

FOR JERNBANE



GODS

- Lyntog, Swiss Pass, Invasjon

UTGIVER: Tidsskriftet FOR JERNBANE kommer med fire utgaver i året og utgis av organisasjonen FOR JERNBANE. FOR JERNBANE er en landsdekkende medlemsorganisasjon som virker for bedre rammevilkår for jernbanen slik at den skal utføre en vesentlig større del av transportarbeidet. Formålet er å skape et bedre totalmiljø og bærekraftig verdiskapning.

KONTIGENT: 2010 kr 190.



ANSVARLIG REDAKTØR:
LEDER: Kjell Erik Onsrud

ADRESSE:

FJ, Pb 3455, Bjølsen, 0406 Oslo

E-POST: post@jernbane.no

INTERNETT: www.jernbane.no

PRODUKSJON: LO Media, Oslo

OPPLAG: 1500

FORSIDEFOTO: tomt billtog fra Drammen til Göteborg, foto: Roar G Nilsson.

Artikler og bilder uten navn er skrevet/tatt av redaksjonen.



INNHOOLD

Leder	2
Ny logo?	3
Gods på sporet	4
Swiss Pass	6
Krav til 2011	7
ERESS -statlig nyskaping	8
Llyntogutrederen	10
Ålgårdbanen	11
5 godskunder på toget	12
Flexiwaggon	14

Gods fra veg til bane?

Det er breid enighet om å føre godstrafikk over fra veg til bane og sjø. Det er lønnsomt for både næringslivet og miljøet. Regjeringen er i gang med å investere i økt kryssingskapasitet og i godsterminalene. Målet er innen 2019 å kunne ta unna dobbelt så mye gods med tog som i dag. Det er også gitt avgiftslettelse for å gjøre jernbanen mer konkurransedyktig. Bra!

Det ligger imidlertid igjen et par bremsere mot mer gods på bane internt i selve jernbanen:

- Det tar alt for lang tid å bygge ut kryssingskapasiteten og godsterminalene. Det er ikke entreprenørene som er treige, det er planleggingen. I dag settes det i gang et apparat på rundt 50 personer for å planlegge et X-spor. Nye Ganddal godsterminal tok rundt 15 år å planlegge. Selv om jernbane er et av de mest standardiserte produktene i Europa, har vi ingen standard for hvordan en godsterminal eller et kryssingsspor skal se ut. Her kunne vi spart mye tid og penger.
- I 1996 ble det største organisatoriske grepet tatt i norsk jernbanes historie med delingen av NSB i en infrastrukturforvalter (Jernbaneverket), et trafikkelskap (NSB AS) og Statens jernbanetilsyn. Politikerne gjorde likevel bare en halv jobb den gangen for 14 år siden. Noe av infrastrukturen gikk til trafikkelskapet; nemlig mye av eiendommene.

Det går med en god del årsverk for å holde orden på eiendomsforholdene mellom trafikkelskapet og infrastrukturforvalteren. Dette er ressurser som kunne vært brukt på å videreutvikle jernbanen. For eksempel er Alnabruterminalen et komplisert lappeteppe av eiendomsgrenser. Jernbaneverket må leie nødvendige arealer av NSB både på stasjonene og i godsterminalene.

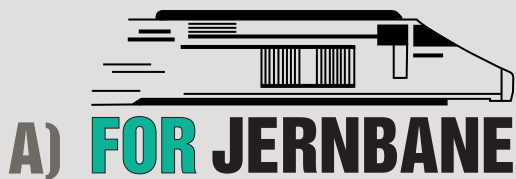
NSBs datterselskap, ROM Eiendom AS, har et avkastningskrav og selger og leier ut jernbanerelaterte arealene, også til utenforstående. ROMs disposisjoner er ikke nødvendigvis alltid i samsvar med jernbanens langsiktige interesser, som behov for driftsarealer og til utbygging. Regjeringen bør ikke synes det er OK at NSBs behov for driftsmidler til tog og buss dekkes med eiendomsspekulasjoner.

Liberaliseringen av godsmarkedet krever at infrastrukturforvalter gir lik adgang til terminalene for alle interesserte togselskaper. Da har det oppstått komplikasjoner når NSBs datterselskaper eier, drifter og setter vilkårene for mye av det som skjer på terminalene.

Alt dette er ikke noe problem for Jernbaneverket. Det er heller ikke et problem for NSB, men det er et problem for videreutviklingen av jernbanen og dens konkurranseevne.

For Jernbane krever derfor at regjeringen rydder opp og fullfører delingen mellom trafikkelskap og infrastrukturforvalter en gang for alle.

Bli medlem! www.jernbane.no



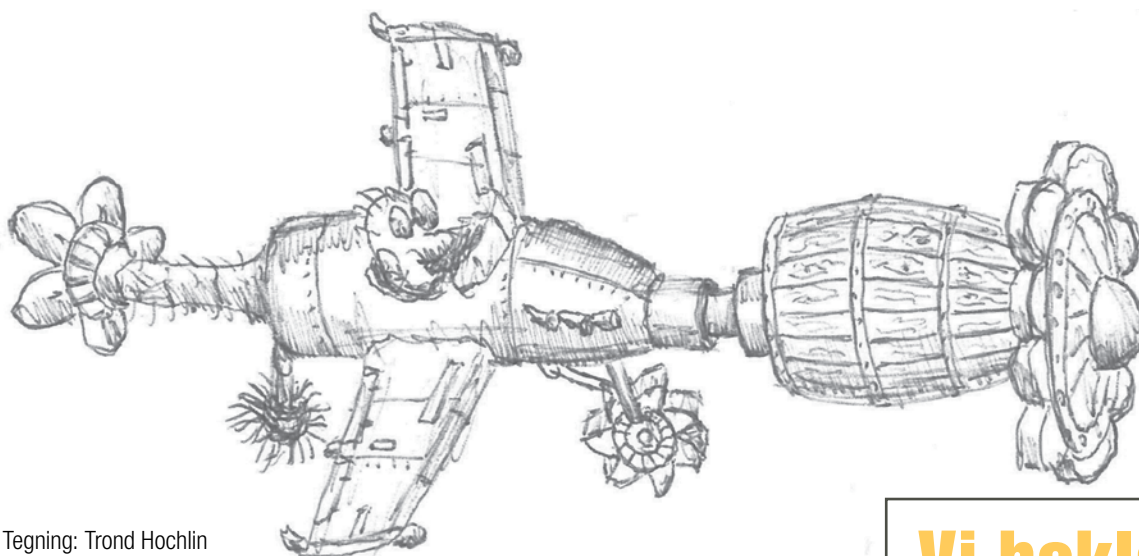
Ny logo?

Årsmøtet 2010 bestemte at medlemmene skulle få si sitt om valg av ny logo til For Jernbane før styret tok det endelige valget. Vi ber om at dere gir oss en tilbakemelding til P.b 3455 0406 Oslo eller post@jernbane.no

innen 31. oktober. Du kan sette et alternativ eller en prioritert rekkefølge.

A – fornyet gammel logo
B – logo med nytt tog

C – mann som peker på toget
D – bruke den nye lay-outen på forsida av bladet som logo (den gule og røde buen + For Jernbane)



Tegning: Trond Hochlin

Din e-postadresse?

Vår liste over medlemmenes e-postadresser er mangelfull. Vi oppfordrer derfor alle medlemmene til å sende en e-post til post@jernbane.no med navn og postadresse, slik at vi får oppdatert vår liste.

Vi beklager!

På side 2 i forrige utgave kom vi i skade for å utelate navnet til tegneren. Det er Trond Hochlin som har tegnet damploket til Bergen.

Vi kom også i skade for å forbytte billedtekstene på side 4 og side 5 i artikkelen «Til topps med toget».

