMARBEIDER:** Terminalleder Håvard Johansen i CargoNet (fv.), områdedirektør Thor Brækkan i BaneNOR og prosjektleder hos entreprenøren som bygger ut Fauske stasjon Marius Eliassen i PK Strøm AS.

Slik går termotransportene fulle i begge retninger og systemet fungerer veldig bra. Håvard Johansen i CargoNet forteller at de nå tar ansvaret for hele transporten, det vil si helt fra slakteri til mottaker i Sør-Norge.

- Lastebilen er helt nødvendig for å tilby hele transportkjeden, og som knutepunkt blir Fauske stadig viktigere for omlasting mellom bil og bane. Til sammen er det nå bare det siste året overført minst 30 000 vogntog fra vei til bane langs Nordlandsbanen.

FORNØYD ASKO

- Vi er veldig godt fornøyd med prosjektet så langt. Der vi tidligere sto i kø på E6 for å komme oss over Saltfjellet har vi nå hatt en ekstraordinær leveringspresisjon i Bodø-området på grunn av stabiliteten på Nordlandsbanen, sier Ståle Thoresen i ASKO Midt-Norge.

Han kan fortelle om lokførere som ved korte stopp på vei til Bodø har løpt 300 meter

“
Lastebilen er helt nødvendig for å tilby hele transportkjeden, og som knutepunkt blir Fauske stadig viktigere for omlasting mellom bil og bane.

Håvard Johansen



↑ **FISK UNDERVEIS:** Lastebileier Jonny Olafsen leverer enda en trailerhenger med fersk fisk fra Steigen til terminalen på Fauske for å sendes sørover med tog.

for å omstarte aggregat som har stoppet av ulike årsaker. Forsyningsikkerhet og matvaretrygghet er forsterket som et resultat av prosjektet, noe de og kundene deres er veldig fornøyde med.

- Fiskerieringen er tilfreds med kvaliteten og stabiliteten vi tilbyr ved bruk av jernbane, og prosjektet har bidratt til 20 nye arbeidsplasser på Helgeland og i Bodø, noe vi også er veldig godt fornøyd med, legger Thoresen til.

VIL HA NULLUTSLIPP

- Miljøgevinsten i prosjektet er som vi forutså, men vi ønsker oss fremdeles et utslippsfritt alternativ på Nordlandsbanen. Ambisjonen vår om utslippsfri distribusjon innen 2026 er fortsatt levende. Det betyr at Jernbanedirektoratet sammen med vareiere, produsenter og togoperatører må se på potensial og innovasjon framfor begrensninger, sier Thoresen.

Konstituert administrerende direktør i CargoNet, Carl Fredrik Karlsen, bekrefter at utviklingen på Nordlandsbanen er positiv, og at trafikken har vokst betydelig:

- Dette er en viktig del av CargoNets rute-tilbud, og vi er i likhet med våre kunder svært opptatt av leveranse kvaliteten. Volumøkningen skyldes i all hovedsak overføring av gods fra vei til bane. Økt satsing på godstransport på Nordlandsbanen gir styrket konkurransekraft for nord-norsk næringsliv i et marked med økende miljøkrav.

– Vi hører om planer for et fjerde togpar, hva må til for at det skal kunne bli virkelighet?

- Vi har planer om å fortsette utviklingen av togløsninger for næringslivet i Nord-Norge.

Vi ser at det går mye gods på bane til og fra Nord-Norge i dag, men vi mener det fortsatt er mulig å øke volumene. For å få til dette er det viktig at godstogene gis kapasitet og prioritet på sporet. På investeringsiden er det behov for flere lange kryssingsspor ikke bare på Nordlandsbanen, men også langs Dovrebanen. I tillegg må det legges til rette for effektiv terminalhåndtering, svarer Karlsen. ●

- ↓ **LØFT FOR NORDLANDSBANEN:** På terminalen i Fauske tar de bokstavelig talt et stort løft for godstrafikken på Nordlandsbanen. Her løftes enda en container fra bil til tog.



Tidenes største transportutredning i gang

Hvordan skal et framtidrettet transportsystem bli i Nord-Norge? Og hvordan kan transport bidra til at folk fortsatt vil bo og jobbe i vår nordligste landsdel? Arbeidet med å utrede transportløsninger for Nord-Norge er i full gang.

TEKST OG FOTO: NJÅL SVINGHEIM

For første gang utredes både vei, jernbane, luftfart og sjøfart i samme utredning. Det skjer i konseptvalg-utredningen (KVU) for transport i Nord-Norge. Arbeidet ledes av Statens vegvesen,

og har bred deltakelse fra Statsforvalterne og de andre transportvirksomhetene Kystverket, Avinor og Jernbanedirektoratet. I tillegg er fylkeskommunene, regionråd og Sametinget representert i arbeidet.

– Både vei, jernbane, luftfart og sjøtransport har viktige roller og funksjoner i landsdelen, og disse forskjellige transportformene utfyller hverandre. Derfor ser vi dem i sammenheng i utredningen, sier direktør Per Morten Lund i Statens vegvesen, som leder styringsgruppa.

– Dette er en viktig utredning for oss i Jernbanedirektoratet også. Vi skal bidra tungt inn i denne utredningen på flere av våre fagområder og ser fram til et spennende og godt samarbeid på tvers av transportformene, sier direktør for jernbanestrategi i direktoratet, Anita Skauge.

EN TREDEL AV NORGE

Nord-Norge utgjør over en tredjedel av Norges areal, og er like stort som Sveits, Belgia og Nederland til sammen. Det grenser til tre

land, og har 40 prosent av Norges kystlinje. Det er store avstander og lange reisetider både innad i Nord-Norge og mellom nord og sør i landet. I tillegg gjør værforhold, ras og skred at det er krevende å legge til rette for effektive transportforbindelser.

