

# Jernbane

NR. 10 - 2006

## *magasinet*

## Høyhastighetsjubel

Trønderordførerne Tore Sandvik og Rita Ottervik jubler over høyhastighetsmuligheter, mens Lars Erik Nybø i JBV beroliger:

- Satsing på høyhastighet vil ikke skje på bekostning av utbyggingen på Østlandet.

**Side 4-11**



Jernbaneverket

## Ti år med Jernbaneverket

Et rundt tall er nylig passert. Den 1. desember var det ti år siden delingen av den gamle forvaltningsbedriften NSB fant sted, og Jernbaneverket og NSB BA så dagens lys. Omtrent samtidig ble Statens Jernbanetilsyn etablert som en tredje part i den nye, norske jernbanevirksomheten.



Det har tatt tid for omverdenen å forstå denne delingen, og fremdeles ser vi at verken menigmann eller media helt har forstått premisene. I utgangspunktet burde det være enkelt: Jernbaneverket har ansvaret for infrastrukturen, kapasitetsfordelingen og trafikkstyringen. NSB er et trafikkelskap som benytter den infrastrukturen Jernbaneverket stiller til disposisjon. Statens Jernbanetilsyn skal påse at alle parter driver sin virksomhet sikkerhetsmessig forsvarlig.

Så har det kanskje ikke vært helt enkelt likevel. Et av områdene som bidrar til forvirring, er eierskapet til en sentral del av infrastrukturen, nemlig stasjoner og terminaler. Her er det gjennomført en finurlig deling der vi i Jernbaneverket bygger og eier nye stasjoner mens NSB eier de gamle. Men også på de gamle skal Jernbaneverket legge premisene, drifte og betale leie for de offentlige trafikkarealene inne og ute. Et utvalg nedsatt av Samferdselsdepartementet har nylig drøftet dette spørsmålet på nytt, men flertallet i utvalget foreslår ingen endringer. Rapporten er imidlertid på høring, og håpet er at den endelige behandlingen kan føre til klarere linjer også på dette området.

Et annet forhold som nok også har bidratt til forsinket forståelse av arbeidsdelingen, er at både Jernbaneverket og NSB hadde samme sjef i tre år. Dette opplegget med felles ledelse kunne kanskje forsvares ut fra behovet for god samhandling. Men hvis en ønsker å klargjøre ansvarsforhold og bygge gode virksomhetskulturer, var det ingen en god løsning. Derfor har vi ikke sluppet tiårsmarkeringsene helt løs. Det selvstendige Jernbaneverket er tre år yngre.

Som selvstendig virksomhet fikk Jernbaneverket en tragisk start. Ulykken på Åsta ble lagt på Jernbaneverkets skuldre og har preget oss både menneskelig og som organisasjon. Mange trengte tid for å kunne se framover, men nå føler jeg at vi klarer nettopp det. Vi har et system for sikkerheten på jernbanen som vi aldri har hatt tidligere. Fra 1. januar 2007 tar vi som et av de første landene i Europa i bruk et GSM-R nødnett. Mange gode jernbaneprosjekter har sett dagens lys, og vi har gjennom statsbudsjettet for 2007 fått solid politisk støtte til arbeidet med å utvikle en framtidsrettet jernbane. Nå er det vår jobb å levere!

Derfor er det med optimisme vi vender kalenderbladet til 2007. Jeg ønsker alle en riktig god jul og et godt nytt år og takker for den innsatsen som er lagt ned for jernbanen i det året som snart ligger bak oss.

*Steinar Killi*

**STEINAR KILLI**  
Jernbanedirektør

# Innhold



## 14 USA-Kina

Den nye ledelsen i New Corridor AS har nå laget en slagplan for ny transportkorridor mellom USA og Kina.



## 22 Etterlyses

Ingeniører er i ferd med å bli kritisk mangelvare på jernbanen. Anslagsvis trengs 350-450 ingeniører fram til 2020.

### Høyhastighet:

- Vi bygger satsplanken for høyhastighet **4**
- Oslo-Göteborg viktigst for Norge **7**
- OL-kandidatur gir høyhastighetsbane **8**
- Må avveies nasjonalt **10**
- Enorm betydning **11**
- Smånytt innenriks **12**
- Jernbane i nord:*
- New Corridor over i nytt spor **14**
- Russerne avgjør **17**
- Bedre forberedt **18**
- Hvilken vinter? **20**

### Ingeniørutdanning:

En kritisk mangelvare **22**



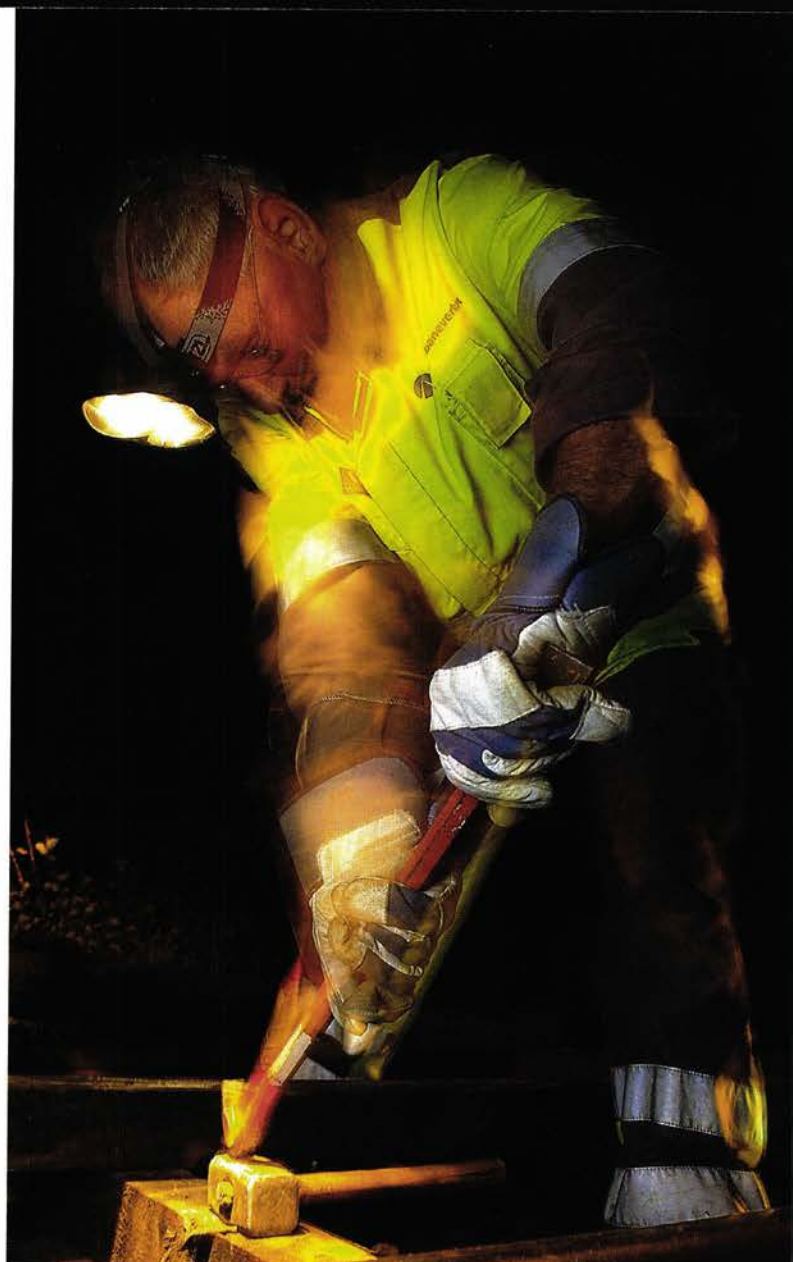
## 18 Venter på vinter

Jernbaneverket har skjerpet vinterberedskapen. Snøryddingsutstyret er modernisert og forbedret. Det gjelder blant annet denne roterende plogen, Beilhack.



## 40 Verdens raskeste

Kineserne har verdens raskeste tog i ordinær trafikk. Her «flyr» svevetoget i 431 km/t.



## 34 På nattarbeid

Bli med Gunnar Vestby (61) under høstlig nattarbeid på en planovergang på Rørosbanen. Snart sier han takk for seg - for å bli fjellfant på fulltid.

Utdannet i verdens største jernbaneland  
Bygger opp kompetanse

26  
28

Smånytt innenriks  
*Min arbeidsdag:-*

30

Troen på jernbanen er tilbake  
Sagt om jernbane

32

*Møte med:* Fjellfant på fulltid  
Oppgraderes for mer tømmer

33

*Månedens gjest:* Grip mulighetene  
Verdensmester i jernbanesatsing

34

Mitt jernbanebilde

37

Bok med glade jernbanehistorier

38

Smånytt utenriks

40

Harrysporet

46

48

50

52

# Jernbane magasinet

NR. 10 - 2006

#### ANSVARLIG REDAKTØR

Svein Horrisland

#### REDAKTØR

Svein Erik Bakken

#### REDAKSJONSSJEF

Tore Holtet

#### JOURNALIST:

Øystein Grue

#### MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymork

Harry Korslund

Arvid Bårdstu

Arne Danielsen

Egil Nyhus

Astrid Nodland

Kjell Bakken

#### FORSIDE-FOTO: Øystein Grue

#### ADRESSE, REDAKSJONEN:

Svein Erik Bakken

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 51 56

E-post: svein.erik.bakken@jbv.no

Redaksjonen avsluttet 15. desember 2006.

#### UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

Opplag: 6.100

Layout: Aktuell, Oslo

Trykk: Gan Grafisk, Oslo

Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062

# - Vi bygger satsplanken for høyhastighet

Vil satsing på høyhastighet hindre en opprustning av det eksisterende jernbanenettet?

- Nei, tvert om, mener Jernbaneverkets prosjektansvarlige, Lars Erik Nybø: - En utbygging av jernbanenettet på Østlandet vil være satsplanken for høyhastighetsbaner i Norge.

**Tekst:** TORE HOLTET  
**Foto:** ØYSTEIN GRUE

De tyske konsulentene i VWI-gruppen som er engasjert av Jernbaneverket, har foreslått å utrede videre høyhastighetsbaner mellom Oslo og Trondheim og mellom Oslo og Halden/Gøteborg. I tillegg blir de nå bedt om å vurdere hvordan markedet i Bergen og Stavanger kan betjenes.

«Langdistansetrafikken kan gå mot en langsom død ...»

Samtidig drøfter Jernbaneverket et samarbeid med Trafikkonsept AS, med Jon Hamre i spissen, for å videreutvikle idéen om en høyhastighetsring Oslo - Bergen - Stavanger - Kristiansand - Oslo.

## Styrke

- Moderniseringen av jernbanen i Oslo- og Østlandsområdet blir en viktig forutsetning for å kunne utvikle høyhastighetsbaner for person-trafikk. De analyser av markeder og traséer som så langt er gjort av den tyske konsulentgruppen, viser at vi bør bygge opp under intercity-triangelet på Østlandet, framholder Nybø og utdyper: - På strekningen Oslo-Trondheim vil det eksempelvis være

nødvendig å kombinere dobbeltspor mellom Oslo og Hamar med en enkeltsporet høyhastighetsbane videre opp Østerdalen til Trondheim. Han understreker at en satsing på høyhastighetsbaner vil styrke mulighetene for en raskere utbygging av det sentrale jernbanenettet og legger til:

- Langdistansetrafikken i Norge kan gå mot en langsom død hvis vi ikke gjør noe. Enten må det satses eller så må det bli som det er - og da svekkes attraktiviteten gradvis. Hvis folk skal reise med tog, kreves det kvalitet i reisetilbudet.

## Skepsisen

- Er du blitt mer positiv til lyntog i Norge etter å ha samarbeidet med de tyske konsulentene?

- Ja, det vil jeg nok si. Jeg har lært mye om hva høyhastighet er i Europa. Det kreves ingen romteknologi. Høyhastighetsbaner baserer seg på kjent og velprøvd teknologi.