Gods på sporet

Jernbanen er i dag konkurransedyktig over lange avstandar mellom store terminalar. Den betener óg nokre industriadriar og næringer. I 2008 vart det frakta 25 mill tonn og utført 3,6 mrd tonnkilometer på norske spor. Målt i tonn har gods på bane holdt seg nokså uendra sidan 1965, men godset vert frakta lenger og transportarbeidet er difor meir enn dobla. Dette er ein konsekvens av at det meste av ferdigvarane vert importerte, at næringslivet har sentralisert produksjon og lager og sender varene «just in time».

Kombitransportar

Dette er den dominerande godstransporten på bane i Norge. CargoNet AS, som NSB eig til 55 %, har sidan 2003 reindyrka kombitransportar med høg frekvens mellom dei store terminalane samstundes som dei la ned den tradisjonelle vognlasten. Kundane pakkar varane i konteinrar og andre standardiserte lasteberarar som dei køyrer med lastebil til terminalen. Her lastar CargoNet konteinrarane over på toget. Eit fullt tog tilsvare 24 trailerar. I terminalen på mottaksstaden tek kunden over konteinaren igjen og syter for distribusjonen. Terminalane som inngår i kombitrafikken i Norge er Narvik, Fauske, Bodø, Mo i Rana, Brattøra (Trondheim), Alnabru (Oslo), Åndalsnes, Nygårdstangen (Bergen), Ganddal (Sandnes), Kristiansand og Sundland (Drammen). Så å seie all samlasting skjer i dag i høve til lastebil, med unntak for Bodø kor halvparten går vidare med båt. Samtrafikken med utlandet, spesielt Sverige, er viktig for gods på bane i Norge. I snitt har toget ein marknadsdel mellom dei store terminalane på 40 % i høve til lastebil. CargoNet opplyser at deira verksemd i Norge og Sverige i fjor svarte til 350.000 lange trailertransportar.

Vognlast

Moderne vognlast skjer i all hovudsak mellom terminalar. Det som skil vognlast frå kombitransport er at terminalen tilbyr lagertjenester. Dermed må ikkje kunden pakke varene i ein konteinar. Til vognlasta vert det brukt 4 aksla LAAIS-vogner med kapasitet tilsvarende sju 20 fots konteinrar. I

dag er det firmaet H. Strøm AS som driv med vognlast i Norge. Dei leiger grunn og bygningar av ROM-eiendom i Drammen og Rolsvøy. I Drammen tek dei kvar dag mot tre godstog med både LAAIS-vogner, konteinrar og andre typer vogner. H. Strøm opplyser at deira verksemd i 2008 svarte til 31.000 lange trailertransportar.

Tømmer

Tømmertransporter krever at banen tåler 25 tonn akseltrykk. For øvrig er standarden 22,5 tonn. Over 90 % av tømmer/flis på bane går til massevirke i industrien. Resten går til sagbruk. I dag er det berre nokre få sager som har sidespor. Jernbaneverket og Statens landbruksforvaltning skal ha klar ein rapport i oktober om korleis få meir av tømmeret attende på sporet.

Malm

Malmtransportane på Ofotbanen står for over halvparten av alt gods på bane målt i tonn. LKAB har nyleg bygd 10 store siloar i fjell for lagring av malmen i Narvik. Dei er fortsatt i innkøyringsfasen. Siloane var det største anleggsprosjektet i nord etter Melkøya. På Ofotbanen vert det óg frakta innvarsvarer til gruvane i Kiruna. I Eidanget køyrer CargoNet 28 turer i veka med kalkstein til Ørvik sidespor ved Brevik. På Nordlandsbanen vert det køyrd malmtog nesten døgnkontinuerleg for Rana gruver. Transporten går mellom Ørtfjell og Mo i Rana. Dei lasta vognene har 24 tonn aksellast og maks 50 km/t. Tomme kjører de i 80.

Bilar

Autolink er lokalisert i Drammen og distribuerer bilar til forhandlarar i heile landet, mellom anna med tog. Dette syter dotterselskapet Cargolink for. Det kjem fem tog i veka med bilar frå Göteborg til Drammen. H. Strøm AS og CargoNet AS er også engasjert i biltransport.

Øvrig

Det går både faste og meir sporadiske transportar med slikt som sand, betong, murstein og kjemikaliar. Mest kjend er vel toga med flydrivstoff frå Sjørøya til Gardermoen som CargoNet køyrer to gongar i veka.

Godsstrategien

I Nasjonal transportplan er det nedfelt ein strategi om å leggje til rette for dobbelt så mykje gods innan 2019. For å nå målet skal jernbanen byggjast ut for 600 m lange / 1200 tonn tunge tog med frekvens annan kvar time, noko oftare i rushet. Grensebanene mot Sverige skal byggjast ut for 750 m lange tog, som er standarden i EU.

Kryssingspor

Godsstrategien krev at det vert forlenga og bygd nye kryssingspor slik at lange godstog på einspora strekning skal kome forbi kvarandre. For effektiv trafikkavvikling med 600 meter lange tog må kryssingspora vere minst 700 meter. I fase 1 vert Sørlandsbanen prioritert for å kunne ta ut full effekt av den nye Ganddalterminalen ved Sandnes. Samstundes får Bergens- og Dovrebanene noko auka kryssingskapasitet. I fase 2 vert resten av Dovre- og Bergensbanene, samt Nordlands-, Kongsvinger- og Østfoldbanene bygde ut. På Ofotbanen er forlenginga av Straumsnes kryssingspor nyleg fullført. Fleire er ikkje omtalt i NTP, men det er behov for tre forlengingar til på Ofotbanen. På svensk side står det att fire av 12 forlengingar.

Straum

Straumforsyninga skal fornyast/forsterkast etter behov. Dagens trafikkmonster med mange avgangar på kvelden og ankomstar om morgonen tøyser kapasiteten i strauforsyninga maksimalt. Med ein jevnare fordeling av trafikken over døgeret og uendra togvekt har dagens strauforsyning kapasitet for fleire tog.

Terminalar

Effektive og kapasitetssterke terminalar er viktig for å få meir gods frå veg til bane. Terminalane må i tillegg ha stamveg ev. havnetilknytning, ha plass til ekspansjon og liggje sentralt i høve til marknaden. Terminalane er ofte truga av ynskje om å «få dette ut av byen». Er kapasiteten sprengd så kan dette vere ei god løysing, slik som flyttinga frå Paradis i Stavanger til Ganddal sør for Sandnes. I Oslo er det motsett med Alnabru. Her finst det plass og marknaden er i nærleiken. TØI har



Lastegate med kran på Alnabru godsterminal

regna ut at optimal plassering av ein godsterminal i Oslo vil vere 1 km sør for der han ligg i dag.

Alnabru

Alnabru er ein stor terminal i europeisk målestokk. Göteborg er den store havna for Alnabru. Oslo havn er ikkje så viktig. Per i dag vert det køyrd svært mykje på trailer til Alnabru så her er det eit stort potensial i å få meir over på bane.

JBV (Jernbaneverket) har hatt litt utfordringar med planlegginga av nye Alnabru. For eit par år sidan måtte dei starte på nytt. - Utbyggingsprosjektet er blitt større enn det vi først såg for oss, seier prosjektleiaren Vibeke Årnes. Ho er i gang med å lage eit planprogram for byggjetrinn 1. Prosessen er tidkrevjande og JBV veit ikkje heilt når den er ferdig, seier Årnes. Godsstrategien krev meir areal. Terminalen skal fortettast. For å få plass vert nokre funksjonar som ikkje må vere på Alnabru flytta til uteområdet ved Grorud verksted. JBV vil også anlegge eit nytt godsspor nordover langs Hovedbanen og Alnabru sentralskiftestasjon, som i dag mest vert brukt til hensetting av materiell, skal byggjast ut til lastegater. Anlegga på terminalen er av varierende alder. Ein del er frå tidleg 70-tall og bygd

med brukt materiell. Terminalen har i dag fem ulike signal/sikringsystemer. I hovudsak er dei tekniske anlegga i dårleg stand. Det vil ikkje fungere berre å bytte ut ein del, alt må fornyast, understreker Årnes. Investeringane i fyste trinn er førebels anslått til 5 milliardar.