– Både innbyggere og næringsliv har behov for raskere, trygg og miljøvennlig transport med større forutsigbarhet enn i dag, sier Lund. Utredningsoppdraget fra Samferdselsdepartementet går ut på å komme fram til de beste måtene å løse utfordringene på, og gjøre en prioritering av hvilke tiltak som bør komme først, uavhengig av transportform.

DE LANGE STREKNINGENE

Hovedtemaene i utredningen er de lange transportstrekningene, altså forbindelsene som knytter landsdelen sammen med resten av landet, forbindelsene på tvers og til Svalbard og utlandet. I dette arbeidet ser vi både på E6, jernbane, de viktigste flyforbindelsene, og sjøtransport.

Selve utredningsarbeidet skjer i åtte prosjektgrupper, som jobber med blant annet næringstransport, beredskap, urfolks interesser og ny teknologi. Gruppene er sammensatt av folk fra Vegvesenet, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor, i tillegg til de berørte fylkeskommunene Nordland og Troms og Finnmark. Vi har også god og hyppig kontakt med Statsforvalter, regionråd, reindriftsnæring, Sametinget og lokale interessegrupper.

BLIR DET MER JERNBANE I NORD?

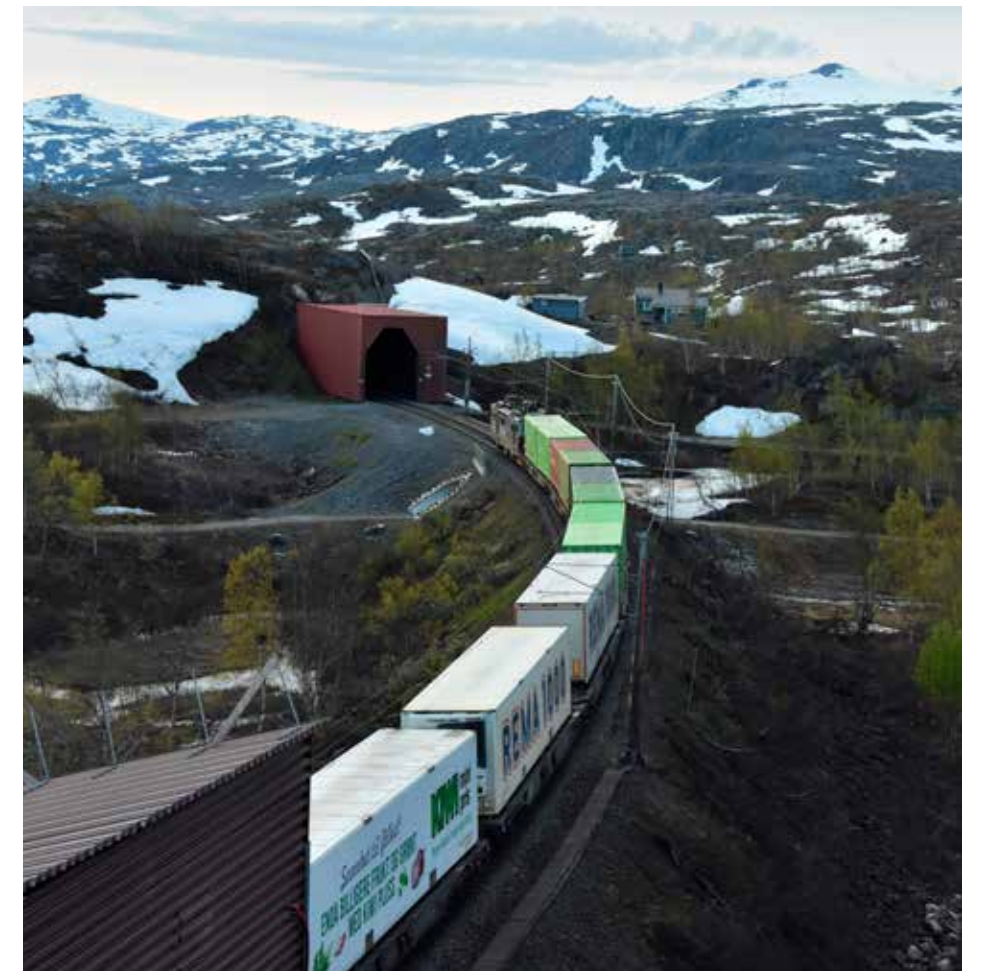
Nord-Norgebanen fra Fauske til Narvik og Tromsø, er stadig et hett debatt-tema både nasjonalt og innad i landsdelen.

– Jernbanedirektoratet gjorde en overordnet vurdering av Nord-Norgebanen i 2019. Nå får vi muligheten til å gå dypere inn i spørsmålet om ny jernbane i landsdelen. Vi ser også på hvordan Nordlandsbanen og Ofotbanen best kan utvikles videre, sier Hanne Juul i Jernbanedirektoratet.

En KVU gjennomføres før all annen planlegging starter. De viktigste målene er å foreslå best mulige transportløsninger ut fra behovet

Dette er en viktig utredning for oss i Jernbanedirektoratet også. Vi skal bidra tungt inn i denne utredningen på flere av våre fagområder og ser fram til et spennende og godt samarbeid på tvers av transportformene.

Anita Skauge



↑ **VAREFORSYNING:** Arctic Rail Ekspress begynner nedstigningen mot Narvik fra Bjørnffjell. Ofotbanen er sammen med Nordlandsbanen svært viktige ledd i varesyningen til Nord-Norge, og i returtogene går det stadig mer sjømat. Nå skal hele transportsystemet i Nord-Norge utredes i sammenheng.

og danne beslutningsgrunnlag for politisk behandling og videre planlegging. Utredningen skal også bidra til at det er de realistiske tiltakene som blir planlagt, men en KVU er ikke en planlegging av konkrete prosjekter.