- Konklusjonen til de tyske konsulentene er at høyhastighetsbaner absolutt er gjennomførbart - i utgangspunktet. Skepsisen går på at det norske markedet totalt sett er lite, ned mot en tiendedel av markedet til høyhastighetsbaner i Europa. Derfor ønsker vi å få utredet en kostnadseffektiv

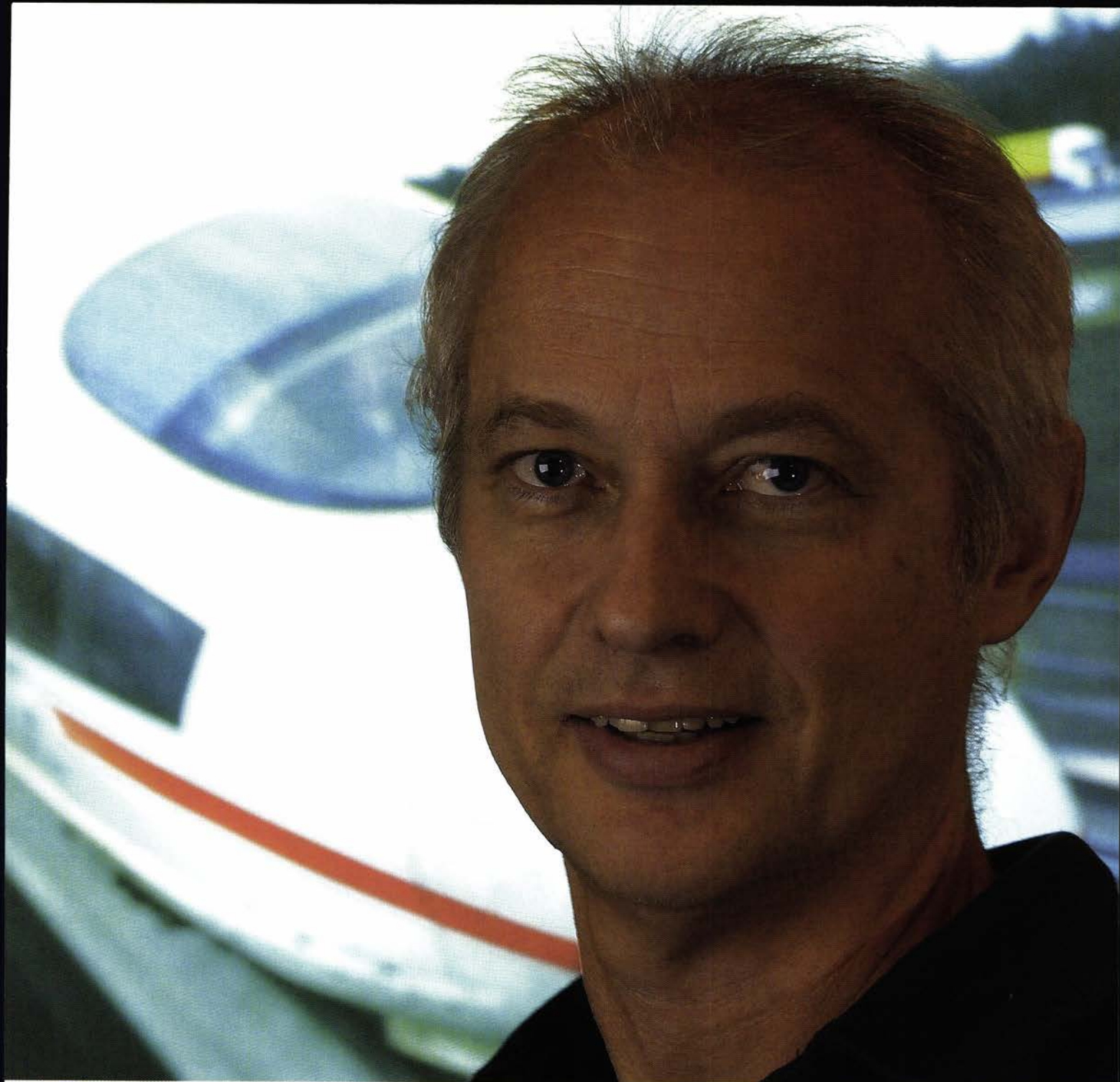


utbygging, med enkeltspor og lange kryssingsstrekninger.

## Forundret

Under høyhastighetsseminaret var det mange som hevet øyebrynene da de tyske konsulentene i sin foreløpige konklusjon opererte med relativt likt markeds potensial for Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim, med Oslo-Trondheim som mest interessant ut fra et kostnadssynspunkt. Nå skal likevel begge strekningene gås etter i sømmene.

Mange har også uttrykt skepsis mot Oslo-Gøteborg, selv en slik utbygging vil sikre Norge tilgang til det europeiske høyhastighets-



**KJENT:** – Høyhastighetsbaner baserer seg på kjent og velprøvd teknologi, sier Lars Erik Nybø, som er prosjektansvarlig for høyhastighet.

BAKGRUNNSFOTO: DB

nettet. Norge-/Vänernbanan bygges ut for over fem milliarder kroner på svensk side, og deler av Østfoldbanen er allerede bygd ut.

– Jeg er forundret over alle innvendningene mot Oslo-Gøteborg. Her er i dag liten flytrafikk, men samlet trafikk er stor. I det opprinnelige stortingsvedtaket ble dessuten Jernbaneverket bedt om å se på Oslo-Gøteborg som en pilotstrekning. Uavhengige konsulenter har nå kommet til at denne strekningen er interessant å utrede nærmere, sier prosjektleder Randi

Svånå. Hun er innleid fra konsulentfirmaet Asplan Viak AS i forbindelse med høyhastighetsutredningen.

#### **Retningen**

Etter det opprinnelige kjøreskjemaet skulle VWI-gruppen være ferdig med fase 2 innen 1. april neste år. På grunn av at mandatet utvides forlenges fristen trolig til 1. august 2007.

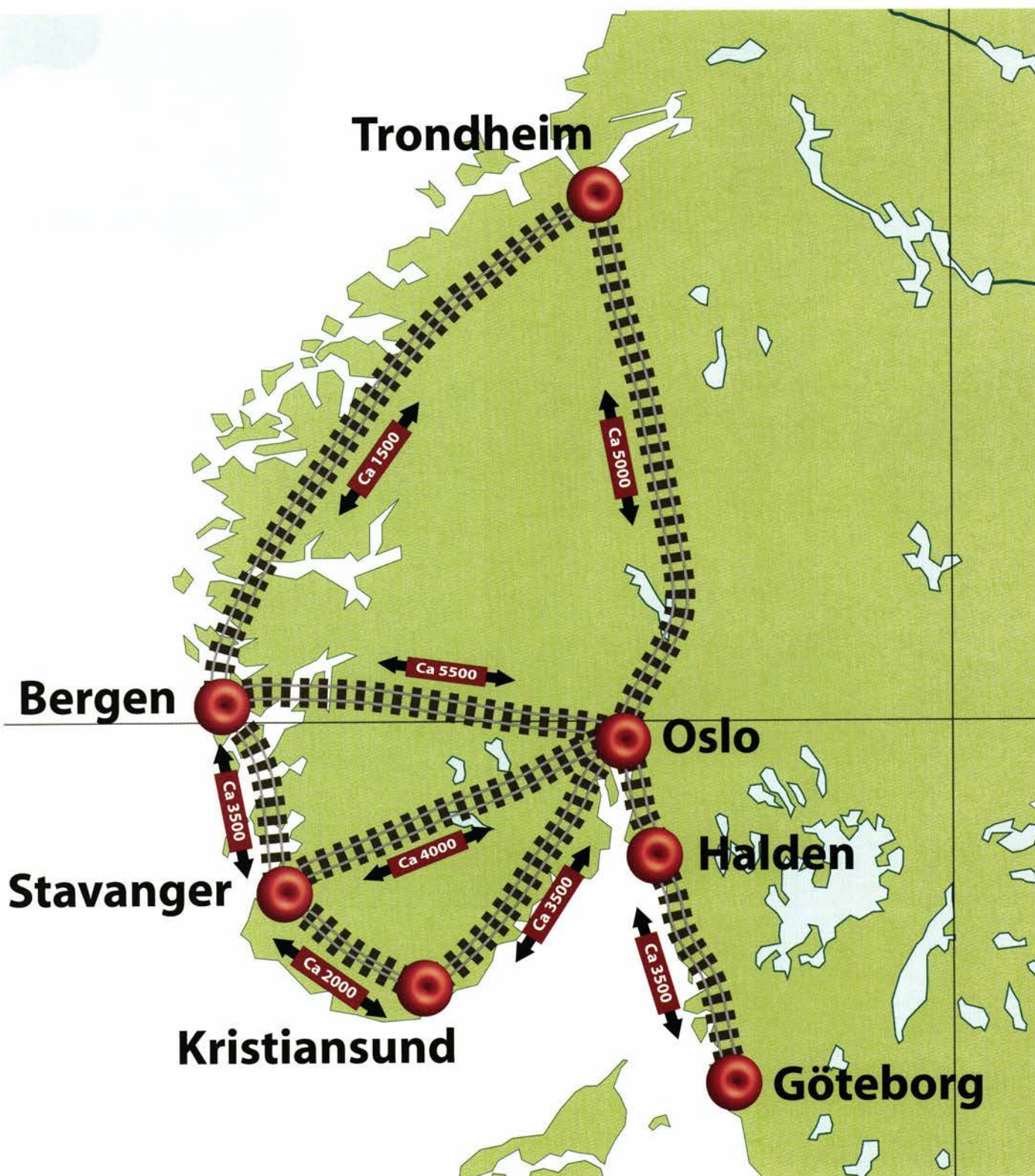
Siktemålet er å få sammenliknbare vurderinger av strekningene Oslo-Trondheim, Oslo-Gøte-

borg og Oslo-Bergen/Stavanger.

– Når vil Jernbaneverket konkludere?

– Det vil ta lang tid før vi kan legge fram et eventuelt beslutningsgrunnlag for Stortinget. Jeg regner likevel med at vi kan peke ut retningen for det videre arbeidet som en del av Nasjonal transportplan (NTP) for 2010-2019. Den skal som kjent legges fram i 2008, opplyser Lars Erik Nybø.

[tore.holtet@jbv.no](mailto:tore.holtet@jbv.no)



**FORELØPIGE ANSLAG:** Denne foreløpige skissen viser at strekningen Oslo-Bergen har størst potensial som høyhastighetsbane – målt ut fra antall passasjerer i begge retninger hver dag. Oslo-Trondheim følger hakk i hæl. Til gjengjeld mener tyske VWI-gruppen at Oslo-Trondheim kan bygges ut langt rimeligere, fordi byggekostnadene blir langt lavere gjennom Østerdalen enn over fjellet til Vestlandet. Oslo-Halden ses også som en interessant forbindelse, da en slik utbygging vil kunne gi Norge tilgang til det europeiske høyhastighetsnettet. Nå skal også forbindelser til Bergen og Stavanger utredes nærmere. Jernbaneverket vil i denne sammenheng inngå et samarbeid med de som har utredet en høyhastighetsring: Oslo-Bergen-Stavanger-Kristiansund-Oslo.



**KLAR:** – Tilkobling til høyhastighetsnett i EU er viktig for hele det norske transportsystemet, sier byrådsleder Erling Lae.

FOTO: SCANPIX

# – Oslo-Göteborg viktigst for Norge

– Jernbanen til Göteborg og videre sørover er Norges viktigste tilkøpling til Europa, mener Oslos byrådsleder Erling Lae (Høyre).

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN

– Etter hvert som EU bygger ut sitt system med høyhastighetsjernbane og legger restriksjoner på transport på vei og eventuelt fly, vil banen bli enda viktigere.

– Er denne banen viktigere for Oslo enn en høyhastighetsbane til Trondheim og Den sørnorske høyhastighetsringen?

– Ja, tilkøplingen til høyhastighetsnett i EU er viktig for hele det norske transportsystemet. Dessuten

er befolkningsgrunnlaget større for denne banen enn de øvrige – det bor folk hele veien mellom Oslo og Göteborg.

– Frykter du at en eventuell satsing på høyhastighetsbaner kan gå ut over nødvendig utbygging av jernbane i Oslo-området?

– Nei, fordi vi snakker om to helt ulike problemstillinger. Nærtogtrafikken må styrkes som en del av kollektivsystemet i Stor-Oslo-regionen, mens høyhastighetsjernbane handler om å etablere et

miljøvennlig alternativ til fly og buss/lastebil for transport av personer og gods, ikke bare til Göteborg, men også videre til København og kontinentet.

– Er trafikkgrunnlaget mellom Oslo og Göteborg godt nok for bygging av en høyhastighetsbane?

– Ja, hvis jernbanen kan konkurrere med buss, lastebil og fly, bør det være grunnlag for en høyhastighetsjernbane på denne strekningen, sier Erling Lae.





# - OL-kandidatur gir høyhastighetsbane

**TRONDHEIM:** - Jeg vil si det så sterkt: Velger Norges Idrettsforbund Trondheim som norsk kandidat til vinter-OL i 2018, da er vi også svært nær realisering av en høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim.

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN

«Vil komme hele landsdelen til gode»

**TORE SANDVIK,**  
FYLKESORDFØRER I SØR-TRØNDELAG

Det sier fylkesordfører Tore Sandvik (Ap) i Sør-Trøndelag til Jernbanemagasinet. Sammen med ordfører i Trondheim, Rita Ottervik (Ap), er han gledelig overrasket over at høyhastighetsutredningene pekte ut Oslo – Trondheim som en av de to mest aktuelle

strekningene for supertog i Norge.

– Potensialet for strekningen Oslo – Trondheim er etter min mening stort. Derfor er det viktig at denne strekningen er valgt, sier ordfører Rita Ottervik.