Denne hausten vert det lagt avledande sporvekslar i hovudsporet til Sjursøya for å hindre tragediar som ulukka i våres kor tre menneske vart drepne. Dette hovudsporet hadde ikkje slike sporvekslar.

Ny terminalveg til E6

Vibeke Årnes fortel at dei har hatt ein omfattande prosess med Vegvesenet. De ulike etatene er enno ikkje samde. Terminalvegen vil krevje ekspropriasjonar. Den som starter opp må ta dei største kostandane. JBV og Vegvesenet har etablert eit samarbeidsorgan for terminalvegen. Dei skal saman utarbeide ein plan for rekkjefølge. Vegvesenet vurderer også ein alternativ adkomst i sør ved Ulvensplitten.

Nygårdstangen

Terminalen i Bergen er ikkje sprengd. For tre år sidan håndterte den 115.000 TEU (standardkonteinare) Terminalen kan klare 160.000 TEU i høve til spor og løfting, men depotkapasiteten er

usikker. Skal godsstrategien innfris på Nygårdstangen må dagens terminalbygg rivast slik at plassen kan nyttast til godshandtering. JBV har lagd ei intern utgreiing for Nygårdstangen. Dersom JBV konkluderer positivt skal det lagast ein hovudplan.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune vil ha terminalen til Arna. Dette anser JBV som heil uaktuelt. Arealet som blei satt av i Arna for 25 år sidan er i mellomtida spist av til andre føremål. Det egner seg heller ikkje topografisk og berører mange naboar. Det vil dessutan tvinge fram ein vegtunnel gjennom Ulriken.

Det er også kollisjon med Bybanen. Dei planleggjer at lina til Fyllingsdalen og Loddefjord skal skjære av tilkjørselspora inn til Nygårdstangen, og dei vil overta Kronstadsporet.

Samlastarane/speditørane ynskjer ein terminal på Flesland. Det vil krevje 20 km heilt ny jernbane for å knytte terminalen til jernbanenettet.

Brattøra

JBV utarbeider no detaljplanar og byggeplanar for terminalen i Trondheim. Utbygginga er ein tilpassing til Nordre avlastningsveg på E6, og samstundes eit forsøk på å modernisere terminalen. Det er ikke mogeleg å få serleg mykje meir kapasitet ut av Brattøra. For å oppfylle godsstrategien må det anten byggast ein ny terminal eller ein tilleggsterninal. JBV jobbar med ei konseptvalgutgreiing kor dei ser på dette. CargoNet meiner ei delt løysing er ei dårleg løysing og vil ha ein ny terminal sør for byen.

Drammen

Samferdsledepartementet har sett i gang ein KVVU-prosess for jernbanelknutepunktet Drammen. Prosessen skal vere slutført om eit års tid. Her er mange omsyn og interesser som havn, persontrafikk, driftsarealer og byutvikling. Ei kommunegrense gjer heller ikkje ting enklare. Det er vanskeleg å utvide eksisterande jernbaneterminalar. Kapasiteten hjå H. Strøm AS i Nybyen er sprengd, slik at dei må avvise potensielle kundar. H. Strøm har sjølv peika på eit areal ved Kopstad i Vestfold inntil E18 og komande ny Vestfoldbane som dei meiner er velegna for ein ny terminal. Dei seier at utkastet så langt har fått god respons.



Landwasserviadukten er en del av Albulalinja som står på verdensarvlista

Swiss Pass

Takk til Terje André Olsen for artikkelen i FJ 02/10 om togreiser i Sveits. Det er et fantastisk land å reise i for togentusiaster.

▣ **MAGNUS BIRKELAND** (tekst og foto)

Man imponeres over de mange varianter i sporvidder, tannhjulssystemer, togmateriell og ikke minst regulariteten. På en 8-timers tur i 2008, fra Zernez i Engadin til Innsbruck, med togbytte 5 ganger og overgangstider fra 3 til 5 minutter, oppsto den eneste forsinkelsen på den siste etappen, i Østerrike!

Jeg vil gjerne slå et slag for Swiss Pass, turistbilletten som gjør det enkelt å reise på kryss og tvers i Sveits uten å legge planer på forhånd. Den finnes i mange varianter, man kan velge mellom et antall sammenhengende dager eller et antall dager i løpet av oppholdet. Billetten gjelder på alle ordinære togstrekninger, på de mange postbussrutene, på rutebåtene som trafikkerer innsjøene og på lokaltrafikken i de fleste byene. På de spesielle fjellbanene gir billetten rabatt. På bussruter over fjellpass må man betale et lite tillegg, likeledes på Glacier Express, men ellers er det bare å reise i vei uten å tenke på plassbilletter og andre formaliteter. Planlegger man

lange strekninger kan det være lurt å spandere på seg 1. klasse. Billetten kan bestilles på forhånd eller kjøpes på de fleste jernbanestasjoner i Sveits. Alle opplysninger finnes på internett: www.swisstravelsystem.com

Reiser man vår eller høst er det sjelden vanskelig å finne overnattingsmuligheter uten forhåndsbestilling. På jernbanestasjonen på de store turiststedene er det som regel tavler som forteller hvilke hoteller som har ledig plass og kart som viser veien.

Terje André Olsen anbefaler Glacier Express fra Zermatt til St. Moritz. Jeg foretrekker nok ordinære tog på samme strekning, da kan man hoppe av underveis, se seg om, spise lunsj eller middag, ta en overnatting eller reise videre med neste tog. Det går som regel tog hver time.

En strekning jeg aldri blir mett av er på Rhätische Bahn, mellom Filisur (1.080 m.o.h.) og Preda (1.789 m.o.h.). Strekningen (22 km.) kalles Albula-sirkus og her er det viadukter, fjellgallerier og vendetunneler så det holder. Maksimal stigning er 35 promille (meterspor). Togreisen er praktfull,

men de beste bildene får man fra utenfra. Hopp av toget i Preda og gå veien til bake til mellomstasjonen Bergün. Som overalt i Sveits er det godt skiltet. Avslutt med en overnatting på Hotell Grischuna, som ligger på selve stasjonsområdet i Filisur, og har en førsteklasses restaurant. Heldigvis går det ingen tog om natten. I Filisur krysser hver hele time regionaltogene mellom Chur og St. Moritz og korresponderer med lokaltog fra og til Davos. Det er kort vei til de to største viaduktene på linjenettet til Rhätische Bahn; den berømte, 65 m. høye Landwasser Viadukt som ligger i en hundremeterskurve (se foto) og den litt mindre kjente, men hele 88 m. høye, snorrette Wiesener Viadukt på sidelinjen til Davos.

Avslutt gjerne med Bernina-Bahn, som fyller 100 år i 2010, til Tirano i Italia. Både Albula- og Berninastrekningen står på Unescos verdensarvliste. Men reis videre med spesialbussen til Lugano, overgangen til det italienske tognettet vil garantert bli en nedtur!

Krav til 2011-budsjettet

Her følger en kort oversikt over våre krav til statsbudsjettet. Hele dokumentet kan leses på vår nettside:

Jernbane:

- Fortsatt fokus på vedlikehold.
- Sikkerhet/rassikring dobles.
- Doblet Beredskap.
- God framdrift i utbyggingene.
- Byggestart Larvik-Porsgrunn.
- Doble planmidler.
- Plan for Økt kryssingskapasitet og fjernstyring på Raumabanen.
- Plan for gjenåpning av Ålgårdbanen.
- Plan for elektrifisere Nordlandsbanen.
- Følge opp Tromsbaneutredningen.

Lillehammer-Oslo-Kristiansand

Forsere planlegging av jernbane i denne befolknings- og trafikkunge korridor. Byene langs Sørlandskysten og Gjøvik-Moelv må være inkludert.



Prioriter jernbanen foran mer vegkapasitet

Skandinavia

Plan for bedre togforbindelser mellom de skandinaviske hovedstedene og med Hamburg fra 2012.