De viktigste temaene for arbeidet med KVU for transportløsninger i Nord-Norge er å kartlegge de lange transportene for alle transportformer og samspillet mellom disse. Det inkluderer Nord-Norgebanen. Det skal

videre ses på samfunnsikkerhet med vekt på bosetting og befolkningens sikkerhet, på næringslivsutvikling og verdiskaping, bo- og arbeidsmarkedsregioner, samiske interesser og om for eksempel ny teknologi som innfasing el-fly kan påvirke behovene for lufthavner og rutestruktur.

Utredningen skal være ferdig i 2023. ●

SNART FRAMME: Her gjør SJ Norges nattog fra Trondheim siste korte stopp ved Mørkved holdeplass før det om få minutter er framme i Bodø etter en tur gjennom natten på 729 kilometer.





↑ **FORNØYDE:** Studieinspektør Ane Haugen Jordal og rektor Kai Erik Jensen opplever stadig større interesse for lokførerstudiet.

Rekordmange søkere i år

Norsk fagskole for lokomotivførere har i år mottatt 1162 søknader til studiet. I 2019 var antallet 620.

TEKST: MARIA DAHL FOTO: ØYSTEIN GRUE

UNIT (Direktoratet for IKT og fellestjenester i høyere utdanning og forskning) kan fortelle at 2021 er et rekordår for søkning til høyere utdanning, og at 12 806 har søkt seg til høyere yrkesfaglig utdanning. Det betyr at 9,1 prosent av alle som har søkt seg til landets 495 yrkesfaglige studier, søkte seg til Lokførerskolen.

I fjor økte vi antall studieplasser fra 120 til 144. I år øker vi til 168 plasser. Samtlige togselskaper melder hvert år om sine behov for lokomotivførere framover, og det beho-

vet er fremdeles økende. Dette gjelder både innen passasjer-, godstrafikk og framføring av arbeidsmaskiner. Skolen tilpasser antall studieplasser til bransjens behov. Det betyr at det sjelden er lokomotivførerkandidater som går arbeidsledige.

131 av søkerne var kvinner, og det utgjør 11,2 prosent av søkermassen. Gjennomsnittsalderen på søkerne i år er 31 år. Det stemmer overens med tidligere års tall. I fjor var det 998 søkere, og 115 av dem var kvinner. ●

↓ FAKTA

Lokførerskolen

- Lokførerskolen er en offentlig fagskole, godkjent av NOKUT og del av Jernbanedirektoratet
- Ett års utdanning gir 60 studiepoeng
- Omtrent halve studieperioden skjer i praksis. Studentene øvelseskjører med kjørelærer fra alle de ulike togselskapene
- Det gis opplæring i lokomotivets krefter, togets tyngde, bremsekraft, infrastruktur og trafikkregler
- Skolens togsimulatorer benyttes som verktøy i undervisningen. Studentene har der mulighet til å trene trygt på ulike situasjoner som kan oppstå når man kjører tog i Norge
- For å kunne søke må man være fylt 20 år, og ha fullført videregående opplæring, enten med fagbrev eller spesiell studiekompetanse

Anbefaler flere tiltak

I deler av døgnet er det ikke plass til å kjøre flere tog på Hovedbanen Nord, det vil si strekningen mellom Lillestrøm og Eidsvoll. Konklusjonen i en konseptvalgutredning (KVU) er at det kan bli plass til flere gods- og persontog ved å gjennomføre flere mindre tiltak.

TEKST OG FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Hovedbanen var Norges første jernbanestrekning og går fra Oslo S til Eidsvoll. En KVU er en faglig utredning av alternative måter å løse et behov på. For statlige prosjekter med antatt kostnad over én milliard kroner skal det gjennomføres en konseptvalgutredning før prosjektet besluttes igangsatt.

Kapasiteten på Hovedbanen Lillestrøm – Eidsvoll har vært overbelastet i deler av døgnet over flere år. Dette fører til begrensninger for godstrafikken nordover fra Oslo og at det ikke kan kjøres flere persontog selv om behovet er til stede. Jernbanedirektoratet fikk i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å gjennomføre en KVU for strekningen for å vurdere hvordan kollektivandelen kan økes og kapasiteten for gods på bane kan bedres.

ENKELTSPOR

Hovedbanen Lillestrøm–Eidsvoll er i dag en enkeltsporet bane med kryssingsspor som går delvis parallelt med Gardermobanen sør for Langeland ved Jessheim.

– Vi har gjennom utredningsarbeidet funnet tiltak som til sammen kan bidra til å nå de målene som er satt, å øke kollektivandelen, bedre tilgjengeligheten for kollektivtrafikken, tilfredsstillende etterspørselen for godstrafikk, bidra til målene om nullvekst i biltrafikken og ivareta areal- og miljøkrav, sier prosjektleder Bente Bukholm i Jernbanedirektoratet.

IKKE SAMFUNNSØKONOMISK LØNNSOMT

– Likevel er det slik at beregningsmodellene ikke kan vise til samfunnsøkonomisk lønnsomhet for noen av de foreslåtte konseptene. Referansealternativet, som innebærer å videreføre dagens drift, betyr at vekst i godstrafikken nordover fra Oslo vil måtte skje på vei, og at det ikke kan settes inn flere togavganger i rushtiden for å betjene den ventede befolkningsveksten langs banen. Samlet vil et alternativ som gir god måloppnåelse og som kan utvikles trinnsvis slik at effekter kan oppnås etter hvert som tiltakene gjennomføres, komme best ut, sier Bukholm.

Hun forteller at disse alternativene vil gi

både økt frekvens i rushtiden, redusert reisetid og plass til mer godstrafikk. Kostnadene på tiltakene er foreløpig anslått til om lag 6,5 milliarder kroner

KAN GI PASS TIL FLERE TOG

Det må bygges dobbeltspor mellom Leirsund og Lindeberg, Leirsund stasjon må bygges om og sammenslåing av stasjonene Frogner og Lindeberg må til. En ny kobling mellom Gardermobanen og Hovedbanen sør for Langeland og lengre kryssingsspor på Jessheim og Bøn, samt nytt kryssingsspor ved Nordby er også nødvendige utbedringer.