#### **Varslet mord**

– Før de rødgrønne kom til makta, var investeringene i jernbanen å sammenligne med beretningen om et varslet mord. For med så liten satsing ville toget før eller siden bli fullstendig utkonkurrert, og jern-

banen mellom Oslo og Trondheim ville være en saga blott

– Når utredningene nå vil gå videre med å utrede videre en høyhastighetsbane via Berkåk og ned Østerdalen, så er det en kjempegod sak. Plutselig kan det bli realistisk å få til en moderne og miljøvennlig forbindelse til Oslo, mener fylkesordføreren.

#### **Store deler av Norge**

– *Hva vil et slikt høyhastighetstilbud bety for byen og Trøndelag?*



– Det vil bety en rask, miljøvennlig og effektiv transport til Oslo til gagn for både næringslivs- og fritidsreisende, sier Trondheimsordføreren.

– Hvis styret i Norges Idrettsforbund i mars neste år velger Trondheim som norsk OL-kandidat i 2018, da er vi også svært nær en realisering av høyhastighetsbanen, sier Sandvik, og fortsetter: – Et slikt togtilbud vil gi et veldig kompakt og miljøvennlig OL i Trondheim og på Oppdal, samtidig som OL i Trøndelag blir lett tilgjengelig for store deler av befolkningen i Norge.

– Så Trondheim har fått dra-hjelp fra høyhastighetsutredningene i kampen om OL?

– Ja, får vi OL, så vil det være naturlig å tilgodese vår region med samferdselsmidler slik Mjøsregionen ble tilgodesett da Lillehammer fikk OL i 1994.

#### Hele landsdelen til gode

– Hvor viktig er det for Trondheim og Trøndelag å få høyhastighetsbane til Oslo og Europa?

– Det er viktig for næringslivet og befolkningen i vår landsdel å ha



**STORT POTENSIAL:** Trondheims ordfører Rita Ottervik mener at potensialet er stort for en høyhastighetsbane Oslo – Trondheim.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

god tilgjengelighet til hovedstaden og Europa. I tillegg vil det bli en miljøvennlig transport som vil redusere CO2-utslippene i Norge. Det vil skje ved at transporten som i dag enten går med bil eller fly mellom Oslo og Trondheim, flyttes over på jernbanen, sier Sandvik.



**REALISTISK:** – Plutselig kan det bli realistisk å få til en moderne og miljøvennlig forbindelse til Oslo, sier fylkesordfører Tore Sandvik.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Ottervik er i hovedsak enig med sin partikamerat, men tilføyer: – Til Europa er nok hovedstrategien for oss å få enda flere direktefly for å ivareta næringslivets behov.

– Vil tilbudet først og fremst komme Trondheim by til gode?

– Nei, dette vil være et effektivt ►

FOTO: RENFE

► tilbud som kommer hele Trøndelag og landsdelen til gode, mener fylkesordføreren.

– *Så det er et samlet Trøndelag som hilser en høyhastighetsbane velkommen?*

– Ja, uten tvil.

#### Politisk press

– *Hva kan dere gjøre for at superbanen skal bli virkelighet om utrederne fortsatt anbefaler Oslo - Trondheim?*

– Det er å bidra med politisk press, samtidig som vi synliggjør hvilke positive effekter en slik bane vil ha for Norge.

– Når vi nå takket være den rød-grønne regjeringen har fått til en satsing på jernbane som det går an å leve med, vil en ytterligere satsing kunne bety en god framtid for jernbane og tog. Det skal vi bidra til ved å synliggjøre de positive sidene av en høyhastighetsbane.

#### Konkurransedyktig

– *Er en reisetid på to timer og 45 minutter godt nok til at dere vil velge toget, eller vil dere fortsatt fly til og fra Oslo?*

– En slik reisetid er konkurransedyktig med flyet. Det tar tid å reise til og fra flyplasser også. Det som blir avgjørende, er hvor godt togtilbudet vil bli og om avgangstidene blir tilpasset behovet, sier ordfører Rita Ottervik.

– Vi vil fortsatt ha behov for både å reise utenlands og til andre steder i Norge enn Oslo. En ytterligere styrking av Værnes er derfor fortsatt ønskelig uansett høyhastighetstog eller ei. Men skal du bruke fly, må du først komme deg til flyplassen, og så skal du sikkerhetssjekkes i det vide og det breie. På flyet har du heller ikke like effektiv arbeidstid som på toget. Med god regularitet vil toget uten tvil avlaste Værnes veldig mye på trafikken til og fra hovedstaden, avslutter fylkesordfører Tore Sandvik. [svein.erik.bakken@jbv.no](mailto:svein.erik.bakken@jbv.no)

«Vil bety en rask og effektiv transport til Oslo»

RITA OTTERVIK, ORDFØRER I TRONDHEIM

# -Må avveies nasjonalt

-Utbygging av høyhastighetsbaner i Norge må avveies nasjonalt gjennom en kost/nytte-vurdering i et langsiktig perspektiv, mener Stavangers ordfører Leif Johan Sevland (Høyre).



**MANGE I VEST:** – *Stavangerregionen og Bergensområdet representerer landets tredje og nest største befolkningskonsentrasjoner, sier Stavangers ordfører Leif Johan Sevland.*

– Konkluderes det med at det skal bygges en slik bane, vil det åpenbart være viktig å lage en ring for Sør-Vestlandet, som igjen er knyttet til hovedstaden.

– *Hvilke konsekvenser vil det kunne få om Stavanger ikke får*

*høyhastighetsforbindelse og Trondheim får det?*

– En høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim vil kanskje kunne gi et langsiktig konkurransefortrinn for Trondheimsregionen. Uten investeringer til andre store jernbanetiltak i de andre storbyregionene, ville dette for Stavangerregionen og Bergensområdet kunne føre til at Vestlandet får et handikap sammenlignet med Trondheimsregionen hva angår kontakt med hovedstadsområdet.

– *Hva er de viktigste argumenter for at Stavanger bør knyttes til et eventuelt høyhastighetsnett?*

– Stavangerregionen og Bergensområdet representerer landets tredje og nest største befolkningskonsentrasjoner, samt det området som har størst verdiskaping. Å knytte dette området sammen, og i tillegg få forbindelse til Oslo, vil være avgjørende for å få en effekt av en slik bane. Det vil også gjøre Vestlandet og Sørlandet mindre sårbare i forhold til sannsynlige restriksjoner på lufttrafikken i fremtiden, og bidra til vesentlig mindre utslipp til skade for det globale klima.

# - Enorm betydning

- Jeg tror vi må se på planene om et eventuelt høyhastighetsnett som et viktig virkemiddel for å utvikle konkurransedyktige regioner, sier Bergens ordfører Herman Friele (Høyre).

Selv om flytrafikken nå tar det meste av de reisende fra Bergen til hovedstaden, tror Friele at en konkurransedyktig høyhastighetsbane vil kunne bety enormt for Bergens-regionen.

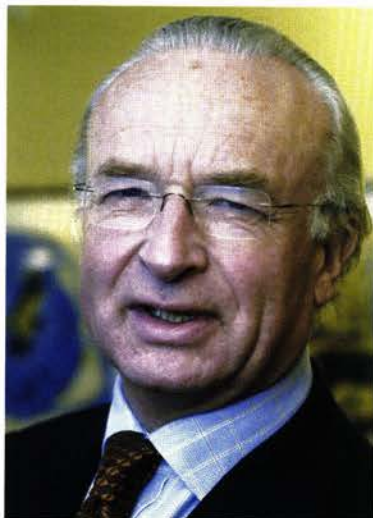
- Vi har fått konkurranse i luften, så hvorfor skal vi ikke satse på å gi flytrafikken konkurranse fra bakken og banenettet? spør han.

- Hvilke konsekvenser vil det kunne få om Bergen ikke får høyhastighetsforbindelse og Trondheim får det?

- Som sagt: Et høyhastighetsnett vil bidra til å utvikle konkurransedyktige regioner, ikke bare gi en nedkortning av reisetiden til Oslo. Uten høyhastighetstog til Bergen vil flytrafikken og CO2-utslippene fortsette å øke, mens forslaget om Den sørnorske høyhastighetsringen vil gi en CO2-reduksjon på opptil 40 prosent.

- Hva er det viktigste argumentet for at også Bergen bør knyttes til et eventuelt høyhastighetsnett?

- For oss bergensere er det selvsagt at vi er Norges nest største by og hovedstad i det verdiskapende Norge. Bergen bidrar med så mye av passasjergrunnlaget på de mest trafikkerte flyrutene at gevinsten med å bygge et



**GIR SEG SELV:** - *Gevinsten med å bygge et konkurransedyktig høyhastighetsnett som inkluderer Bergen, gir seg selv, mener Bergens ordfører Herman Friele.*

konkurransedyktig høyhastighetsnett som inkluderer Bergen, gir seg selv. Dersom reisetiden Bergen-Stavanger blir kortet ned til én time, kan vi virkelig begynne å snakke om slagkraftige regioner som lokker til seg folk som vil leve, jobbe og bo her hos oss og langs hele Vestlandskysten.

## Gladmelding

- Vår foreløpige utredning er ikke en avgjørelse mot høyhastighetsbane Oslo-Bergen. Gladmeldingen er at høyhastighetsbane har noe for seg i Norge. Vi foreslår å begynne med strekninger som har størst trafikspotensial og lavest utbyggingskostnad, sier Harry Dobeschinsky ved Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart (VWI).

Et foreløpig estimat viser at en linje til Bergen blir 67 prosent dyrere enn en linje til Trondheim.

## Miljø neste

Flere har reagert på at miljøaspektet ikke er trukket inn i det utredningsarbeidet som er gjort så langt. Miljøspørsmål, herunder reduksjon av CO2-utslipp, hører med i andre fase av utredningen.

## Miljø viktigere

«Vi kan trygt anta at miljøspørsmålet, herunder særlig klimagassutslippene, vil veie tungt i et 20-50-års-perspektiv,» skriver foreningen For Jernbane i en kommentar til høyhastighetsutredningen.

## U - ikke V

De tyske høyhastighetsutredere går inn for å bygge en linje Oslo-Trondheim gjennom Østerdalen framfor Gudbrandsdalen. Hovedargumentet er at Østerdalen ser ut som en U, mens deler av traséen over Dovre har en V-form. Og da blir det dyrere å bygge, resonnerer de.

## Samarbeider



Stortingrepresentant Øivind Halleraker (H) (t.v.) har fått med seg stortingsflertallet på å utrede en høyhastighetsring i Sør-Norge. Jernbaneverkets etatsdirektør for utredning, Anita Skauge (t.h.), vil nå samarbeide med flere utredere for å utvikle idéen videre.



## Start på kampanje

I januar vil samtlige ansatte i JBV få tilsendt en brosjyre med fakta-informasjon om jernbane. Brosjyren er et ledd i en større kampanje.

- Målet er at de ansatte skal vite hva JBV sentralt presenterer for media og publikum. Dette gir også den enkelte anledning til å være talsmann for sin egen arbeidsgiver, sier informasjonsdirektør Jan Erik Kregnes.

- Det er utarbeidet nye tall for miljø, sikkerhet og andre tema. Kampanjen består av PC-presentasjoner, DVD, skjermsparer, kalender og plakater. Dette er opplysninger JBV har stor interesse av å få presentert for et større publikum, sier Jan Erik Kregnes.



## Redning for Ofofbanen AS

En svensk tankreder med adresse London blir ny eier av kriserammede Ofofbanen AS (OBAS). Gjennom selskapet Rail Management AS spytter skipsreder Mons S. Bolin inn én million kroner i frisk aksjekapital - i første omgang. De tidligere aksjeeierne har mistet pengene de satte inn i selskapet. Forsøket på en frivillig gjeldsforhandling med kreditorer strandet tidligere i høst. Nå har Ofofbanen tingrett vedtatt tvangsakkord; det vil si at OBAS må betale tilbake til sine kreditorer minst 25 prosent av beløpet de skyldte. OBAS har en samlet gjeld på nesten 14 millioner kroner.



**BORING:**  
*Stangeland Maskin er entreprenør på parsellen Jåttåvågen. Bildet viser boring for bjelkestengsler i Jåttåvågen.*

# Dobbeltsporet godt i gang

Arbeidet med å bygge dobbeltspor Sandnes - Stavanger er godt i gang. Før jul jobbes det dag og natt for å klargjøre strekningen før selve anleggsarbeidet kan starte.

**Tekst og foto:** ASTRID NODLAND

I jobbhelgen 25. og 26. november bygde entreprenør Stangeland Maskin en 25 meter lang spuntvegg (forstøtningsvegg) i Jåttåvågen i Stavanger, mens fundamentsettingstoget boret så spruten stod i Sandnes.

### 25 meter spuntvegg

Spuntveggen ble satt ned i umiddelbar nærhet til jernbanelinjen i Jåttåvågen, der det skal bygges ny holdeplass for et vekstområde som blant annet innbefatter Viking stadion.

- I forkant av arbeidene var vi spente på grunnforholdene, sier prosjektleder Jan Magne Nakken i Jernbaneverket Utbygging.