NSB

Statlig kjøp styres etter tog kjørt i rute.

NSB fritas for utbytte. Pengene brukes på vedlikehold og nye persontog.

Godsterminaler og stasjoner

- Jernbaneverket overtar for NSB/ROM.

- Staten sikrer opsjonen på ytterligere 100 nye persontog.

Bybaner/lokal kollektivtrafikk

- Belønningsordningen tredobles. 1/3 settes av til aktuelle bybaner.

Lufthavner

- Utvidelse av lufthavnene legges på is inntil høgfartsutredningen har konkludert.

Veg

- Vedlikeholdet og sikkerhet prioriteres høyest.
- Hardangerbrua vurderes i forhold til høgfartsbane.

Avgifter / finansiering

- Flyseteavgift.
- CO2 avgift.
- Jernbanefondet.
- Tax-free.

Hvor mange biler kan et dobbeltspor erstatte?

Godt spørsmål. Stadig flere mennesker og stadig mer gods skaper nye transportutfordringer. Og det er derfor våre ingeniører stiller seg spørsmål som ovenfor. Det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker øker for eksempel togkapasiteten med 11 tog i timen, og det tilsvarer faktisk en reduksjon på 5500 biler i timen. Signalanlegg fra Siemens sørger for trygg og pålitelig trafikk av togene. Vi har også løsninger innen rullende materiell, strømforsyning og flyplass- og postlogistikk. Og det er det handler om; å legge til rette for å frakte mennesker og gods på en tryggere, mer lønnsom og ikke minst; mer miljøvennlig måte.

www.siemens.no/mobility

SIEMENS

ERESS - statlig nyskaping

Bane Energi, som er Jernbaneverkets enhet for energiforsyning, har utvikla et system for avregning av strømforbruk på tog. Systemet er i ferd med å slå seg opp til å bli europeisk standard.

□ KJELL ERIK ONSRUD

ERESS er basert på selvkostprinsippet og viser at utvikling og nyskaping også er mulig uten profittmotiv. – Selvsagt har det gitt oss mer interessante jobber sier direktør Terje Stømer og energihandelssjef Dyre Martin Gulbrandsen i Bane Energi. I ERESS har de tittel som hhv. Styreleder/Norges representant til styret og direktør. – Og så er vi selvsagt opptatt av at våre kunder, d.v.s. togselskapene, skal gjøre det bra. Gjør de det bra, gjør Jernbaneverket det bra, understreker de begge. Sektoransvar er et nøkkelord.

Det var i Nordisk elektrosamarbeid (NES), et uformelt forum for nordisk jernbane innen elektro, at utfordringen med å måle nøyaktig energiforbruk for den enkelte togturen først ble diskutert. Få trodde den gang at dette var mulig i og med at togene er kunder som beveger seg innen flere prisområder samt over landegrensener. Siden mange av de ansatte i Bane Energi har sin bakgrunn fra kraftsektoren falt det naturlig for Bane Energi å være initiativtaker og pådriver.

Norge er et lite jernbaneland. Derfor ble det i 2004 inngått en partnerskapsavtale med Banverket og Bandedanmark med formål å utvikle og drifte et sikkert system for individuell energimåling på tog uavhengig av sted og land. Systemet/partnerskapet fikk navnet NRESS; nordic railway energy settlement system, og ble satt i operativ drift i januar 2007.

Partnerne deler investeringskostnadene likt og har like rettigheter. Et viktig prinsipp er at samarbeidet er åpent for nye partnere på like vilkår. I 2008 sluttet Infrabel NV, det belgiske Jernbaneverket, seg til som partner. Dermed ble navnet endra fra NRESS til ERESS, hvor E står for european. Med sine om lag 1300 elektriske tog står ikke Belgia tilbake for Skandinavia som samla har ca 1000 elektriske tog. Driftsutgiftene i ERESS dekkes av et administrasjonsgebyr på strømregninga til det enkelte togsel-



Strømmåleren som er montert i loket, foto JBV



LKABs lok er utstyrt med strømmåler, foto JBV

skapet mens investeringer normalt deles likt mellom partnerne. I dag er det fem årsverk i Bane Energi som drifter og videreutvikler ERESS på vegne av hele partnerskapet, noe de er ikke rent lite stolte av.

Tidligere var det slik at energiforbruk på tog ble beregna etter brutto tonnkilometer – hva toget veier og hvor langt det har kjørt. Fortsatt er det slik i mange europeiske land. Dermed blir strømregninga basert på et estimat og ikke på reelt forbruk. ENØK-tiltak i et togselskap vil derfor komme alle selskapene til gode, noe som gir svak motivasjon for sparing for den enkelte aktør. Formålet med å utvikle et nøyaktig forbruksmålings-system er nettopp at togselskapene skal få insitament til å starte ENØK-prosjekter. Skal ERESS fungere etter intensjonene fordres et tett og forpliktende samarbeid mellom togselskapene og jernbaneverket i det respektive medlemslandet. Når energien brukes mest mulig rasjonelt, kan også

infrastrukturforvalterne rette investeringene i strømforsyninga dit de trengs mest. Som illustrasjon er en omformerstasjon ikke gratis, den koster 150-200 mill.

Under utviklinga av systemet i mai 2006 ble energiforbruket målt på NSBs kjøringar med persontog (BM73) mellom Halden og Oslo. Korrigert for temperaturforskjeller og stopp for rødt signal viste målingene en variasjon på 30 % i forbruk. Med andre ord; her var det penger å spare på kjørestil!

Måling av energi på tog er ikke noe spesielt nytt, men ERESS har lagt seg på nivå med Nord Pool ASA, dvs. at det kan brukes som faktureringsgrunnlag. ERESS takler at tog er energikunder i bevegelse, i motsetning til den «normale» strømkunden som er stasjonær. Togene beveger seg gjennom flere geografiske områder hvor det kan være ulike energipriser, og de krysser landegrensener. ERESS er basert på et felles standardisert format (UTILTS) og prosedyrer for utveksling av data mellom infrastrukturforvalterne. I det enkelte toget er det montert en måler som hvert 5. minutt registrerer forbruk, tilbakemating, GPS-posisjon og riktig tid. En gang i timen sender måleren dataene via GSM-nettet til en server som befinner seg i Belgia. Fra denne serveren går de innsamlede dataene til Oslo hvor Bane Energi bearbeider dem slik at de blir splittet opp på selskaper og de turene togene har kjørt. Det registrerte energiforbruket legges så til grunn for den strømregninga det enkelte togselskapet får fra infrastrukturforvalterne.

For å kvalitetssikre sin virksomhet er Bane Energi sertifisert etter tre ISO standarder; 9001(kvalitet), 14001 (helse, miljø, sikkerhet) og 18001(ytre miljø). ERESS er også sertifisert av Veritas og målerne i togene er sertifisert av Physikalisch-technische Bundesanstalt i Berlin.

Tyskland har sitt eget system for energimåling, men det er bundet til tysk infrastruktur, og fungerer altså ikke når toget kjører ut av Tyskland.

For tida tester SNCF(de franske jernbanene) ERESS på noen av sine TGV(høgfartstog). Finland har bestilt ERESS-målere for å teste dem i sin egen lab. og bruker Bane Energi som konsulenter. Det er vedtatt at flere private togselskap skal få tilgang til det finske jernbanenettet og det skal snart opprettes ei direkte rute St. Petersburg-Helsingfors, så de trenger et system for energiavregning. Tsjekia og Polen har også vist interesse, noe ERESS vil følge opp til høsten.