– Om det skal gjennomføres et konsept som har god måloppnåelse, men som likevel ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt, er det dette konseptet som best svarer ut utfordringene, avrunder Bukholm.

KVU Hovedbanen Nord hadde høringsfrist 1. juni. ●

↓ **LEIRSUND** med Hovedbanens spor til høyre og Gardermobanens dobbeltspor til venstre.





← **SIDEN APRIL:** Første fulle Onrail-godstoget på Mjelva i Romsdal 10. mai. Oppstarten var i slutten av april i år.



I gang igjen på Raumabanen

Vi har stor tro på markedsgrunnlaget for godstrafikk på Raumabanen og kjører nå avganger hver kveld fem dager i uka fra henholdsvis Alnabru og Åndalsnes.

Henning Aandal

I slutten av april ble planene til virkelighet for det nystartede godstogselskapet Onrail. Gjennom vel et år med mye arbeid og avklaringer har selskapet vist at det kan stå på egne bein. Nå ruller godstogene mellom Alnabru og Åndalsnes igjen.

TEKST: NJÅL SVINGHEIM FOTO: LEIF JOHNNY OLESTAD OG ØYSTEIN GRUE

Tre år etter at Green Cargo la ned sin gods- trafikkk på Raumabanen blir det nå daglige avganger i begge retninger.

– Dette blir utrolig spennende. Vi har holdt med å planlegge dette i ett år og det er derfor veldig godt å komme i gang. Vi har stor tro på markedsgrunnlaget for godstrafikk på Raumabanen og kjører nå avganger hver kveld fem dager i uka fra henholdsvis Alnabru og Åndalsnes, sier Henning Aandal i Onrail.

For at selskapet skulle kunne starte opp med dette måtte de være trygge på at godskundene ville komme tilbake til jernbanen.

– Nå har vi fått nødvendig trygghet for oppstarten og har solgt en stor andel av plassene på togene på forhånd. Vi har likevel plass til flere og håper og tror togene etter hvert blir helt fullsatt, sier Aandal.

FRA VEI TIL BANE

Han forteller at Onrails godstog kjøres med faste togstammer bestående av tolv kombivogner. Disse

har plass til 24 semitrailere eller 48 containere. Kapasiteten vil dermed tilsvare 10 000 vogntog på veiene årlig som nå kan flyttes fra vei til bane.

Godstogene vil gå fra Alnabru klokken 18.42 søndag til torsdag med ankomst Åndalsnes klokken 02 om natten. Dermed blir det mulig å få fram godset til alle Mørebyene tidlig på morgenen. Motsatt vei er avgangen fra Åndalsnes klokken 21.35 med ankomst Alnabru i Oslo klokken 06.40. Onrail har anskaffet tre lokomotiver og skal kjøre med el-lok (type RC4) mellom Alnabru og Dombås. På Raumabanen trekkes togene av tidligere danske TMe-lok. Selskapet har ansatt både lokførere og terminalarbeidere i Åndalsnes.

– Vi i administrasjonen er også lokførere selv og vi legger stor vekt på å holde kostnadene til administrasjon på et lavt nivå, sier Henning Aandal.

Etter oppstarten ser det ut til at togene er attraktive for godskundene, og midt i mai kunne Onrail notere seg for det første toget som var helt fullsatt. ●

↑ **DAGLIG:** Onrail har daglige avganger i begge retninger mellom Åndalsnes og Alnabru, med faste togstammer som har plass til 24 semitrailere eller 48 containere. Her kjører toget over Langeland bru.

Kanskje kommer kongen

I september fyller Dovrebanen 100 år. Det vil bli grundig feiret med både folkefest og faglig seminar som peker framover. Jubileumstoget er selvsagt dampdrevet, og fylt med inviterte gjester.

TEKST: ANNE WENNBERG



Bane NOR som infrastruktureier har etablert en prosjektgruppe med Cathrine H. Blix i spissen som allerede lenge har jobbet med å planlegge feiringen 17. og 18. september.

– Jubileumsturen med veterantog fra Dombås til Trondheim blir innholdsrik og arrangementene underveis skjer i tett samarbeid med kommuner og næringsliv langs banen. Engasjementet er stort, forteller Blix.

Blix legger ikke skjul at de er stolte over det som skal skje 17. og 18. september, og

at jubileumstoget skal trekkes av to damplokomotiv.

– Jeg er synes det er kjemp flott at vi skal kjøre damptog, kommenterer Blix, som også håper at de får kongelige gjester om bord.

ÅPNET AV KONG HAAKON

Sent på kvelden 16. september 1921 tøffet nattoget ut fra Kristiania Ø. med blant andre kong Haakon 7., kronprins Olav og en rekke regjeringsmedlemmer og stortingsmenn om bord. Om morgenen den 17. kom toget til Dombås, der festtoget startet ferden mot →

← **HJERKINN STASJON:** Toget stopper 17. september 1921, og folk har samlet seg for å høre kong Haakons tale. Foto: Orkla Industrimuseum

↓ **JUBILEUMSLOKOMOTIV:** Et slikt damplokomotiv, type 26 c nr. 411 blir ett av to lok som skal trekke jubileumstoget fra Dombås til Trondheim. Foto: Nina og Rune Carlsson, Norsk jernbanemuseum



PROGRAMMET I KORTVERSJON

Fredag 17. september

09:30: Avreise Dombås

10:55: Ankomst Hjerikinn der stemningen fra åpningen for 100 år siden skal gjenskapes

13:00: Avreise Hjerikinn

14:15: Ankomst Oppdal

Seminar om Dovrebanen de neste 100 årene, arrangert i samarbeid med Jernbanedirektoratet, og festmiddag på kveldstid

Lørdag 18. september

10:30: Avreise Oppdal

11:10: Ankomst Berkåk der det blir snorklipping av «nye» Berkåk stasjon som for tiden oppgraderes og skal være ferdig til jubileet

12:30: Avreise Berkåk

16:45: Ankomst Trondheim der det blir stor feiring, blant annet ved Olav Tryggvasson-statuen som ble avduket for 100 år siden



→ **PROMINENTE PERSONER:**

Konstituert generaldirektør i NSB, Christian Theodor Holtfodt, i prat med kong Haakon på Hjerkinns stasjon.