- Stein i fyllingen forsinket oss noe i starten, men etter hvert gikk det bedre. For sikkerhetens skyld ble det lagt inn noe slakk i fremdriftsplanen nettopp av den grunn.

Stangeland Maskin tar sikte på å

etablere riggområdet ved årsskiftet og bruker i mellomtiden lokaler i Viking stadion.

### Fundamentsetting

De forberedende arbeidene går for det meste stille for seg og innebærer blant annet trekking av kabler, signal- og telearbeider. Fundamentsetting er derimot ikke stillegående arbeid og har gitt naboene en smakebit av anleggsarbeidet. Fundamentsettingstoget har boret midlertidige fundamenter for kontaktledningsmaster langs hele strekningen.

- Dette arbeidstoget kjørte to lange dagskift 25. og 26. november og fikk boret 30 fundamenter på 3 kilometer mellom Sandnes sentrum og Luravika. Ved å benytte dette sporbruddet fikk vi unngått en av de trangeste parsellene på dagtid, til fordel for naboene tett inntil jernbanelinjen. Arbeidet med å bore fundamenter har pågått nærmest samtlige hverdagsnetter siden begynnelsen av november og slutter av like før jul, sier byggeleder Aslak Træe. ■



**NYTT:** I Network Statement 2008 kan du lese utførlig om tømmerterminaler på det norske jernbanenettet.

## «Bibelen» for 2008

I Jernbaneverkets femte utgave av Network Statement beskrives samtlige baner, stasjoner og terminaler, også tømmerterminaler i kongeriket. Dette er «Bibelen» for etablerte og nykommere på sporet.

**Tekst:** ØYSTEIN GRUE

Markedsavdelingen i Jernbaneverket presenterte nylig Network Statement 2008 (NS), som med to vedlegg utgjør godt og vel 770 sider. Dokumentet beskriver gjeldende krav for å være togselskap på det norske jernbanenettet og gir en utførlig beskrivelse av både det statlige jernbanenettet, godsterminaler og private side- og industrispor. Nytt i 2008-utgaven er et antall tømmerterminaler samt flere sporplaner for stasjoner.

Forklaringen på at Network Statement 2008 utgis senhøstes i 2006 er at Network Statement er et planleggingsverktøy for togselskapenes aktiviteter. Derfor må det ligge i forkant.

Etter krav i EU-direktiv 2001/14 skal NS utgis 11 måneder før det internasjonale hovedterminkiftet (det ruteskiftet) den gjelder fra.

### 11 togselskap

Når det norske jernbanenettet fra nyttår åpnes for utenlandske selskap som ønsker å kjøre innenlandske godstog, tilfredsstillter Jernbaneverket EUs Jernbanepakke I som regulerer selskapenes adgang til de nasjonale jernbanenett i Europa.

Etter at utenlandske selskaper fra og med 2003 fikk lov til å kjøre inn og ut av Norge; såkalt grenseoverskridende trafikk, har antall togselskap med tillatelse til å kjøre i Norge økt til elleve. Like over nyttår starter det tolvte, Nya Innlandsgods AB.

– Etter hvert som transportbrukerne blir klar over at det finnes flere tilbydere enn CargoNet, har vi fått en konkurranse-situasjon på jernbanen som tidligere kun eksisterte mellom tog og andre transportmidler, sier seksjonssjef i JBV Marked og kommunikasjon, kunde- og markedsrelasjoner, Kjartan Kvernsveen. ■

## BaneTele skifter daglig leder

Etter at Bredbåndalliansen er inne som eier av 50 prosent av aksjene i BaneTele, har styret vedtatt å skifte ut daglig leder. Det betyr at Bjørn Kristiansen, som først var styreleder og deretter daglig leder i selskapet, nå har fratrudd. Styret har inntil videre konstituert Kristiansens nestkommanderende, Jens Schauhansen, som daglig leder. Styreleder i BaneTele er tidligere Telenor-sjef Tormod Hermansen.

## Flytog til Drammen?

Jernbaneverket vil legge til rette for at Flytoget kan opprette Drammen som endestasjon i stedet for Asker. Flytoget vil ha endringen gjennomført fra ruteendringen i januar 2008. Før det er aktuelt vil Jernbaneverket ha på plass en vurdering av sporkapasiteten på Drammen stasjon og et parkeringshus for flytogbrukere. Man må også se på kapasiteten i Oslo-tunnelen. Flytoget vil utvide tilbudet til 10-minuttersruiter fra Asker og tog hvert 20. minutt fra Drammen. (BaneNettet)



# New Corridor over i nytt spor

For 10-12 år siden utviklet de en ny transportkorridor mellom Narvik og Oslo. Nå forsøker de å virkeliggjøre en ny og langt større korridor mellom Narvik og Kina. Bjørn Kristiansen og Christer Beijbom utgjør sjefsduoen i New Corridor AS.

**Tekst:** TORE HOLTET  
**Foto:** ØYSTEN GRUE

De ble «godskamerater» på nyåret i 1994, noen måneder etter at ARE (Arctic Rail Express)-forbindelsen var åpnet. Kristiansen var nytilsatt godsdirektør i NSB, Beijbom hadde flere år på baken som godsdirektør i SJ. Nå skulle de transportere norske varer på svenske skinner, på en mest mulig effektiv måte.

– I stedet for å forhandle fram kompliserte avtaler så åpnet vi en bankkonto i Oslo og traff hverandre en gang i året for å dele over-skuddet 50-50, forteller de. For det tok ikke lang tid før containertransporten mellom Oslo og Narvik gjennom Sverige ble en suksess, også økonomisk.

## – Prøvetransport i 2007

Mens ARE-togene allerede gikk på skinner da Kristiansen og Beijbom

startet sitt samarbeid, går de nå inn i et prosjekt som har eksistert lenge – på papiret. Det har vært skrevet og snakket mye om gigantiske transportvolum og en ny verdenskorridor mellom Kina på den ene siden og USA på den andre.

Men ennå går det ingen tog.

I sommer ble Beijbom administrerende direktør og Kristiansen styreleder i New Corridor AS. De ønsker snarest mulig å ta skrittet fra ord til handling og har søkt den norske stat om 34 millioner kroner for å komme i gang med prøve-transport fra 1. oktober 2007.

Søknaden er sendt Fiskeridepartementet, som koordinerer arbeidet med øst-vest-korridoren på vegne av norske myndigheter.

Rett før jul ga fungerende fiskeri- og kystminister Dag Terje Andersen positive signaler om å gi økonomisk støtte til togtransport Kina – Narvik.

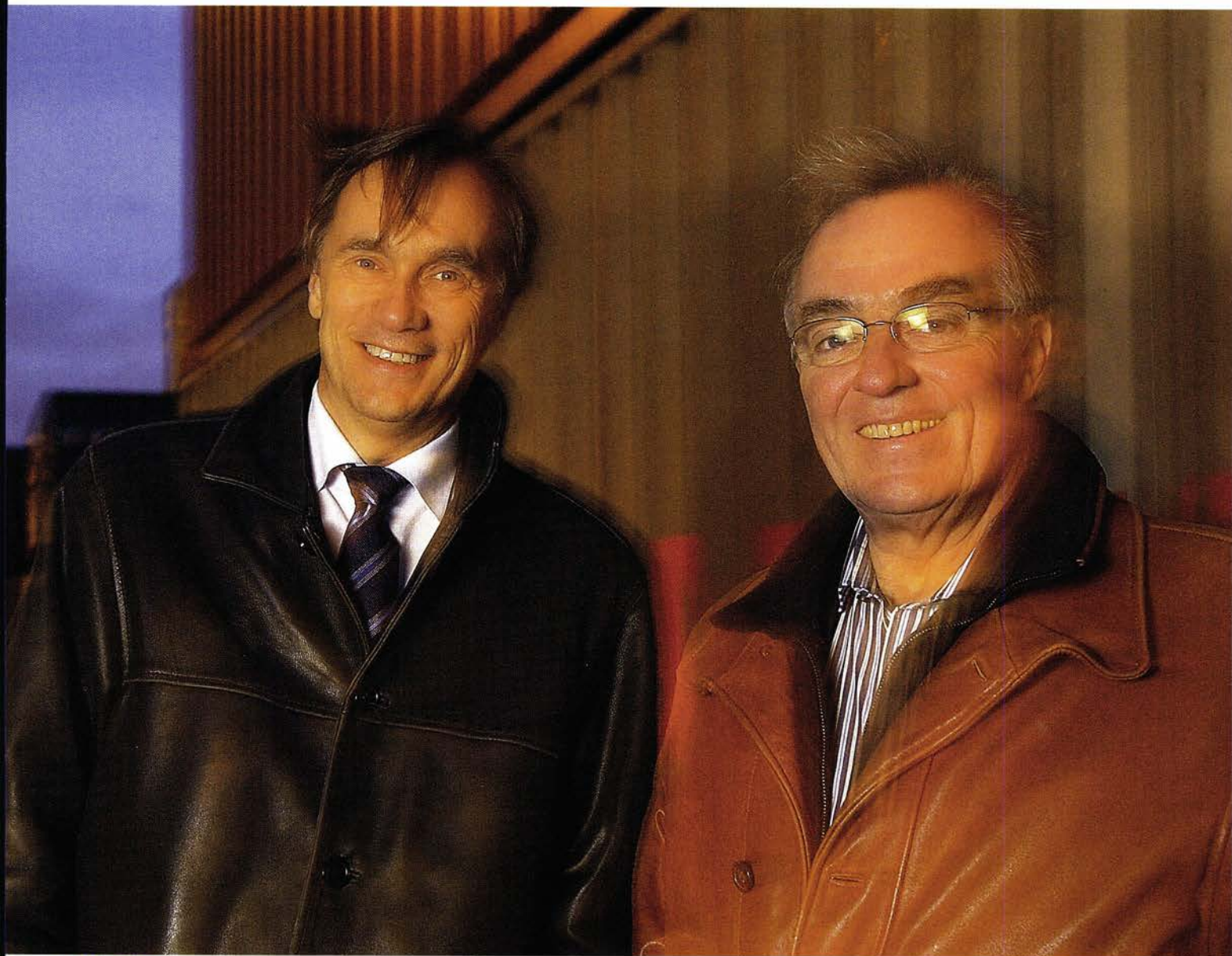
## Fem tog i uka

– Det viktigste vi har gjort etter at vi overtok, er at vi har utarbeidet en kommersiell forretningsplan, sier Bjørn Kristiansen og presiserer at den nye planen er mye mer beskjeden enn alt annet som er presentert. Mens det tidligere ble operert med opptil én million containere (TEU) i året, sikter «nye» New Corridor seg inn på 25.000 TEU i 2014. Det tilsvarer fem tog i uka til og fra Narvik.

– Én million TEU blir fullstendig fantasier. Ingen ting vokser inn i himmelen, innskyter Beijbom, som i et 20 års-perspektiv mener det er realistisk å snakke om 100.000 TEU – «hvis vi lykkes», som han sier.

## – Høy risiko

– Det å være først ute er alltid tungt. Dette er et høyriskoprojekt. Derfor er vi avhengige av norsk ►



**PARHESTER:** Bjørn Kristiansen (t.v.) og Christer Beijbom har samarbeidet siden 1994, da som sjefer for henholdsvis NSB Gods og SJ. Den gangen handlet det om Norge og Sverige. Nå handler det om Kina, Russland, USA – og Norge.

## Bjørn Kristiansen (52)

Styreleder i New Corridor AS

- **UTDANNING:** Oslo Tekniske Skole (Ingeniørhøgskolen), University of Idaho (Computer Science, department of Electrical Engineering) i USA. Sivilingeniør.
- **BAKGRUNN:** Vice President Fred Olsen Lines, godsdirektør i NSB, administrerende direktør i Cinet AS, direktør i Posten og administrerende direktør i Bane Tele AS.

## Christer Beijbom (64)

Administrerende direktør i New Corridor AS

- **UTDANNING:** Officersskolan, Ingenjörofficersskolan og Militärhögskolan (sju og et halvt års lederutdanning)
- **BAKGRUNN:** Offiser i den svenske arméen, markedsdirektør for Ericsson Information Systems, godsdirektør i SJ, administrerende direktør i Swede Rail og Ikea Rail. Driver firmaet Birma (Bejbom International Rail Management Advisor).