I juni i år ble Bane Energi kontaktet av Frank Jost ved Generaldirektoratet for mobilitet og transport ved EU kommisjonen (DG MOVE) for å presentere hvordan energimåling av tog kunne gjennomføres og hvordan ERESS har løst oppgaven. Møtet ble holdt i Montenegro der 7 balkanstater med folk på departementsnivå deltok. Dette var et møte i organisasjonen SEESO hvor balkanstatene har regelmessige møter med DG MOVE for å tilnærme seg europeisk standard innen jernbanetransport (interoperabilitet). Disse statene er i en tidlig prosess hvor de sonderer hvordan de skal videreutvikle sine jernbaner og integrere dem med resten av Europa. Kommisjonær Frank Jost var godt fornøyd med ERESS sin presentasjon og sa at ERESS må påregne å bli brukt mer i tida framover.

Terje Stømer fremhevet at ERESS er et viktig «brobyggingsprosjekt» og at det er mye bedre å gå sammen enn hver for seg.

Både Jernbanedirektivet og Energidirektivet legger føringer for innføring av energikontroll i medlemsstatene. I tillegg krever EUs Fornybarhetsdirektiv at alle land gjør rede for hvordan de vil energiøkonomisere innen egen transportsektor som en del av miljøarbeidet. EU vil etter hvert ikke akseptere at et land ikke har kontroll på sitt energiforbruk. Innføring av energimåling for elektriske tog har både økonomiske fordeler for togselskapene og imøtekommer politiske krav om energisparing. ERESS er således bra både for jernbanens konkurransekraft og for miljøet.

Elektrifiser Nordlandsbanen

Nordlandsbanen var en av banestrekninger på stamnettet hvor vedlikeholdet var kraftig tilbakesatt. I 2002 påpekte stortingsrepresentant Karl-Anton Swensen (Kp) at banen var i en elendig forfatning

■ **GUNNAR A. KAJANDER**, (Didriktskontakt Nord-Norge For Jernbane Vice ordförande föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet)

Det var sogar de som foreslo at banen skulle legges ned eller i beste fall beholdes som en godsbane mens persontrafikken skulle over på buss. Men selv sentrale politikere forstod at en slik provokasjon mot landsdelen kanskje ikke var særlig smart!

Nordlandsbanen gjennomgår nu en oppgradering med skinne- og svilleytting, ballastrensning og nye kryssningsspor samt utbygging av fjernstyring (CTC/ATC) som etter de foreliggende planene skal være sluttført til Bodø i 2012.

Samme standard som Dovrebanen

Målet må imidlertid være at Nordlandsbanen får Dovrebanestandard! Banen er en stambane og en viktig transportåre for landsdelen og er av stor strategisk betydning for en videre jernbaneutbygging i nord. Derfor må en elektrifisering av banen inngå i de samme planer om omfatter Trønderbanen og Meråkerbanen. Dette er et krav som hele Nord-Norge bør stille seg bak. Prosjektet må løftes inn i Nasjonal Transportplan 2014-2019. Investeringen vil ligge på drygt 3 mrd kr, men ved å gjøre elektrifiseringen av Meråkerbanen, Trønderbanen og Nordlandsbanen som ett prosjekt vil det være samordningsgevinster.

Viktig for Nord-Norge

Skal Nord-Norge klare forutsetningene i møtet med framtidens utfordringer er en tidsmessig og moderne infrastruktur et vesentlig krav. Målet må være et moderne stambanenett i nord fra Trondheim til Tromsø og



Oftobanen har vært elektrisk siden 1924, foto Roar G. Nilsson

Alta med tilknytning til Sverige, Finland og Russland. Prosessen med New East West-corridor viser noe av potensialet som finnes.

Norge har resursene

Selv om den økonomiske matematikken har forandret seg en god del siden nasjonen tok det tunge løftet å bygge Bergensbanen, har et land som Norge både økonomi og resurser til å klare en jernbaneutbygging i nord. Når fjellandet Sveits har lyktes å bygge jernbane langs vanskelige passasjer bør også vi klare det!

Investeringer i nordnorsk infrastruktur er ikke annet enn langsiktig overføring av realkapital til landsdelens framtidige generasjoner. Det hersker knappst noen uenighet om at det skal bo og leve mennesker i en aktiv og ekspansiv landsdel også i framtiden. Men landsdelen sliter med lav regional egenkapital. Den politiske retorikken om «den nordlige dimensjon» må fylles med noe konkret som kommer befolkningen til gode, ellers er den ganske verdiløs! Behøver det å være så komplisert, eller er det mangel på regionalt lederskap som er selve problemet?

Lyntogutrederen

Sivilingeniøren Tom R. Stillesby ble den 28. april i år utnevnt av Jernbaneverket til å lede utredningene av mulighetene for å bygge et nett av høgfartsbaner i Norge. Rapporten skal leveres innen 1. februar 2012. Den 15/9 får Høgfartsutredningen egen nettside under www.jbv.no

□ **KJELL ERIK ONSRUD**



Stillesby har fått kontorer i Byporten som er den del av Oslo S. Han har for tida innleid/på engasjement en kommunikasjonsrådgiver, en sekretær/lederstøtte og en anbudsansvarlig. Han ønsker også å knytte til seg en person med jernbanefaglig bakgrunn. Han ser for seg en stab på fem personer gjennom prosjektet, noen flere i perioder.

Stillesby er utdannet ved universitetet i Newcastle. Tyngden i hans praksis ligger i ca 30 års prosjektleder erfaring fra offshorebransjen. Jernbaneverket har vært bevisst på at de ville ha en leder utenfra med minst mulig forutinntatte holdninger til høgfartsbane.

På 90-tallet hadde Stillesby prosjektledelsen av den landbaserte delen av Trollutbygginga, og han hadde prosjekteringa på Snorre A plattformen. - Fra '91 og utover gikk jeg opp et nivå, forteller han. Han fikk da flere prosjektledere under seg samtidig som han fikk det økonomiske totalansvaret. Fra 2000 til 2005 håndterte han en rekke internasjonale prosjekter for

redere med å bygge om tankbåter til produksjonsskip. Stillesby har også jobba og bodd to år i Brasil, hvor han hadde prosjektansvaret for ulike moduler til olje- og gassplattformer.

I 2008 begynte han som selvstendig rådgiver og fikk oppdrag for Mesta som prosjektsjef for flere store motorvegutbygginger. - Jeg så at mye av de samme problemstillingene reiste seg her som innen olje og gass. Det som er spesielt med bane og veg er at det er et løpende engasjement fra samfunnet rundt. Innen offshore er det en debatt inntil det blir fattet vedtak, men så skjer utbyggingene ganske raskt, sier Stillesby. Han tror at det bl.a. skyldes at veg og spesielt bane finansieres over årlige statsbudsjettet mens olje/gass blir prosjektfinansiert.

Jeg spør om Stillesby ser for seg at de skal legge fram flere helhetlige høgfartsbanekonsepser som politikerne kan velge mellom. Han svarer at de er pålagt å utrede alle mulige traséer og konsepter og at det ikke er aktuelt å kjøpe ett konsept fra én tilbyder. - Vi skal basere oss på fakta og objektive analyser, sier han og legger til at de ulike korridorene og traséene godt kan falle ut med ulikt svar.

Jeg spør også om høgfartsbane til Mørebyene og til Steinkjer og han svarer at når det står Trondheim-Oslo i mandatet så oppfatter han det slik at Møre og Steinkjer ikke er inkludert. Han svarer på samme måte når jeg spør om perspektivet helt til København og Hamburg. Jeg spør videre om det skal etableres noe samarbeid med Tromsbaneutredningen. Stillesby svarer at han ikke kjenner til denne prosessen. - Derimot blir det en berøring med Jernbaneverkets revisjonsarbeid for IC-strategien, det ligger i mandatet, påpeker han. - Kommer dere til å vurdere energiforsyning og energisikkerhet, spør jeg. - Nei, svarer Stillesby. - Så dere skal bare forutsette at fossil energi er en evigvarende ressurs? - Ja, for så vidt, svarer han, men vi skal vurdere miljøaspektet. - Stillesby sier at alle disse spørsmålene er av politisk karakter, men legger til at han oppfatter at mandatet ikke er 100 % spikra og at det kan komme flere avklaringer framover. - Min erfaring er at rammer for prosjekter gjerne blir endra underveis. - Jeg forholder meg til styringskomiteén, Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet, i den rekkefølgen, understreker han.