↓ **GLOSIMODTS VERK:**

Postkort av Drivstua, en av stasjonene langs Dovrebanen som arkitekt Glosimodt har tegnet. Siden 1986 har ikke denne stasjonen hatt persontrafikk.



↑ **NYRESTAURERT:** Dette klenodiet ble donert til Norsk jernbanemuseum, og står nå i parken ved museet. Kiosken er av Holmenkolltypen, som ble bygd i åtte eksemplarer, og er tegnet av Erik Waldemar Glosimodt. Foto: Mette Larsen, Norsk jernbanemuseum

Hjerkinns der selve åpningen skulle skje. Etter noen lange taler i vakkert, men iskaldt høstvær, foretok kongen selve åpningen og avsluttet sin tale med følgende ord:

«Idet jeg uttaler det sikre håp om at de store ofre som er brakt vil bringe landet velstand og nasjonal følelse, erklærer jeg herved Dovrebanen for åpnet.»

TØFFE KÅR

Og det er ingen tvil om at mange ofret mye for å bygge Dovrebanen. Det var tøffe kår for anleggsarbeiderne, ikke bare hardt arbeid og lange dager, men boforholdene var svært kummerlige. I en artikkel i Ny tid kunne man blant annet lese:

«Neppe noen bonde bekymrer seg så lite for sine kreaturer som arbeidsledelsen ved Dovrebaneanlegget for sine arbeidere, hva sunnhet angår: Det er simpelthen opprørende! Eller er der noen som tror, at hensynet til sunnheten blir ivaretatt når et kan opplyses at brakkeene er innredet med bare ett rom, foruten brakkesjefens værelse, hvori er lavet plass til 16 mann. Åtte sengesteder – to og to over hverandre – med to og to mann i hver.»

SATTE TYDELIGE SPOR

Et navn som er nært knyttet til Dovrebanen er Erik Waldemar Glosimodt, en norsk arkitekt som →



← **TRAGEDIEN:** Fra ulykken ved Nidareid 18. september 1921. Toget fra Kristiania kolliderte med ekstratoget som skulle tilbake til hovedstaden. Seks mennesker omkom og 16 ble såret. Foto: Sverresborg Trøndelag Folkemuseum.

blant annet tegnet flere stasjonsbygninger langs banen: Fokstua, Vålåsjo, Hjerkin, Kongsvoll og Drivstua – alle i nasjonal stil, med barokk- og rokokkoornamentering.

Han var med på feiringen av banen, og var blant de seks som mistet livet i den tragiske Nidareid-ulykken 18. september. De fleste gjestene skulle reise tilbake med et ekstratog om kvelden, mens kongen og hans følge ble over i Trondheim. Like etter avgang støtte ekstratog og hurtigtog fra hovedstaden sammen, og den dyktige arkitekten mistet livet knapt 40 år gammel. ●

Kilde: Dovrebanen (16. utgave, som tar for seg 100-årsjubileet og banens historie)



↓ FAKTA

Dovrebanen

- Opprinnelig strekning: Dombås–Støren som ble åpnet i 1921
- Strekningen Støren–Trondheim var opprinnelig smalsporet og ble åpnet i 1864
- Dagens strekning: Eidsvoll–Trondheim er 485 km lang
- Den har i dag 28 stasjoner med persontrafikk
- Banen fikk elektrisk drift i 1970
- Forbindelsesbaner: Hovedbanen Oslo S–Eidsvoll, Gardermobanen, Rørosbanen Hamar–Støren, Raumabanen Dombås–Åndalsnes, Stavne–Leangenbanen og Nordlandsbanen

↖ KONGEN OG ARKITEKTEN:

Haakon 7. og arkitekt Erik Waldemar Glosimodt tegnet foran Hjerkin stasjon. Egil Nyhus, som laget illustrasjonen til Jernbanemagasinet 02/11, sa følgende om tegningen: «Oppgaven var å illustrere Reidar Skaug Høymorks tekst Glede, sorg og sikkerhet, som fortalte om åpningstoget, den offisielle åpningen, festligheten i Trondheim og den tragiske ulykken på Nidareid.»

← HELTENE: Både kvinner og menn var med på å bygge Dovrebanen mellom Dombås og Støren. Kvinnene var som regel kokker for et brakkelag. Bildet er tatt i Drivdalen, trolig av en omreisende fotograf som håpet å få solgt noen postkort til dem som ble avbildet.

Feirer med frimerker

I snart hundre år har Dovrebanen vært blant de viktigste samferdselsårene i Norge. I april kom Posten med to nye frimerker for å markere jubileet.

– Dovrebanen har vært viktig for å knytte Norge sammen. Ikke bare gjennom å frakte passasjerer – for oss i Posten var linjen i mange tiår fram til 1988 viktig for å få brev og pakker fram i tide. Mange postfolk hadde sin arbeidsplass på skinnene mellom Oslo og Trondheim, mens de behandlet store postmengder. Dovrebanen har en hundreårig historie som er verdt å markere med en frimerkeutgivelse, utalte konsernsjef Tone Wille i Posten ved utgivelsen.

Konsernsjef Gorm Frimannslund i Bane NOR sa følgende om frimerkene og Dovrebanens historie:

– Motivene på disse frimerkene minner oss om den stolte historien Dovrebanen har. Historien har vi med oss i Bane NOR når vi jobber for at Dovrebanen også skal ha en stolt framtid. Dovrebanen betyr mye for mange, og det er stas for alle oss knyttet til jernbanen at Posten markerer jubileet med frimerkeutgivelser.