# «Kundene kjøper transport, ikke togframføring»

BJØRN KRISTIANSEN, STYRELEDER I NEW CORRIDOR AS

- ▶ statlig støtte for å komme i gang, sier Kristiansen, som regner med at det vil ta tid før en ny transportåre mellom Sentral-Asia og norskekys-

## New Corridor AS

- New Corridor AS er opprettet av den internasjonale jernbaneunion UIC og Nordland fylkeskommune.
- Formålet med selskapet er å etablere en transportkorridor fra Kina via den transsibirske jernbane og Narvik havn til USA.
- Det meste av godset vil være kinesiske eksportprodukter som fraktes med tog til Narvik og skipes videre over Atlanterhavet.
- Ved å ta i bruk denne transportåren blir fraktiden halvert til 16 dager sammenliknet med transport over Stillehavet.
- New Corridor AS opererer nå med transportvolumer tilsvarende 25.000 containere (TEU) de første åra. Det tilsvarer fem tog til og fra Narvik i uka.
- Statlige jernbaneselskaper i Kina, Russland og Kasakhstan ønskes inn på eiersiden.
- Selskapet har søkt den norske stat om økonomisk støtte for å komme i gang med prøve-transporter fra 1. oktober i 2007.



ten vil bli lønnsom. – Noen må ta et initiativ for å få til trafikk, og vi ser en økonomisk støtte fra den norske stat som en katalysator, forteller Beijbom.

– *Hvordan skal dere lykkes med å kanalisere transporter inn på det 7000 kilometer lange jernbanesporret fra Kina til Narvik havn?*

– Vi utvikler et stadig tettere samarbeid med jernbaneselskapene som eier infrastrukturen i Russland, Kasakhstan og Kina. Vårt mål er å få med disse som aksjonærer, sier Beijbom og minner om at responsen har vært meget god i de nevnte landene.

Øst-vestkorridoren er også prioritert som en av EUs nye transportveier mellom øst og vest.

### Selge en transportåre

– *Hva er resepten for å få til lønnsom godstransport på jernbane, slik dere ser det?*

Beijbom: – Grunnprinsippet er å gå ut fra markedets behov og kjøre så lange strekninger som mulig.

Kristiansen: – Kundene kjøper transport, ikke togframføring. Man må derfor se bort fra den tradisjonelle jernbanekalkylen om å få betalt per kilometer. Nøkkelen ligger hos dem som har hånd om infrastrukturen. De må være interessert i å gå sammen om å selge en transportåre til transportører. Vår rolle blir ikke å forhandle med sluttbruker, men med transportøren.

### – ...må være med nå

– *Flere aktører snakker nå om å utnytte den transsibirske jernbanen. Kan godset komme til å havne helt andre steder enn i Narvik?*

– Det kan skje, erkjenner Beijbom. – Boomen i Kina gjør at vi ikke er alene om å lansere nye transportforbindelser mellom øst og vest. Så dette kan bli en tøff konkurranse. Vil vi være med, må vi være med nå. Når det er sagt, så var New Corridor først ute med å vise interesse for å kjøre fra Kinas innland til USAs østkyst. For selv om mye av dette handler om jernbane, handler det også om å gjøre avtaler med rederier som vil transportere de kinesiske varene fra Narvik og over Atlanterhavet.

### Rett pris

– *Hva blir den første utfordringen?*

– For det første må vi få med jernbaneselskaper i flere land som aksjonærer. Derne må vi få til rett pris. Togproduksjonen er ikke det største problemet, selv om det kan ligge noen utfordringen på tollsiden, svarer Beijbom, som måtte tåle hard kritikk i Sverige da ARE-forbindelsen kom i gang. «SJ prioriterer død fisk framfor levande människor» sto det å lese i Aftonbladet den gangen. Svenskene hadde liten sans for at fisketog mellom Narvik og Oslo fikk høyere prioritet enn svenske persontog.

– Vi var iskalde på at godset måtte ha førsteprioritet. Fisken råtner, det gjør tross alt ikke passasjerene, sier Kristiansen, og understreker:

– Også denne gangen må vi få kontroll over hele transportkjeden.

Om ett år skal det allerede ha gått godstog mellom Kina og Norge – hvis parhestene Kristiansen/Beijbom har lykkes med sin strategi. Se også side 40-45



# - Russerne avgjør

Forkjemperne for Tromsbanen og ny jernbane mellom Kirkenes og Nikel er ikke helt fornøyd med regjeringens «Nordområdestrategi». - Til sjuende og sist er det imidlertid russerne som avgjør, sier lederen i Kirkenes næringshage, Arve Tannvik.

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN

**Foto:** TORE HOLTET

Om Tannvik ikke er helt fornøyd, har lederen av styringsgruppa for Tromsbanen, ordfører Oddvar Bjørnsen i Bardu, grunn til å være skuffet. Tromsbanen er ikke nevnt med ett ord i den 53 sider store Nordområdestrategien.

## Toget ikke gått

- Ja, selvfølgelig er vi skuffet, men ikke overrasket, sier Bjørnsen.

- Så toget er ikke gått for Tromsbanen?

- Nei, overhodet ikke. Vi opplever breiere og breiere støtte.

- Hvordan skal dere overbevise regjeringen om at Tromsbanen må inn i neste NTP for perioden 2010-2019?

- Gjennom seriøst og godt arbeid via vår egen konsekvensanalyse skal vi selge inn budskapet vårt, sier en fortsatt optimistisk tromsbaneforkjemper.

## Felles kommisjon

- Jeg er skuffet over at regjeringen ikke gikk lenger enn til å love å «vurdere om det er grunnlag for å utrede nye transportløsninger som jernbane fra Nikel til Kirkenes», sier Tannvik.

- Formuleringen burde vært at «Regjeringa vil ta initiativ til en norsk-russisk jernbanekommisjon som skal utrede jernbanestrukturen mellom landene sett i lys av den industrielle utvikling i nord-områdene.»

## Løftes opp

- Jeg tror likevel at dette er et skritt i riktig retning. Kirkenes næringshage vil nå ta initiativ til å få finansiert et delprosjekt som skal belyse



**LØFTE OPP:** - En jernbaneforbindelse mellom Kirkenes og Nikel må løftes opp på regjeringnivå både i Norge og i Russland, sier Arve Tannvik i Kirkenes næringshage.

hvordan store, russiske selskaper innenfor petroleum- og mineralsektoren ser på behovet for en jernbaneforbindelse til Kirkenes.

- Bli det i NTPen 2010-2019 slaget om jernbanen Kirkenes-Nikel vil stå, eller er det russerne som avgjør uansett?

- Vi har god tro på å få den inn i NTP, men til sjuende og sist er det de russiske myndighetene som har det avgjørende ordet. Derfor må saken løftes opp på regjeringnivå både i Norge og i Russland, avslutter Arve Tannvik.

## Nordområdestrategien

Innen samferdsel vil regjeringen satse på følgende jernbanetiltak:

- Vurdere å støtte oppstart av godstrafikk i transportkorridoren fra Sentral-Asia til Nord-Amerika over Narvik havn.
- Vurdere grunnlaget for å utrede jernbane Nikel-Kirkenes.
- Gjennomføre en bred analyse av transportbehovet i nord i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019.

# Bedre forberedt

Jernbaneverket står nå bedre rustet til å møte vinteren enn på lenge. Store snøfall vil alltid være en utfordring, men rutinene for brøyting og vinterberedskap er skjerpet i tillegg til at snøryddingsutstyret er forbedret.

**Tekst og foto:** NJÅL SVINGHEIM

Jernbaneverket (JBV) har tatt inn over seg at fjorårets vinterberedskap ikke var tilstrekkelig under en skikkelig snøvinter. I år er det derfor tatt flere grep for å sikre at togtrafikken kan gå mest mulig uhindret, selv om vinteren slår til for fullt.

## Klare prioriteringer

Det er nå laget klare prioriteringsplaner for hva som skal ryddes først, og i hvilken rekkefølge snøryddingen skal foregå. Det er også satt opp klare standarder for når rydding skal skje, både i selve sporet, på plattformer, andre publikumsarealer og parkeringsplasser mv.

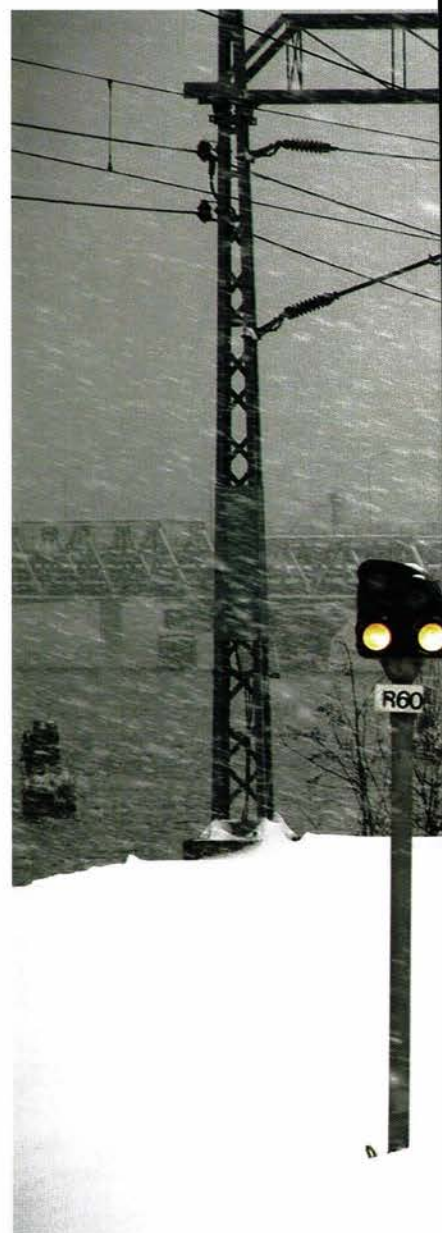
JBV hadde selvsagt også tidligere slike standarder og prose-

dyrer for snørydding, men gjennomgangen har ført til tydeligere prioriteringsrekkefølge og til at flere eksterne entreprenører er tatt inn for å rydde områder som ikke krever jernbanekompetanse.

## Mer fleksibelt

– Utstyret vårt skal nå kunne brukes mer fleksibelt enn tidligere, forteller Arvid Andersen og Helge Karlsen ved Jernbaneverkets Maskinsentral. Tidligere var det gjerne slik at utstyr som sto i beredskap i én region, ikke uten videre ble overført til en annen ved behov. Bakgrunnen var selvsagt at en ville sikre at en hadde «sitt» utstyr tilgjengelig. Nå er det innført rutiner for materiellstyring som skal sikre rask overføring til de områdene der behovene oppstår.

Det er lagt ned en stor innsats



**UTFORDRING:** Store snøfall vil alltid være en

det siste halvåret for å oppgradere og modernisere snøryddingsutstyret. Flere skinnegående lastetraktorer er bygget om med kraftigere motorer, og en av de store, roterende plogene på Bergensbanen blir levert i fullstendig fornyet utførelse fra fabrikken i Tyskland før jul.

## Raskt omdisponeres

JBV har to store diesellok som om vinteren brukes i brøytetjeneste med store frontploger. Disse skal disponeres til Nordlandsbanen og Bergensbanen. De fire roterende plogene av type Beilhack disponeres også i Vest og Nord hvor snømengdene vanligvis er størst. Men disse plogene kan raskt omdisponeres ved store snøfall andre steder.

Foruten disse største enhetene disponerer man sektorfresere, kantfresere, sporrensere og snøkoster



fordring for jernbanen, men rutinene er nå skjerpet for å sikre flyt i togtrafikken.

som monteres foran på skinnegående lastetraktorer for rydding av sporveksler og driftsbanegårder.

### Trenger det mest

Der er JBV Drift som har ansvar for selve snøryddingen på oppdrag fra de respektive banesjefene. Det blir nå inngått en avtale mellom de tre regionene som skal sikre bistand til hverandre ved behov, slik at man setter inn folk og utstyr på de stedene man trenger det mest.

–Vi har også store forhåpninger til den nyombygde roterende ploegen som leveres til Bergensbanen, sier driftssjef Tony Dæmring i JBV Drift Vest. Sørlandsbanen, som hadde snøproblemer sist vinter, vil raskt kunne få bistand fra Bergensbanens ploger dersom behovet for dette skulle oppstå også denne vinteren.

### Prioriterte sporveksler

På Østlandet er det sporvekslene som ofte viser seg å by på størst problemer ved store snøfall. Det er derfor laget en prioriteringsliste for de mest trafikkerte strekningene som angir hvilke sporveksler som skal ryddes først for å sikre normal togdrift.

Trafikkstyringssentralene har også fått prosedyrer for å prioritere snøryddingstog foran andre tog for å sikre at ryddingen skjer i tide.

### Det meste satt bort

På Østlandet og i Region Nord er det aller meste av den snøryddingen som kan utføres uten jernbanekompetanse, som rydding av publikumsarealer, tilførselsveier og parkeringsplasser, nå satt bort til private entreprenører.

–Vi har inngått om lag 70 kon-

trakter med private for rydding av slike arealer i vårt område, opplyser driftssjef Christoffer Østvik, i JBV Drift Nord.

### Fra time til time

Kriteriene som legges til grunn, er at snørydding skal starte når snømengden passerer fem centimeter i hovedspor og kryssingsspor. Plattformen og tilførselsveier skal ryddes senest når snødybden overstiger ti centimeter.

Som et viktig redskap i brøyte-tjenesten bruker JBV aktivt meteorogrammer fra Meteorologisk Institutt. Disse angir i detalj ventet snømengde på de forskjellige stedene fra time til time.