Norges vakreste togreise??

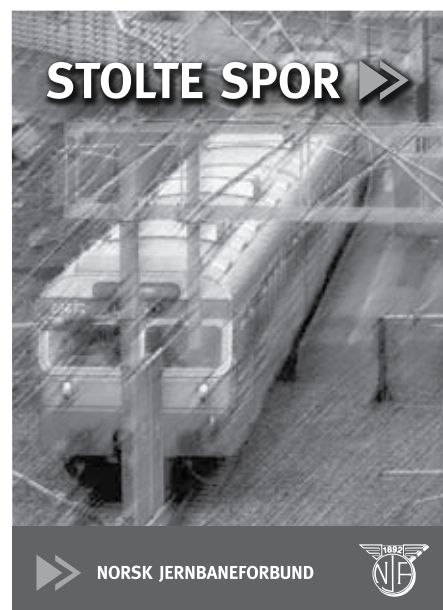
I forbindelse med noen dagers opphold i Bjorli ble vi enige om å ta Raumabanen til Åndalsnes og tilbake. Forventningene var store, særlig siden vi har sett mye fin natur fra bilveien, men i tillegg reklameres det jo med «Norges vakreste togreise».

Det ble en gedigen skuffelse. De få glimtene vi fikk var veldig bra, men minst 70 % av alt det vakre man kunne ha sett, var totalt skjult av høye trær og busker. Jeg håper at de ansvarlige tar øks og sag med seg og fjerner dette. Det må være lenge siden dette var et vakkert syn.

Fordi vi kjøpte tur/retur billetter ble prisen «rimelig» - ca 300 kroner,

men denne turen er på ingen måte verdt pengene. Til slutt litt ros: togpersonalet var både hyggelig og vennlig, vi satt veldig bra, og Åndalsnes var en by vi gjerne kommer tilbake til. Men reisen fra Bjorli blir foretatt med bil inntil utsikten fra toget blir slik den en gang var.

Aage Rosland, Nøtterøy



Ålgårdbanen – nesten ferdig dekket bord

Det nye dobbeltsporet Stavanger-Sandnes har fått mye oppmerksomhet i forbindelse med åpningen. Mange spør seg etter denne satsingen, hva er nå fremtiden til Ålgårdbanen som grener ut kun få kilometer sør for Sandnes?

□ **ÅLGÅRDBANENS VENNER** (www.aalgaardbanens-venner.com) og Arnt Ove Skogly, distriktkontakt For Jernbane i Rogaland og Vest-Agder

De største kostnadene og de tidkrevende prosessene i forbindelse med infrastruktur er knyttet til å regulere, ekspropriere og bygge en trasé. Ålgårdbanens trasé ligger der...

Åpen dag

Foreningen Ålgårdbanens venner arrangerte den årlige «Åpen dag» på Figgjo stasjon 29. august. Dette er en stordriftsdag der andre organisasjoner inviteres for å lage liv og røre rundt banen. Været viste seg fra en god side og publikum kjente sin besøkelsestid. I forkant var dresinparken forsterket med nye tandemdresiner fra Kragerø-banen og det var tett trafikk mellom Figgjo og Ålgård hele dagen.

Ålgårdbanens venner startet i 2004. Foreningens ønske er primært ny ordinær trafikk på Ålgårdbanen, sekundært at hele banen tas vare på gjennom andre jernbanemessige aktiviteter, gjerne av kulturell art. Foreningen hjelper til i driften av dresinutleien på Figgjo stasjon gjennom linjerydding og annet arbeid. Samtidig har foreningen skrevet leserinnlegg og kommet med uttalelser til kommunalt planarbeid.

Ålgårdbanen - Hva skjer?

Ålgårdbanen åpnet i 1924 og var den gang påtenkt som en fremtidig del av Sørlandsbanen. Historien ville det annerledes, - Sørlandsbanen ble lagt i Jærbanens trasé og Ålgårdbanen ble en sidebane. I 1955 ble persontrafikken innstilt etter sterk konkurranse fra buss og i 1988 ble godstrafikken innstilt mellom Foss-Eikeland og Ålgård.

Ålgårdbanen er i en særstilling fordi den aldri er blitt formelt nedlagt. Det er derfor ingen spesielle formelle hin-



Ålgård, sentrum i Gjesdal kommune, foto: Arnt Ove Skogly

der for å gjenoppta trafikken. Jernbaneverket har i en årrekke vært konsekvent avvisende til ønsker om å benytte banen til andre formål. Et par dispensasjoner som er gitt gjør imidlertid banen kun sammenhengende kjørbær fram til Foss-Eikeland stasjon.

Ny trafikk har blitt diskutert flere ganger etter nedleggelsen. Innbyggertallet i banens nærområder er siden 1950-tallet tredoblet og banens omland har fremdeles videre utbyggingspotensial.

Mange savner toget. Et samlet kommunestyre i Gjesdal kommune (minus Frp) gikk i kommunevalgkampen 2007 ut og ønsket trafikk tilbake på Ålgårdbanen. I 2009 kom Jernbaneverket med en utredning der bla. ny trafikk på Ålgårdbanen ble belyst. Tilbakemeldingene fra både Gjesdal og Stavanger kommune var positive.

En stor bremsekloss har vært Sandnes kommune som så langt ikke har sett noe poeng i noen gjenåpning. Sterke krefter har tvert imot ivret for å nedgradere stekningen til sykkeltrasé. Det blir til stadighet referert til konseptvalgutredningen (KVVU) for transport på Nord-Jæren som ikke inkluderer Ålgårdbanen. Stortingspolitikeren Hallgeir Langeland sa i fjor betegnende nok i Aftenbladet; «Jeg har jobbet for å åpne Ålgård-banen, men det er ingen lokal backing i Sand-

nes-området. Da sliter jeg med å skaffe penger i Oslo!»

Sandnes kommune har egne store utbyggingsprosjekter øst i kommunen (Vatne og Sviland) som også inkluderer bybane. Det er blitt hevdet at denne banen i fremtiden kan forlenges til Ålgård. En slik løsning vil imidlertid kreve dramatisk mer reisetid enn Ålgårdbanen og vil i praksis være sjanseløs mot den nye firefelts motorveien som også er ønsket mot Ålgård.

Det burde telle til banens fordel at Sandnes kommune er delaktig i et stort interkommunalt samarbeidsprosjekt «Bybåndet sør» som berører de første 4 kilometerne av Ålgårdbanen. Det er i dette tilfellet aktuelt å bygge en helt ny bydannelse fra grunnen av. Uforståelig nok har heller ikke dette faktumet fått Sandnespolitikere til å endre syn på ny bruk av Ålgårdbanen.

Siste ord er ikke er sagt i denne saken. Et usikkerhetsmoment er når Ålgårdbanen vil bli prioritert all den tid det fremdeles er så mange uløste oppgaver på den øvrige jernbanen i Rogaland. Dobbeltspor/utbedringer sør for Sandnes og ny linje utenom Drangsdalen er andre lokale jernbaneprosjekter som skulle vært på plass for lenge siden. Politikerne i Rogaland ble sterkt kritisert fra sentralt hold for å være meget utydelige når det gjaldt å fremsette prioriteringer til gjeldende Nasjonal transportplan. At de har bundet seg til svært mange dyre veiprojekter, som bla. et par svært kontroversielle undersjøiske tunneler, kan være noe av forklaringen.

En ørliten oppgradering vil likevel komme helt nederst på Ålgårdbanen. Det er konkrete planer om å forlenge lokaltogene til Sandnes videre til Ganddal og vende togene et par hundre meter inn på Ålgårdbanens spor. Vi får håpe det ikke drøyer altfor lenge før oppgraderingen kan fortsette videre oppover.