Frimerkene har verdi Innland 20 gram, og kan brukes på alle vanlige brev i Norge. Motivene er tegnet av Trond Bredesen, og frimerkene er designet av Camilla Kvien Jensen.

Ett av frimerkene viser det ikoniske damplokomotivet Dovregubben på Hjerkin stasjon. På

det andre frimerket ser vi et tog trukket av elektrisk lokomotiv foran Snøhetta på Dovrefjell. ●



↑ **STOLTE:** Dovrebanen fyller 100 år og hedres med to nye frimerker. Lanseringen ble markert med konsernsjef Gorm Frimannslund i Bane NOR og Postens konsernsjef Tone Wille. Foto: Posten



Markerer fra 1. august

Også Nord-togene til SJ Norge, som har stått for persontrafikken på Dovrebanen siden juni i fjor, er med på feiringen av 100-årsjubilanten.

Passasjerene på toget mellom Oslo og Trondheim vil merke at de reiser på en bane som har rund bursdag.

- Fra 1. august blir det servert både Dovreburger av viltkjøtt, rømmegrøt og jubileumsøl om bord på togene.
- Antimakassarene (beskyttelsestrekket som man lener hodet mot) vil være dekorert med både jubileumsmarkøren og SJs Nord-logo.

- I tillegg vil Dovrebanens historie og jubileet bli omtalt på SJ.no, i SJ NORD-appen, på Facebook og Instagram.
- På jubileumsdagen 17. september blir det gratis kaffe med sjokolade til passasjerene om bord på Dovrebanen.
- SJ stiller dessuten med foredragsholder i paneldebatten på Oppdal 17. september, der temaet er Dovrebanen de neste 100 årene.

Endelig er det Trønderbanens tur

Trønderbanen moderniseres. Hele 22 stasjoner er nå under oppgradering for å ta imot nye tog og flere avganger. Prosjektleder Kristin Skei i Bane NOR synes det er motiverende å se resultater som kommer de reisende til gode.

TEKST OG FOTO: NJÅL SVINGHEIM



Det var stadig hendelser med folk i sporet på planovergangen her på Vikhammer, så det er en ekstra bonus at vi nå har fått tryggere forhold for både togreisende og nabolaget her.

Geir Ola Lium



Det er snart 40 år siden det har blitt gjort så omfattende og gjennomgående forbedringer for passasjerene på Trønderbanen, det vil si regiontogstrekningen fra Melhus i sør til Steinkjer i nord. Nå gjøres det større og mindre tiltak på hele 22 stasjoner og holdeplasser, og snart kommer det helt nye bimodale tog. Sammen med elektrifisering og etter hvert flere avganger betyr dette en helt ny hverdag for togpassasjerene i Trøndelag. Kristin Skei er prosjektleder for stasjonstiltakene.

NY OVERGANGSBRU

– Ja, det er veldig store endringer på en del av stasjonene slik som her på Vikhammer. Her har vi bygget to helt nye plattformer med 120 meters lengde og standardhøyden på 76 centimeter, slik at de nye bimodale Flirt-togene passer og det blir trinnløs adkomst. Tidligere hadde stasjonen både en smal treplattform mellom sporene og en planovergang over begge spor. Begge deler er det av sikkerhetsmessige årsaker er veldig godt å bli kvitt, sier hun.

Den mest øyenfallende endringen på Vikhammer er likevel overgangsbrua som gir trygg adkomst til begge plattformer og også til sjøen og stranda for naboene i området. Overgangsbrua er også utstyrt med heis og er til og med dimensjonert for bæring av kanoer og

← **MODERNE:** Vikhammer stasjon har gjennomgått en stor forvandling og framstår nå som en moderne stasjon. Overgangsbrua sikrer samtidig trygg adkomst til sjøen. Snart blir også Trønderbanens gamle 92-sett erstattet av moderne flirt-tog med større kapasitet.

kajakk til og fra sjøen, noe som har vært viktig for lokalmiljøet.

22 STASJONER OG HOLDEPLASSER

Men det er ikke bare på Vikhammer store ting skjer og nylig har skjedd. I august 2019 åpnet nye Leangen stasjon og i april i år ble Ranheim stasjon gjenåpnet for persontrafikk. Begge steder med nye plattformer og tilhørende fasiliteter. Disse stedene har et betydelig trafikk-



↑ **FØR:** Et ti år gammelt bilde fra Vikhammer illustrerer forvandlingen, slik var det før, med smal mellomplattform og planovergang til sjøen.

↓ **SAMARBEID:** -Godt samarbeid, kort byggetid og mange detaljer har preget stasjonstiltakene på Trønderbanen. Fv: prosjekteringsleder Knut Sagen og oppfølgingsansvarlig Knut Anders Hepsøe fra Norconsult, Marita Holm fra hovedentreprenøren Trym anlegg, prosjektleder Kristin Skei og byggeleder Geir Ola Holm fra Bane NOR.



↑ **NYTT KNOTEPUNKT:** Ranheim stasjon ble gjenåpnet i april og har utstrakt boligbygging i nærområdet. Persontrafikken på Ranheim ble nedlagt i 1985, nå kan man reise med toget i begge retninger hver time derfra.

grunnlag og det er derfor det nå legges ned så store ressurser i å tilrettelegge slik at flere kan bruke toget i Trondheimsregionen. Sju stasjoner og holdeplasser er klare etter store moderniseringstiltak, det er Lundamo (åpnet i juni 2020), Skansen, Ranheim, Vikhammer, Åsen Røstad og Røra. Så er det gjennomført mindre tiltak på ytterligere 15 steder. Til sammen brukes det nå 220 millioner på stasjonsoppgraderingen langs Trønderbanen.

Trym anlegg er hovedentreprenør på moderniseringsarbeidene.

Marita Holm synes det er veldig interessant å jobbe med jernbanen:

– Vi har mange jobber for Bane NOR og liker disse både fordi det er litt annerledes og mer å ta hensyn til når vi jobber nær et trafikkert spor, men også fordi vi kommer tett på et samarbeid med flere instanser. Her har det virkelig gått unna siden vi startet for alvor i fjor høst og det har vært nødvendig med mange og raske avklaringer underveis for å komme i mål i tide.