«Vi har inngått om lag 70 kontrakter med private»

CHRISTOFFER ØSTVIK, DRIFTSSJEF

# Hvilken vinter?

**ALNABRU:** Snøen har så langt latt vente på seg i Oslo-området. Beredskapen er likevel uansett på plass til å møte alle typer vær, selv om solkrem og bermudashorts hittil kan virke som det mest relevante utstyret i denne søte juletid.

**Tekst og foto:** ARNE DANIELSEN

Kjempende arbeidere i snøføyka, bevæpnet med koster og spader i snøføyka for å holde sporveksler og plattformer klare i vinterstormen – det var hva redaktøren ønsket seg. Veldig!

Selv om vi ventet til nest siste dagen i november, rett før første søndag i advent, fantes ikke et fnugg på himmelen. Tvert om ti pluss, sol fra skyfri himmel – og morgenvisa beretter at Astma- og allergiforbundet forbereder pollenvarsling i julemåneden!

## Lang sommer

– Vi synes mildværet er glimrende og håper det vil vare lengst mulig, gliser anleggsleder Yngve Ottesen fornøyd. Han er ansvarlig for vinterberedskapen i Oslo og Asker og savner slett ikke snøen og kuldegradene.

– Nå kan vi fortsette med sommeraktivitetene, vedlikeholdssesongen har plutselig blitt mye lengre. Skinnessveising, for eksem-

pel, må vi vanligvis innstille når kvikksølvet kryper ned under null.

## Bedre enn i fjor

Forrige vinter var knallhard, også på Østlandet – og medførte driftsforstyrrelser, krav om bedre beredskap og syrlige kommentarer om julekvelden på kjerringa. Men bare vent til neste år, da skal alt bli så mye bedre!

– Vi er bedre rusta enn i fjor, forsikrer anleggsleder Ottesen og viser stolt fram maskinparken på anleggsavdelingens nye hovedkvarter på Alnabru. Her står to Robeltraller med komplett snøutstyr, samt kostemaskiner, hjullastere og andre nødvendige hjelpemidler.

– I tillegg har vi en erstatnings-tralle fra Gjøvikbanen i beredskap. I fjor var vi uheldige, da røyk gir-kassa på den ene tralla, og det tok tid å få den reparert, mens reserve-tralla var eldre og dårligere.

## Erfarne leiesoldater

– *Hva med folk?*

– Den faste gjengen ble jo kraftig redusert under nedbemanningen for et par år siden, men vi leier inn

«Vi har kontroll på det vi skal ha kontroll på»

YNGVE OTTESEN, ANLEGGSELEDER



**KLAR MED KOSTEN:** Kostemaskinen er kl Gammelseter.

folk og disponerer stort sett flere enn i fjor. Vi er nå om lag 25 faste; i tillegg leier vi 30 stykker fra Baneservice og 6-7 fra Region Øst, alle erfarne karer, mange Robel- og hjullasterførere med solid jernbanekompetanse.

– *Så nå har dere full kontroll?*

– Vel, vi har kontroll på det vi skal ha kontroll på, det vil ikke være noe i veien for å kjøre tog i hvert fall.

– *Hva hvis forholdene blir helt ekstreme?*

– Det finnes et «nivå to», der vi har muligheter til å leie inn mer eksternt mannskap, for eksempel som avlastning til å måke og rydde



innsats, men i skrivende stund kun til stov. Fra høyre: Dag Inge Nordby, Per Haugen, Yngve Ottesen, Jonny Larsen, Rune Borgli og Bjørn

plattformer. Nytt av året er at vi også har fellesturnus med Gjøvikbanen, noe som gjør at vi kan ha flere folk på samtidig.

#### **Ikke plass på Oslo S**

– Så kapasiteten er optimal?

– Optimal og optimal, om det er det sikkert like mange meninger som folk. Kommer det ned en halv meter på en eneste natt, blir det vel kaos overalt, men én ting er jeg sikker på: Om det store snøfallet skulle komme, er vi i hvert fall bedre rusta enn i fjor.

– Men dere har flyttet vekk fra Oslo S. Er det ikke dristig ikke å ha noen anleggsfolk stasjonert på

*Norges mest trafikkerte stasjon?*

– Det kan du kanskje si, men det var rett og slett ikke tomteplass til oss lenger, nå som utbyggingen av området rundt Sentralstasjonen er i gang, forteller anleggsleder Yngve Ottesen.

#### **Krokus eller snømann?**

Yngve Ottesen har vært en del av beredskapen i hovedstaden i snart tjuve år, men husker kun én vinter like barsk som fjoråret, det var under de olympiske lekene på Lillehammer i 1994. Nå fikk man altså en påminning om at ryktene om Kong Vinters død var overdrevne, men om vi igjen får en tre-

fire milde vintre, vil fristelsen til å spare penger atter kunne komme til å ta overhånd, menneskenes hukommelse er skrøpelig!

Det er vanskelig å spå om framtida, og særlig om været! Om det er menneskeskapt eller kun utslag av naturlige svingninger, så er det et faktum at været i Oslo-området har blitt mer ustabil de siste åra, det er nesten som man sier på Vestlandet: «Er du misfornøyd med været – vent en halv time!» Så får vi se om leseren ser krokusen blomstre i hagen, eller har snømenn utafor vindusposten når dette leses.

# En kritisk mangelvare

Øyvind Stensby er nyutdannet sivilingeniør og valgte Jernbaneverket - som den eneste blant 1.000 NTNU-studenter. Ingeniører er i ferd med å bli en kritisk mangelvare på jernbanen, for i løpet av 15 år trenger Jernbaneverket 350-450 nyutdannede ingeniører.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

«Jernbaneverket må rekruttere ingeniører så tidlig som mulig i studiet»

ØYVIND STENSBY  
NY JERNBANEINGENIØR

– Samtlige studenter på kullet mitt hadde jobbtilbud da siste eksamen etter fem år ved Norges Teknisk Naturvitenskaplig Universitet (NTNU) i Trondheim var bestått, forteller den ettertraktede sivilingeniøren Øyvind Stensby. Midtveis i studiet fattet han interesse for jernbane. I

august begynte han hos Bane Energi i Jernbaneverket. Med utdanning fra linje for Energi og Miljø ved NTNU har sivilingeniøren en etterspurt kompetanse. Statkraft og flere av de større energiselskapene i landet trenger ingeniører og sivilingeniører med kunnskap om kraftsystemanalyse som er Øyvinds spesialfelt.

## Økende behov

– I tider med høy konkurranse om sivilingeniør- og ingeniørkompetansen tilbyr private entreprenører tradisjonelt høyere lønn enn staten,

påpeker assisterende direktør i Infrastruktur Teknisk, Ingolv Pedersen, som lenge har arbeidet med ingeniørrekruttering i Jernbaneverket. – Det er ikke mange år siden turnover i ingeniør - sivilingeniørmiljøene i Jernbaneverket var oppe på 30 prosent. I dag er den 15 prosent. Og med flere nye jernbaneprosjekter vil behovet for jernbaneingeniører øke. Etter flere runder med nedbemanning og konkurranseutsetting er gjennomsnittsalderen blant våre ingeniører relativt høy, sier Pedersen.





**«ETTERTRAKTET:** Øyvind Stensby har studert hva som kan gjøres for å forhindre at moderne tog skaper uønskede forstyrrelser i bane-strømforsyningen. Hans kompetanse kan dermed bidra til å forebygge togstopp.

#### «Studentens drøm»

– Jernbaneverket kan opplagt bli mer offensivt overfor ingeniørhøgskoler og NTNU, sier Øyvind Stensby, som imidlertid gir de beste skussmål til en av Jernbaneverkets studieveiledere og foreleser i jernbaneteknikk, Johan Anton Wikander.

– Uten entusiastiske og kunnskapsrike Wikander ville jeg ikke ha reflektert over Jernbaneverket som mulig arbeidsplass, forteller Øyvind Stensby. Stensby møtte ham under den årlige «Energi-

dagen» på NTNU for to år siden.

Wikander er primus motor for det årlige prosjektarbeidet «Ekspert i team», hvor studentene blant mange temaer kan jobbe med jernbanerelaterte prosjekter. Prosjektarbeidet blir av mange omtalt som «studentens drøm».

Gruppen til Øyvind skulle prosjektere alternative traseer for høyhastighetsjernbane mellom Trondheim og Oslo – en stadig mer aktuell ingeniøroppgave.

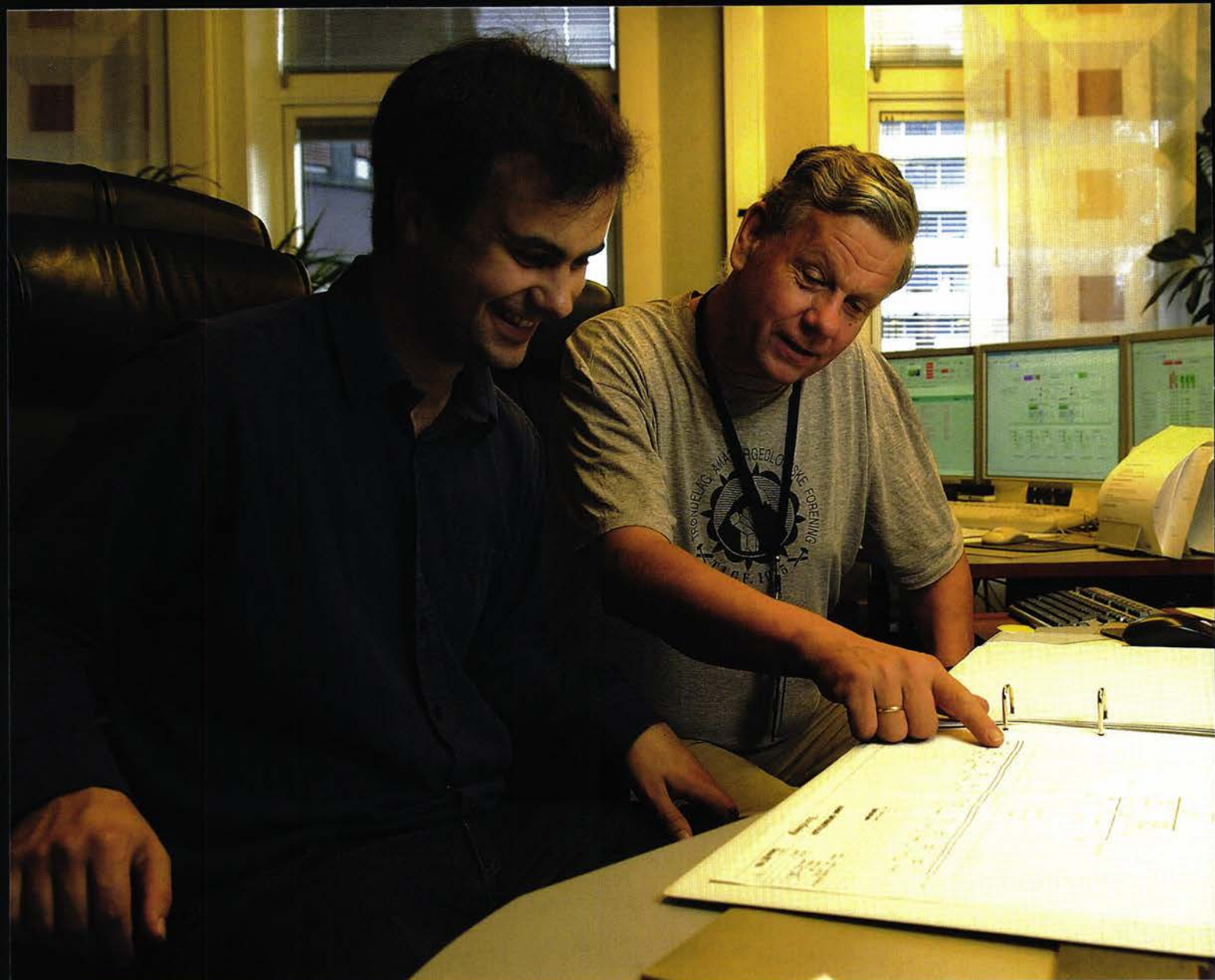
– Oppfatningen i gruppen min var at Norge bør bygge flere høy-

hastighetsbaner etter suksessen med Gardermobanen, sier Stensby.

#### Store prosjekter

Ingolv Pedersen er overbevist om at flere nye og store jernbaneprosjekter på en positiv måte kan bidra til å markedsføre Jernbaneverket som en allsidig etat med mange fagområder. Disse er representert både i planlegging, prosjektering og gjennomføring.

– Jernbanesektoren har alltid konkurrert om den beste ingeniør- ▶



**FANT TONEN:** – Uten Johan Anton Wikander ville jeg ikke ha reflektert over jernbanen som mulig arbeidsplass, sier Øyvind Stensby.