5 godskunder på toget

Coca Cola

Coca Cola Norge AS selger 320 mill. liter i året fra sin fabrikk på Lørenskog. Logistikkansvarlig Rune Eriksen forteller at 37 % av all transport ut går med tog. Coca Cola bruker tog så langt nord som til Mo i Rana. Coca Cola var bevisst på nærheten til Alnabru-terminalen da de valgte å etablere seg på Lørenskog i 1997. De har tatt toget i bruk gradvis fra 2001/2002. - Vi regner med at tog er 30-40 % billigere enn lastebil. Vi sender varene våre med konteinere. Vi importerer også en god del fra vår søsterbedrift i Stockholm, slik som den originale 0,35 flaska av glass. Alt dette kommer på tog, forteller Eriksen.

I det store og hele opplever Eriksen at togtransport fungerer bra. - Det har imidlertid vært noen hull gjennom vinteren som stengt bane pga rasfare, lauvfall på skinnene og driftsuhell. - Dette er selvsagt vanskelig for oss som sender ut 100 konteinere i døgnet. Det kan koste oss inntil 200.000 i døgnet om hele jernbanen er blokkert, som ved Sjursøyulykka. Vi har ikke fått erstattet våre tap. En annen ting vi ikke er fornøyd med er når CargoNet reduserer antall avganger om sommeren, da vi selger mest. Eriksen skulle gjerne sett at det fantes noen reelle konkurrenter til CargoNet.

Ringnes

Kommunikasjonssjef Nicolay Bruusgaard forteller at Ringnes frakter sine varer med jernbanen der de har muligheten. - Det er både lønnsomt og miljøvennlig, sier han. Nær 100 % av varene Oslo - Trondheim går med tog, alt fra Trondheim til Bodø og over 90 % til Bergen. Omregnet i konteinere fraktet daglig betyr dette 4-6 Oslo-Trondheim 10-14 Trondheim-Bodø og 12-16 Oslo-Bergen.

Bruusgaard kan ikke på stående fot si hvor mye billigere tog er enn lastebil, men han forsikrer at det er en vinn-vinn situasjon. Vi bruker toget på ca 1/3 av de lange transportene over 500 km. Det tilsvarer omtrent 100 mill. tonn i året. Returemballasjen kommer i tillegg. Det er noen unntak; til Imsdalkilden er det ikke jernbane og fra Farriskilden i Larvik



Lasting i Vaggeryd, Sverige, foto Borregaard

og fra Arendal Bryggeri, som Ringnes samarbeider med, er det ikke noe tilbud om godstog. Brusgaard forteller også at Ringnes jobber med et opplegg for å sende varer til Haugesund med tog via Ganddal godsterminal.

Ringnes opplever at jernbanen fungerer bra, men at den i perioder har driftsproblemer. Ringnes har i en periode måttet bruke mer lastebil enn tidligere for å få varene fram. Storparten av vareleveransene er tidsstyrte og skal være i butikkene i løpet av 24 timer. Før finanskrisa opplevde Ringnes at det var et problem med kapasiteten på jernbanen, men ikke nå.

Takket være jernbanen og bedre logistikkplanlegging slik at vi utnytter lastebilene våre bedre, har vi kunnet redusere bilbruken, sier Bruusgaard. Ringnes har også satset på bedring av arbeidsmiljøet og på kurs i økokjøring for å få ned drivstofforbruket.

REMA 1000

Logistikk- og transportsjef i REMA 1000, Benno Grasser, forklarer at de ikke bruker jernbanen direkte sjøl, men at det er de som transporterer varene for REMA som gjør det. REMA har seks distribusjonslagre rundt om landet. - Fra disse sentrallagrene forsyner vi butikkene våre med varer og det går med lastebil, sier Grasser. Ved noen tilfeller har vi distribuert så store volumer til én enkelt butikk at de har fått levert en hel konteiner som først har vært frakta med jernbanen.

Til sentrallagrene kommer det inn en stor mengde gods, og her er jernbanen en av de aktuelle forsyningslinjene. - Vi har ingen faste togandeler,

men i avtalene med speditørene står det at noe av transporten er basert på jernbane. Våre hovedleverandører av varer ligger på Østlandet, forklarer Grasser. Varene som skal til Bergen og Stavanger fraktes mye med tog over natta. Nordover går det en del varer med båt, men vi bruker også Nordlandsbanen og Ofotbanen, sier han. - Om alt fungerer som det skal fra terminal til terminal går det like raskt med tog som med lastebil. Så lenge prisene er fornuftige sparer vi både drivstoff og sjåfører, sier Grasser. Driftssituasjonen i vinter har imidlertid vært problematisk. Vi har slitt med at varene ikke har kommet fram. Med bil vil man alltid kunne komme fram. Eventuelle negative konsekvenser er større på bane enn på veg. Står et tog fast er det ingen omkjøringsveier og et tog representerer mange lastebiler og mye varer på en gang. REMA satser mye på ferske varer. - Ferskt kjøtt stiller store krav til logistikken. Det må være kontroll på temperaturen hele vegen. Blir transporten forsinka går det ut over holdbarheten på kjøttet i butikken og dermed vår inntjening, sier Grasser. Når vi snakker om frakt av ferske varer er derfor raske tog like interessant som ved persontransport, avslutter han.

Borregaard

Innkjøpsjef Øyvind Rognstad bestiller mesteparten av jernbanetransportene for Borregaard. Årlig avtar Borregaard ca 850.000 tonn tømmer og sagbruksflis. 45-50 % av dette går på bane. Det kommer åtte til ni tog i uka til fabrikkene i Sarpsborg. - Vi har regna ut at ved å benytte tog så sparer vi byen og lokal-



FREMTIDEN ER PÅ SKINNER

BANESERVICE ER INVOLVERT I FLERE AV SKANDINAVIAS STØRSTE JERNBANEUTBYGGINGER. LYSAKER – SANDVIKA, NYTT DOBBELT-SPOR MELLOM SANDNES OG STAVANGER, BYBANEN I BERGEN OG CITYBANAN I STOCKHOLM: [BANESERVICE ER DER!](http://www.baneservice.no)

Baneservice er Norges ledende jernbaneentreprenør. Vi bygger og vedlikeholder spor, kontaktledninger, signal- og teleanlegg. Våre tjenester retter seg mot både jernbane, sporvei og terminaler.

www.baneservice.no

baneservice

miljøet for 17.000 lastebiltransporter på årsbasis, forteller Rognstad.

Av de flytende ferdigvarene fraktes litt under 70.000 tonn, tilsvarende 55 %, ut med tog. - Cellulose og lignin som leveres til Europa går stort sett med bil. - Når man først har etablert en jernbanestruktur, slik vi har gjort, så binder det opp slik at enkelte mindre volumer som kanskje hadde vært billigere å frakte på veg likevel går på bane, sier Rognstad. Vi har en stor terminal så vi er i stand til å håndtere betydelige mengder på bane, forteller han. Borregaard har økt andelen på tog ganske vesentlig fra 30 % i 2000 til 45-50 % i dag. - Skal vi frakte mer enn 50 % med tog vil det kreve at det investeres vesentlig i jernbanens infrastruktur. Rognstad nevner spesielt lengden på kryssingsspor. - Mye av råvarene til Borregaard går gjennom Oslo og dette er en utfordring for oss. Det ville gi en betydelig bedring for Borregaard om Bryndiagonalen ble bygd som en del av Follobanen. For eksempel tar Kongsvinger-Sarpsborg fem timer med tog mens en trailer bruker i overkant av to timer. Toget burde gått ned på tre timer! Da fikk vi utnyttet materiellet vårt bedre. Tar frakta lang tid trengs flere togsett for det samme volumet. Alt dette er øde-

leggende for jernbanens konkurransevne understreker Rognstad.

I dag benytter Borregaard terminaler ved Konsvinger, Braskereidfoss, Sørli, Hovemoen og Vestmo. - Vi skulle gjerne også hatt en terminal i Hønefossområdet. Vi kjørte tog noen år på Notodden, men ikke nå. Det har med profilet på de vognene vi nå bruker. Det er også en utfordring å måtte inn med diesellok der det ikke er strøm, sier Rognstad.