Byggeleder i Bane NOR Geir Ola Lium er også fornøyd:

– Det var stadig hendelser med folk i sporet på planovergangen her på Vikhammer,

så det er en ekstra bonus at vi nå har fått tryggere forhold for både passasjerene og nabolaget her.

DEN NYE HVERDAGEN

Fram til 2024 investeres det nå til sammen 5,5 milliarder kroner i en bedre jernbane og togtilbud i Trøndelag. De største utgiftspostene er elektrifiseringen av Trønderbanen til Stjørdal og Meråkerbanen. Arbeidene med elektrifiseringen er i gang og gjør at de bimodale Flirt-togene kan kjøre på strøm sør for Stjørdal, og fortsette til Steinkjer

på dieseldrift. Meråkerbanen elektrifiseres for å skape muligheter for økt gods- og persontrafikk til og fra Sverige. SJ har allerede varslet interesse for å få tilbake fjerntogene mellom Trondheim og Stockholm som forsvant for rundt 20 år siden. I tillegg til nye stasjoner, nye tog og mer elektrisk drift, skal det også komme to tog i timen i hver retning fram til Stjørdal. På lengre sikt er ambisjonen to tog i timen helt til Steinkjer. Også hensettingsanlegg, nytt verksted og heving av sporstandarden inngår i oppgraderingen av Trønderbanen. ●



→ **MINDRE TILTAK:** Stasjonstiltakene på Trønderbanen handler om alt fra full ombygging og ny stasjon som på Vikhammer til enklere tiltak for bedre adkomst som her på Hommelvik stasjon.

Hvor arealeffektiv er jernbanen?

En utredning gjør Jernbanedirektoratet bedre i stand til å argumentere for jernbanens arealeffektivitet.

TEKST: MORTEN K. FLISNES OG HEDDA KLEMETZEN
FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Gjennom scenarioanalyser av flere eksempelstrekninger slår utredningen fast at jernbanen er mer arealeffektiv enn vei – i hvert fall for persontransport.

Det er Civitas, i samarbeid med NIBIO og Infraplan, som har gjennomført utredningen på oppdrag fra Jernbanedirektoratet. Slutt-rapporten «Areal effektivitet i transportsektoren» var klar i mai.

– Resultatene viser at jernbanen beslaglegger langt mindre areal enn vei sett i forhold til kapasiteten som legges til grunn i de ulike scenarioanalysene, forteller prosjektleder Isabella Kasin.

Det er prosjektet «Inform 21» som har tatt initiativet til utredningen, som et ledd i å tette kunnskapshullene om klima og miljø i jernbanesektoren.

DEN STØRSTE GEVINSTEN

Isabella Kasin presiserer at metoden skiller mellom godstransport og persontransport, og at fortrinnet ved å være arealeffektiv er mest tydelig for persontransport. Rapporten vektlegger samtidig at målet ikke er å «kåre en vinner» mellom transportformene, men heller å gi et faglig grunnlag i prioriteringen av hvordan samfunnet skal oppnå et ønsket transportomfang med minst mulig konsekvenser.

I utredningsoppdraget er det sett på seks eksempelstrekninger; fire persontogrelasjoner og to godstogrelasjoner. Effekten av vei og bane i forskjellige scenarier og innenfor arealbeslag, transportkapasitet, forventet påvirkning på naturmangfold og klimagassutslipp og -lagring er beregnet og sammenliknet.

– Den største nytteverdien her er ikke resultatene i seg selv, men at vi nå har en metode



↑ **VEI OG BANE:** Her ser vi ny dobbeltsporet jernbane og firefelts vei langs Mjøsa.

som gjør oss i stand til å undersøke arealeffektivitet på en mer etterrettelig og faglig måte, forteller Kasin.

VIDERE ARBEID

Prosjektlederen er fornøyd med kvaliteten og sier at både metoden og resultatene allerede har vært nyttig i andre arbeider.

– En viktig suksessfaktor har vært åpen involvering og medvirkning fra flere fagdisipliner i Jernbanedirektoratet, sier hun.

Det har vært til sammen to åpne involveringsprosesser knyttet til utredningen: én i oppstartsfasen, og én i slutfasen hvor foreløpige funn og resultater ble presentert.

Kasin forteller at gjennom begge involveringsprosessene framkom det svært gode tilbakemeldinger som direkte medvirket i utformingen av metode og avgrensning av analysen.

– Vi mener metoden gir oss et godt utgangspunkt å jobbe videre fra. Samtidig som vi har fått mange svar, reises det også en del nye spørsmål vi ønsker å ta tak i, sier Kasin.

Rapporten blir delt med fagmiljøet i Bane NOR. ●



En viktig suksessfaktor har vært åpen involvering og medvirkning fra flere fagdisipliner i Jernbanedirektoratet.

Isabella Kasin



↑ **NY TID:** Byggeleder Odd Roar Tjosevik i BaneNOR gir tommel opp på Kongsvingerbanen etter at strømforsyningsanlegget fra Lillestrøm til Åbogen er oppgradert. Foto: Glenn Lund, BaneNOR.

Kongsvingerbanen har fått ny kontaktledning

Arbeidene med å bygge nytt kontaktledningsanlegg på Kongsvingerbanen er fullført. Det gamle anlegget fra 1951 er dermed skiftet ut med nytt anlegg som sikrer mer stabil drift og færre feil. Anlegget ble ferdig et halvt år før tiden.

TEKST: NJÅL SVINGHEIM

Kongsvingerbanen var ferdig elektrifisert fra Lillestrøm til riksgrensen ved Charlottenberg i 1951. Det 70 år gamle anlegget var mer enn modent for utskifting og er nå erstattet av 111 kilometer med nytt anlegg med autotransformatorer. Dette sikrer stabil strømforsyning og mindre fare for feil, samtidig som det håndterer tilbakemating av strøm fra togene på en god måte.