- ▶ kompetansen i Norge. For å opprettholde og videreutvikle nødvendig og nasjonal jernbanefaglig kompetanse trenger vi noen større jernbaneprosjekter à la Gardermobanen, konkluderer han.

#### **Nyttig sommerjobb**

*Hva var det så som gjorde at Øyvind Stensby valgte Jernbaneverket?*

Han fikk sommerjobb i Bane Energi. Dermed var kontakten med Jernbaneverket etablert

– Jeg fikk her rikelig anledning til å jobbe med problemstillinger som jeg skulle fordype meg i gjennom en avsluttende prosjektoppgave om temaet «Kraftsystemanalyse». Bedre bakgrunn for prosjektoppgaven enn jeg fikk i løpet av sommerjobben kunne jeg neppe

fått, kvitterer Stensby. – Og da Bane Energi i februar i år lyste ut to ledige sivilingeniørstillinger med ønske om nettopp min studiebakgrunn, søkte jeg og var svært fornøyd med å ha fast jobb å gå til.

#### **Kan leie**

*– Hvor mange flere nyutdannede ingeniører har Jernbaneverket behov for i årene som kommer, Ingolv Pedersen?*

– Vi anslår at det trengs 350 - 450 ingeniører og sivilingeniører fram mot år 2020. At vi ikke kan fastslå behovet mer eksakt, skyldes usikkerhet om oppdragsmengde og tiltagende konkurranse om ingeniører mellom Jernbaneverket og private entreprenører. Vi vet av erfaring at vi ikke nødvendigvis trenger å ansette ingeniører og

sivilingeniører permanent. Prosjekter kan gjennomføres raskt og effektivt – bare bevilgningene kommer.

– Det ferskeste eksemplet på dette er det nye felleseuropeiske togradiosystemet GSM-R til 1,5 milliarder kroner, som i 2007 er ferdig bygget ut i Norge. I det alt vesentlige er det gjennomført med innleid ingeniørkompetanse. Systemet er snart tatt i bruk på hele det langstrakte norske jernbanenettet med mer enn 400 tunneler – fra Bodø og Narvik i nord til Stavanger i sør og Bergen i vest – i løpet av tre år. Utbyggingsprosjektet imponerer de største jernbaneselskapene i Europa, som nå skal ta i bruk samme teknologi.



# «Vi trenger noen store jernbane-prosjekter à la Gardermobanen»



INGOLV PEDERSEN, ASSISTERENDE DIREKTØR

## Trenger elektroingeniører

Ingolv Pedersen tror likevel at det kan bli en utfordring å rekruttere nok ingeniører innen signal- og elektronikkområdet.

– Når dagens signalanlegg fra 1960-tallet om få år skal erstattes av den felleseuropeiske ERTMS-teknologien, vil behovet for elektroingeniører med signalkompetanse i Jernbaneverket øke kraftig, fremholder Pedersen. – I løpet av de neste 10-20 år vil vi se store forandringer. Etter hvert som eldre togmateriell skiftes ut, kan vi innføre et databasert signalsystem, hvor lokfører får all trafikkinformasjon rett inn på instrumentpanelet, forklarer han.

– Hvor er det mest aktuelt for Jernbaneverket å hente signalingeniører?

– Flere ingeniørhøyskoler og tekniske høyskoler utdanner i dag elektroingeniører. JBV har et felles koordineringsorgan sammen med NTNU-SINTEF for å oppmuntre flere studenter til å tenke på karrieremulighetene i Jernbaneverket. Jernbaneverket rekrutterer også ingeniører fra andre miljøer langt utenfor Norge.

## «Learning by doing»

Bygging og drift av jernbaner krever innsikt og kunnskaper på mange tekniske fagfelter som geologi og grunnforhold, konstruksjon og vedlikehold av jernbanetraseer, broer, signal-, tele- og elkraftanlegg. Noen fagfelter er spesifikke for jernbane. Vi har relativt sett flere ingeniører og færre sivilingeniører i Jernbaneverket.

Ingolv Pedersen legger vekt på at en signalingeniør ikke er en ferdig utdannet jernbaneingeniør etter



**IMPONERER:** Utbyggingen av togradsystemet GSM-R er i det alt vesentlige gjennomført med innleid ingeniørkompetanse, og den imponerer de største jernbanselskapene i Europa.

fem år på et universitet.

– Først når studiene er supplert med flere års arbeidserfaring kan vi snakke om en fullbefaren jernbaneingeniør. Etter fullført studium ved NTNU eller tilsvarende studiesteder er grunnutdanningen på plass og en nødvendig «learning by doing»-periode i ett eller flere av fagmiljøene i Jernbaneverket kan starte.

## Mobbeoffer

Pedersen understreker at ingeniørmangelen er et større samfunnsfenomen.

– Vi opplever resultatet av mangeårig svikt i interesse for realfagene i skolen og dermed rekrut-

teringssvikt ved tekniske høyskoler og universitet, påpeker Ingolv Pedersen. – Studier som tidligere var lukket etter hard konkurranse om studieplassene, er i dag åpne studier med lavere faglig nivå enn på lang tid etter at mattefaget har vært et mobbeoffer over lang tid.

– Nå må anseelsen til yrker som er basert på realfagkompetanse gjenreises, mener Pedersen og viser til at jernbaneanlegg med høyere hastighet forutsetter større nøyaktighet.

– Kravet til nøyaktighet på en moderne jernbanestrekning med maksimalhastigheter mellom 250 og 350 km/t ligger godt over de normene vi er vant med i Norge. Det er store utfordringer knyttet til å bygge høyhastighetsbaner for slike hastigheter som er blitt vanlige i Frankrike, Tyskland og Italia. I Norge har vi i tillegg utfordrende topografi og klimatiske forhold, poengterer Ingolv Pedersen, som tror at denne type utfordringer vil gjøre Jernbaneverket til en attraktiv arbeidsplass i årene som kommer.

## Karrieretanker

Hvilke karrieremulighetene ser så Øyvind Stensby i Jernbaneverket?

– Jeg vil ta tiden til hjelp og skaffe meg erfaring. Jeg tror Bane Energi er et passe stort miljø med nok av utfordringer slik at jeg vil trives. Men jeg vet jo at kompetansen min er etterspurt. Det skal ikke by på problemer om jeg skulle finne ut at jeg vil prøve meg et annet sted.

Han utelukker ikke at et doktorgradsarbeid kan være interessant om noen år. Men først vil han ha arbeidserfaring å bygge på. ▶

► Den nyutdannede studenten har klare tanker om hvordan Jernbanelverket kan tiltrekke seg flere unge ingeniører og sivilingeniører:

– JBV må målbevisst og aktivt rekruttere jernbaneingeniører så tidlig i studiet som mulig og signalisere: «Her er det jobber!» Å rekruttere gjennom sommerjobber i tidlig del av studiet er også effektivt. Det er lettere å komme tilbake til en attraktiv arbeidsgiver, avslutter Øyvind Stensby.

oyg@jbv.no

## Ingeniør-utdanning

### ■ 17 høyskoler utdanner ingeniører

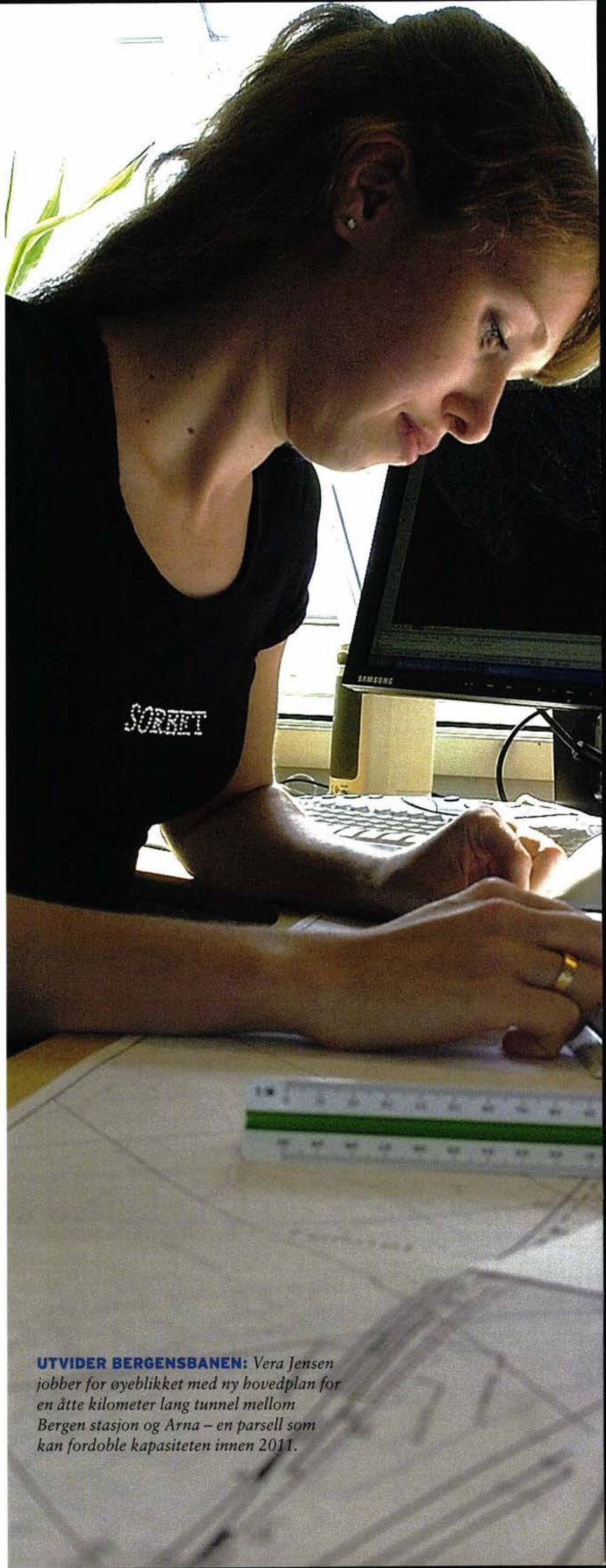
- o Høgskolen i Agder
- o Høgskolen i Bergen
- o Høgskolen i Buskerud
- o Høgskolen i Gjøvik
- o Høgskolen i Narvik
- o Høgskolen i Oslo
- o Høgskolen i Sogn og Fjordane
- o Høgskolen i Stord/Haugesund
- o Høgskolen i Sør-Trøndelag
- o Høgskolen i Telemark
- o Høgskolen i Tromsø
- o Høgskolen i Vestfold
- o Høgskolen i Østfold
- o Høgskolen i Ålesund
- o Universitetet i Stavanger
- o Forsvarets ingeniørhøgskole

### ■ 7 høyskoler/universitet utdanner sivilingeniører

- o Høgskolen i Agder
- o Høgskolen i Narvik
- o Høgskolen i Telemark
- o Universitetet for miljø- og biovitenskap (tidligere Norges landbrukshøgskole)
- o Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU)
- o Universitetet i Stavanger
- o Universitetet i Tromsø.

### ■ Nyttige lenker:

<http://www.velgriktig.no>  
<http://nito.no>



**UTVIDER BERGENSBANEN:** Vera Jensen jobber for øyeblikket med ny hovedplan for en åtte kilometer lang tunnel mellom Bergen stasjon og Arna – en parsell som kan fordoble kapasiteten innen 2011.

# Utdannet i verdens største jernbaneland

- Jeg studerte ved et jernbaneuniversitet i Jekaterinburg i Russland og har fem års ingeniørstudium bak meg, tilsvarende sivilingeniør. Norsk jernbane blir smått i russisk målestokk, sier russiske Vera Jensen.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Jernbanemagasinet treffer Jensen på et tremannskontor i øverste etasje i Oslo City, hvor det største prosjekterings- og byggherremiljøet i Jernbaneverket, JBV Utbygging, har kontorer. Sivilingeniøren begynte i avdeling for jernbaneteknikk i Jernbaneverket i februar i år og legger i disse dager siste hånd på en hovedplan mellom Bergen stasjon (Fløyen) og Arna. Med dataverktøyet kan hun gå fra flyfotoperspektiv ned til svimlende detaljer i prosjekttegningene.

## **Språk og terminologi**

- Jeg kom til Norge for to år siden, nyeksaminert, og har gått på norsk-kurs i et og et halvt år, samtidig som jeg har vært hjemme med vårt første barn, forteller Vera - stolt og lykkelig. Hun legger ikke skjul på at den største utfordringen en tid fremover er å bli bedre i norsk språk og i jernbaneterminologi.

- Jeg kommer fra verdens største jernbaneland og strever litt med å finne norske ord og uttrykk. Mitt språkhandikap blir ikke lettere av at det knapt finnes jernbaneteknisk litteratur på norsk med jernbaneuttrykk som jeg trenger å lære.

## **Matematikk og fysikk**

- Ved russiske ingeniørstudier legges det stor vekt på matematikk og fysikk, særlig de to første årene, forklarer Vera Jensen. - De tre siste årene er det mer fordypning og spesialisering innenfor et av de seks områdene: elkraft/elforsyning, signal, bygging, rullende materiell, transportøkonomi og det emnet som Vera valgte: Organisasjon og styring.