Borregaard har egne containere for flis. Øvrig materiell og lok er det togoperatørene som sørger for. Vi har vi avtale med Cargolink på tømmer og med Peterson rail på tømmer og flis. Green Cargo og CargoNet trekker de flytende ferdigvarene for Borregaard til kunder i Europa. Han synes det har vært veldig positivt å få inn nye aktører i godstogbransjen. Alle togoperatørene må drive etter samme prinsipper og regelverk, så han har ikke inntrykk av at det konkurreres på å dumpe lønns- og arbeidsvilkår. - Hele kluet er å klare å utnytte materiellet optimalt, sier han. Hans inntrykk er at jernbanen fortsatt er litt tungrodd. Sender vi en prisfore-spørsel til et jernbaneselskap tar det to til tre uker før vil får et svar. En fore-spørsel om båt- eller trailertransport besvares etter to til tre dager. Men, han

understreker at når transporten først er etablert så fungerer jernbanen bra.

Norske Skog

Norske Skog produserer avis- og magasinpapir samt litt bokpapir ved tre fabrikker i Norge. Råvaren er tømmer og flis. Tømmeret går med tog til fabrikkene i Halden (Saugbrugs) og Skogn. Tog er ikke aktuelt slik leverandørene av flis til Norske Skog ligger til. Til Halden kommer tømmeret fra Hedmark og Oppland. Skogn får tømmer fra Östersund, Koppang og Grong. Det årlige omfanget er på ca 400.000 kubikk. Ei lita vogn tar 30-35 kubikk mens ei stor vogn tar 65-70 kubikk tømmer. Det er forskjellige typer vogner; både med enkle akslinger og boggier. Togselskapet eier tømmervognene. - Vi overlater ansvaret for det til dem som kan tog, sier transportansvarlig i Norske Skog; Even Gulli. Hittil i år har Norske Skog hatt avtale med CargoNet. Fra august skal Cargolink kjøre tømmeret i Trøndelag.

Fabrikken på Hønefoss (Follum) blir for tida forsynt med tømmer fra nærområdet, og da er ikke jernbane aktuelt. Follum har ikke sportilknytning. Skal jernbane skal bli et alternativ i framtida må det på plass først.

Flexiwaggon – mer på skinner

Gründeren Jan Eriksson i Östersund har utviklet en type jernbanevogn som kan føre mer gods over fra veg til bane.

Produktet heter Flexiwaggon og kan ta med og slippe av lastebiler og busser over alt hvor det er mulig å kjøre inntil sporet med lastebil. Bruken av Flexiwaggon er mao uavhengig av store godsterminaler. Det er ingen konflikter med kjøreledningen da det hele skjer i horisontalplanet. Sjåførene skjytter alt med noen knappetrykk. Det er ikke nødvendig å rygge. Et helt tog kan lastes/losses på 10-15 minutter i følge Flexiwaggon.

– Det var i 1995 jeg begynte å tenke på dette, forteller Eriksson. Han har brukt et firma til å tegne konstruksjonene. Sjøl har han ingen bakgrunn fra jernbanen. - Jeg er utdanna mekanikkonstruktør, og har jobba for Elektrolux i seks år. Foretaket Flexiwaggon AB etablerte jeg i 2000. Det har gått mye tid til å samle penger. Hittil har dette kosta 37 mill. Det er mange regler og tester å forholde seg til. Testinga har kosta 2,5 mill. Vi har nå bestått den europeiske testen, og da er Flexiwaggon klar for verdensmarkedet. Vi har kjørt den i 150 tom og i 120 med last og den fungerer meget bra, forteller Eriksson.

Han jobber nå med markedsføringen. - For tre måneder sida var jeg i Chile. I India har vi alt inngått kontrakt. Jeg har også vært i Sør-Afrika, Kina og Polen. Tanken er at produksjonen skal kunne skje lokalt over hele verden. - Jeg har ikke hatt noen kontakt med Norge ennå, men jeg kan godt tenke meg at norske oljepenger ble investert i prosjektet, sier han

Flexiwaggon har inngått avtale med ei gruppe av flere transportører som i seks måneder skal teste ut flere typer vogner i trafikk Västerås-Halmstad. - I første omgang slipper vi ingen lastebiler av undervegs, men etter hvert så skal vi gjøre dét, forteller Eriksson.

I forbindelse med en EU-konferanse i Åre i fjor fikk politikerne tur med Flexiwaggon. Bussen de satt i ble kjørt opp på toget i Östersund. Ferden videre til Åre gikk på skinner. Synd Norge ikke er med i EU.



Politikere ble overført fra veg til bane! Foto: Flexiwaggon AB

Miljø og Veiservice



Vi utfører

- Massebytte av spor og veksler
- Blottlegging av kabler og rør
- Kabelgjennomføring i spor
- Trekraft arbeidstog

Grenland Rail



www.mvs.as - www.grenlandrail.no

Neste og siste; Sandsværmoen

▣ **BENT KYLLESDAL** (tekst og foto)

I Næringsparken, tidligere Kongsberg Våpenfabrikk, er mange bedrifter samlet på et relativt lite område bare ca. 3 km fra sentrum. Der er det ca. 4000 arbeidsplasser, og mange av dem pendler inn så det burde være gode muligheter for kollektive løsninger. I fjor ble det også åpnet ei ny gangbru rett over elva Lågen og inn på Næringsparken. Det har ført til at en stor bydel nå har mye kortere vei med sykkel enn med bil. Dessverre forsvinner kanskje denne fordelene når nye E134 kommer forbi Kongsberg.

Det er ingen skinnegående løsning til Næringsparken i dag, men om Jernbaneverket og NSB vil, er det mulig å etablere stopp i gangavstand. Tidligere *Sandsværmoen* stasjonen på Sørlandsbanen er etter mitt syn den beste muligheten. Dette har også vært foreslått av enkelte bystyrepolitikere. NSB/ROM har for lenge siden solgt stasjonsområdet og stasjonen til pri-



Kø til Næringsparken

vate, men det burde gå an å finne en løsning. En av fordelene ved å ta i bruk dette stoppet er at togene ikke får lenger reisetid mellom Kongsberg stasjon og Oslo. Linje 450 Eidsvoll-Kongsberg behøver bare forlenges slik at togene kan vende på *Sandsværmoen*. Dette er også en tett befolket del av Kongsberg så det er mange som vil få mye kortere vei til toget.

Kommunen og fylket ser også på

muligheten for å etablere et nytt stoppested etter Kongsberg mot Oslo, i forbindelse med byggefeltene på Gamlegrendås og den nye gangbrua over Lågen. Ulempene med en slik holdeplass er at den vil ligge lenger unna Næringsparken og at gangvegen mellom holdeplassen og Næringsparken vil bli svært bratt pga. stor høydeforskjell. Dette stoppet vil også forlenge reisetiden Kongsberg sentrum - Oslo.



Totalservice fra en leverandør.

Balfour Beatty Rail AS er en ledende gruppe innenfor jernbanteknologi, og er aktive i Europa, Nord- og Sør-Amerika og Asia.

Vår styrke er at vi har kompetanse og kapasitet innenfor alle teknologier.

- ▶ Spor
- ▶ Kraftforsyning
- ▶ Kontaktledning
- ▶ Signal og Tele

Våre kunder kan dermed få full service fra én entreprenør.

The creation and care of tomorrow's railways

Balfour Beatty Rail AS

Industriveien 33
NO-1337 SANDVIKA
Tel: +47 991 01 888
Fax: +47 67 54 21 20
E-mail: info.no@bbrail.com
www.bbrail.no

Balfour Beatty
Rail

Forsøker naturen å si oss noe?



Velger du tog framfor bil, buss eller fly, bidrar du til redusert miljøbelastning. Det vil noen takke deg for i framtida!

www.jernbaneverket.no



Jernbaneverket