– Vi markerer ofte når det åpnes nye stasjoner, nye spor og tas i bruk nye tog. I dag markerer vi også det viktige vedlikeholds- og fornyelsesarbeidet som gjøres, sa samferdselsminister Knut Arild Hareide da ferdigstillelsen av det nye kontaktledningsanlegget ble markert.

SPARTE BÅDE TID OG PENGER

Anleggsarbeidene for nytt kontaktledningsanlegg tok til høsten 2018, og byggetiden ble satt til tre år. Anlegget er nå fullført og i tillegg til innsparingen på et halvt år, er det også fullført 140 millioner kroner under styringsrammen. Prisen på det nye anlegget ser dermed ut til å havne på 732 millioner kroner, opplyser Bane NOR.

– Jeg vil gratulere Bane NOR, entreprenører og underentreprenører med veldig godt arbeid. Dette har skjedd på kortere tid enn forutsatt og mer enn 140 millioner kroner under budsjett, sa en fornøyd samferdselsminister.

Selve jobben er utført for Bane NOR av Baneservice mellom stasjonene Lillestrøm og Disenå, mens Veidekke har bygget anlegget mellom Disenå og Åbogen. Den siste biten inn mot svenskegrensen ble fornyet for noen år siden.

Mens arbeidene har blitt utført på Kongsvingerbanen, har togtrafikken vært innstilt og erstattet av busser på dagtid mellom morgen- og ettermiddagsrushet. Det er derfor også en stor gevinst for passasjerene på strekningen at togene nå går som normalt igjen, et halvt år tidligere enn anslått.

MINDRE SÅRBART

– Alle vi som er glad i jernbanen setter pris på at jernbanetrafikken øker for både gods og passasjerer, men det har også en pris i form av økt slitasje og at det blir mer sårbart når ikke alt fungerer som det skal, sa konsernsjef Gorm Frimannslund i Bane NOR ved den digitale åpningsmarkeringen.

Det går for tiden ikke persontog over grensen og videre til Stockholm, men når pandemien tar slutt har SJ signalisert at de vil øke

antall avganger mellom Oslo og Stockholm.

Kongsvingerbanens spor var for øvrig ferdig fornyet, med ballastrens og drenering, fra Lillestrøm til riksgrensen i 2011.

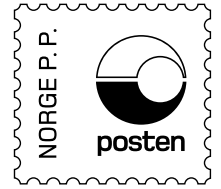
Fornyelsen av kontaktledningsanlegget på Kongsvingerbanen inngår i Bane NORs overordnede plan for oppgradering av strømforsyningen på jernbanenettet. Store deler av dagens jernbanenett ble elektrifisert på 1950- og 60-tallet og er modent for fornyelse. Bane NOR gjennomfører for tiden også en større fornyelse av kontaktledningsanlegget på Sørlandsbanen vest for Kristiansand. ●

↓ **KRAFTVERK:** Når et lokomotiv bremses produseres strøm som mates tilbake til strømforsyningsanlegget. Kongsvingerbanen nå har fått autotransformator (AT)-system med 30 kV som reduserer spenningsstap. Elektriske tog fungerer som rullende kraftverk. Her er det sluttkontroll på Kongsvingerbanen. Foto: Øystein Grue



Avsender: Bodoni AS

Returadresse
Bodoni AS
Postboks 6045
5892 Bergen



: Sist,
men ikke minst

NAVN: Anne Laskemoen Herdlevær (37)
UTDANNING: Master i Eiendomsfag fra NMBU
STILLING: Prosjektsjef i Bane NOR
for Utbygging Arna-Stanghelle

En forhandler av natur

Anne Laskemoen Herdlevær er øverste leder for Bane NOR i fellesprosjektet E16 og Vossebanen Arna-Stanghelle – Norges største tunnelprosjekt. Hun snakker varmt om samarbeidet med Vegvesenet.

TEKST: ANNE WENNBORG

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Hva er dine viktigste arbeidsoppgaver?

Det er å representere Bane NORs behov, holdninger og verdier inn i prosjektet, som eies av Statens vegvesen. Og jeg støtter og assisterer Gunnar Søderholm som er øverste leder for prosjektet. Han er en fantastisk samarbeidspartner, det må du få med!

Har du alltid jobbet med jernbane?

Jeg rakk å jobbe noen år som grunnverver og arealplanlegger før jeg begynte som innleid konsulent i Bane NOR i 2016. I 2018 ble jeg fast ansatt. Jernbanen er klima- og miljøvennlig i tillegg til transport- og arealeffektiv. Det er viktig for meg.

Hva annet kunne du ha jobbet med?

Jeg er en forhandler av natur, så grunnverv, som min master relaterer til, kunne jeg ha jobbet med. Men ingenting er som å lede et stort jernbaneprosjekt i Bane NOR. Og forhandlingsevnen kommer godt med her også.

Hva er mest utfordrende i arbeidshverdagen din?

Det er usikkerheten knyttet til NTP og når oppstarten faktisk blir. Og det er krevende med kostnads- og lønnsomhetsfokus hele tiden. Vi gjør helt nye grep som gir store besparelser. Det unike med dette fellesprosjektet er enkelheten og de enorme kostnadsbesparelsene i felles løsninger for vei og bane.

Hva liker du å gjøre når du har fri?

Jeg er stolt mamma til to gutter på to og fire, så når de er hentet i barnehagen glemmer jeg nesten jobben. Og jeg bruker mye tid sammen med mannen min i hus og hage. Vi kjøpte et eldre hus i Bergen og har det siste året pusset det helt opp. Det har vært veldig kjekt og veldig slitsomt. Ellers er jeg glad i å lese, og holder på med Brobyggerne av Jan Guillou. Den er jo prosjektrelatert den også, om byggingen av Bergsbanen.