Russiske ingeniørstudenter har et tøft eksamenspress, og det faglige nivået ved ingeniørhøgskolene er høyt.

- Vi hadde både professorer og de øverste faglig ansvarlige på samtlige linjer som forelesere. Det er kanskje ikke så vanlig i Norge? spør Vera.

## **Planlegger spor**

Blant oppgavene Vera jobbet med, nevner hun sporplaner, trafikkstyring, kapasitetsberegninger, rutetabeller og grafiske ruter.

*- Hva ønsker du å arbeide med i fremtiden med din spesialkompetanse innen organisasjon og ledelse?*

- Min utdanning omfattet ganske mange områder, og jeg ser flere muligheter. Oppgaven jeg holder på med nå, sporplanlegging på Bergensbanen, er veldig spennende og passer godt akkurat nå. Jeg tror at det er det jeg skal jobbe med i en periode fremover.

## **Flere ingeniører**

Vera utelukker ikke at flere nyutdannede russiske jernbaneingeniører kan tenke seg jobb i Norge. I norsk målestokk er det mange å ta av.

*- Er det uproblematisk for en russisk ingeniør å jobbe med jernbane i Jernbaneverket?*

- Jeg vil si at det kreves mye. Selv om jeg har en lang og solid teknisk utdanning, må jeg lære mye på nytt. Men språk og jernbaneuttrykk kommer bare jeg får litt mer tid, sier Vera Jensen.

oyg@jbv.no

« ... språk og jernbane-  
uttrykk kommer bare jeg får  
litt mer tid»

# Bygger opp kompetanse

- Prosjektskolen skal sikre at Jernbaneverket forbedrer måten å gjennomføre prosjekter på og styrker bedriftskulturen ved å gi dyktige ingeniører en formell tilleggskompetanse.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Dette sier Siri Fredriksen Aas, som i 2005 startet Jernbaneverkets egen prosjektskole. Hun leder avdelingen styring og kontroll i Jernbaneverket Infrastruktur Utbygging, og hun er

utdannet sivilingeniør innen IT-systemer fra Salford i England.

«Jernbaneverket ligger langt fremme teknologisk»

Fredriksen Aas hadde åtte års erfaring fra systemutvikling og prosjektledelse innen telefonsystemer hos mobilprodusenten Ericsson før hun begynte i Jernbaneverkets egen konsulentvirksomhet (daværende BanePartner) i 2002.

## Tilbudet

- Tilbudet om kompetansebygging i egen bedrift gjennom prosjektskolen er ikke unik innenfor bygg- og anleggsbransjen i Norge. Telenor, Forsvaret, Statsbygg og Kongsberggruppen har tilsvarende utdanningstilbud for egne ansatte.

Prosjektskolen består av forelesninger, selvstudium og eksamen innen to basismoduler og fire fagmoduler som til sammen gir 30 studiepoeng. Jernbaneverket samarbeider med Metier og Høyskolen i Oslo, slik at eksamen kan inngå i en bachelor- eller mastergrad, forteller Siri Fredriksen Aas.

## Overfører kompetanse

- Prosjektskolen er et eksempel på at vi profesjonaliserer byggherrekompetansen i Jernbaneverket, slik

at vi blir stadig dyktigere i jobben med å kvalitetssikre leveranser og tjenester. Innholdsmessig handler dette om prosjektteori. Men verdien av den interne kompetanseoverføringen mellom eldre erfarne og yngre nyutdannede medarbeidere er ikke minst viktig i en prosjektorganisasjon som vår, påpeker Fredriksen Aas.

- I et prosjekt er bestiller- og innkjøpskompetansen svært avgjørende for sluttproduktet, enten vi måler resultatet i kvalitet, økonomi, fremdrift eller omdømme.

- Våre prosjektledere skal vite at Jernbaneverket får den kvalitet vi har forutsatt og bestilt til avtalt tid. Bestillerkompetansen er basert på ingeniørkompetanse innen samtlige fag som inngår i våre jernbaneprosjekter, foruten tradisjonelle





byggfag. Innenfor de jernbanetekniske disiplinene snakker vi om sporbygging, strømforsyning (KL), signal, tele/svakstrøm og konstruksjoner.

#### **I skyggen av oljeeventyret**

– Det er liten tvil om at oljeindustrien har tiltrukket seg mye ingeniørkompetanse på bekostning av andre tekniske miljøer i Norge. At lønnsnivået for jernbaneingeniører i staten heller har ikke fristet mange til å velge jernbane som spesialisering underveis i studiet, er også en faktor vi ikke kan la være å nevne, sier Siri Fredriksen Aas til Jernbanemagasinet.

– Ikke alle stirrer seg blinde på lønn. Mange yngre ingeniører er opptatt av utfordringer og karrieremuligheter og søker prosjekter med

helt spesielle faglige utfordringer, fremholder Fredriksen Aas.

– Flere store jernbaneprosjekter skapte forventninger i ingeniørmiljøene på 90-tallet. Men det ble ikke fulgt opp med bevilgninger og finansiering, og det bidro det til at mange ingeniører forlot Jernbaneverket til fordel for konsultantselskaper og eksterne entreprenører.

#### **– Spannende miljø**

– Men, innskyter Siri Fredriksen Aas. – Som byggherre og prosjekteringsmiljø for de største landbaserte utbyggingsprosjektene i Norge ligger Jernbaneverket langt fremme teknologisk. Mange har oppfattet at vi håndterer vel så utfordrende ingeniøroppgaver som bygg- og anleggsbransjen ellers.

Arbeidet med å forlenge dobbeltsporet Sandvika-Asker videre østover til Lysaker starter neste år og er kalkulert til 2,7 milliarder kroner. Prosjektet skal etter planen stå ferdig i 2011. Parallelt med dette pågår prosjektering av Sør-korridoren med nytt dobbeltspor fra Oslo S til Ski.

– Jeg får tilbakemeldinger om at Jernbaneverket har et spennende miljø hvor ingeniører får utøve sitt fag i bygging av viktig og fremtidsrettet infrastruktur for landet vårt, konkluderer Siri Fredriksen Aas.

#### **DYKTIGERE:**

*– Vi blir stadig dyktigere i jobben med å kvalitetssikre leveranser og tjenester, sier Siri Fredriksen Aas i JBV Infrastruktur Utbygging.*

oyg@jbv.no

## Rekord på Dovrebanen

14. desember markerte NSB at passasjer nummer en million tok toget på strekningen Lillehammer - Oslo. Det er første gang at mellom-distansetogene på Dovrebanen passerer en million passasjerer på ett år.

NSB markerte begivenheten ved å overrekke blomster og gavekort på reise og hotellopphold til sin passasjer nummer en million på Dovrebanen i år. Selskapet regner med å befordre mer enn 60.000 flere passasjerer på denne strekningen i år, sammenliknet med fjoråret. Bare i november reiste 100.000 med toget på denne strekningen, og dette er det høyeste måneds-tallet som noen gang er registrert, opplyser NSB.

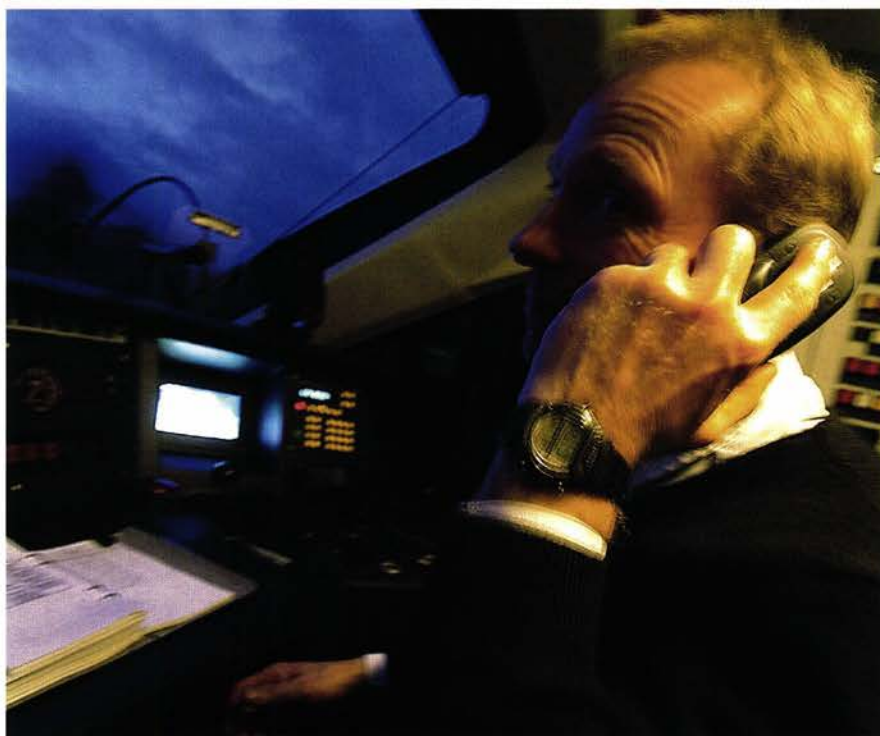
Også på Rørosbanen er det trafikkvekst, der er økningen så langt på 10.000 passasjerer i år.

## NSB på Harry-handel

NSB har kjøpt seg opp i Tågkompaniet AB og eier nå 85 prosent av selskapet, som opererer fire linjer i Sverige i egen regi, og samt Roslagsbanan (sammen med DSB), Pendeltågen i Stockholmsområdet (sammen med SJ) og Oslo-Gøteborg (sammen med NSB). Tågkompaniet AB ble stiftet i 1999 av Jan Johansson, Sven Malmberg og Bjørn Nystrøm - samtlig med lang fartstid fra SJ.

## ARE vokser videre

Arctic Rail Express (ARE), godstogene som går mellom Alnabru og Narvik, har for første gang transportert mer enn 1000 containerenheter i løpet av én uke fordelt på 10-11 pendeltog. For hele 2006 forventer CargoNet en vekst for ARE-togene på over 30 prosent! For godsselskapet har satsingen på slike kombinerte transporter gjort det til et av Europas raskest voksende jernbaneselskap.



**TAS I BRUK:** Ved årsskiftet kan GSM-R-systemet tas i bruk som nødkommunikasjon.

FOTO: ØYSTEN GRUE

# Alle strekninger «på lufta»

Utbygging, testing og godkjenning av dokumentasjon for GSM-R systemet er nå gjennomført for alle banestrekninger i landet.

Dermed er GSM-R-nettet operativt med full dekning langs jernbanen.

**Tekst:** KJELL BAKKEN

Ved årsskiftet er systemet klart til bruk som nødkommunikasjon - som planlagt.

### Svært fornøyd

- Dette betyr at vi kan oversende all dokumentasjon som Statens Jernbanelitsyn krever innenfor de frister som er avtalt i forhold til oppstart 2. januar 2007. Det er vi svært fornøyd med, sier utbyggingssjef Harald Nikolaisen.

På alle strekninger er det gjort omfattende tester som dokumenterer at dekning og funksjonalitet knyttet til nødalarmer virker som forutsatt.

### - Imponerende

- At testene nå er gjennomført og dokumentert med godt resultat betyr at vi har nådd prosjektets største og viktigste milepæl. Innsatsen i 2006 har vært imponerende fra alle involverte, og denne langspurten har ført til at vi nådde målet, sier en glad utbyggingssjef.

I løpet 2007 vil ytterligere funksjonalitet tas i bruk suksessivt i henhold til omforente planer i JBV, slik at effekten ved å fase ut gamle systemer kan realiseres i løpet av 2007.



**INGEN KLAGER:** Prosjektleder for TSST, John-Ivar Mogseth, sammen med Toshihiro Takaichi og Ralph Shepard fra Mitsubishi Electric foran skjermveggen på trafikkstyringssentralen i Trondheim

## Skryteveggen på Marienborg

Monitorene som benyttes av Trafikkstyringssentralen i

Trondheim (TSST), er levert av Mitsubishi Electric. Forleden tok

Toshihiro Takaichi turen over fra Japan for å spørre pent om de

kunne få bruke den i markedsføringen.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Prosjektleder for byggingen og utrustningen av Trafikkstyringssentralen i Trondheim, John-Ivar Mogseth, har heller ingen grunn til å klage på kjøpet. Etter et halvt års bruk er klagen uteblitt.

- Vi var i Boden og så på anlegget der. De kunne melde om 2500 klager etter seks måneder. Prosjektet med TSST synes jeg var veldig enkelt å ferdigstille fordi det ikke kom noen klager, sier Mogseth.

Nå vil altså teknologikjempen Mitsubishi bruke TSST i markedsføringen av skjermer i Europa.

### Rivende utvikling

- TSST er en av våre største installasjoner

når det gjelder trafikkområder som vi gjerne vil vise fram for kundene våre, forteller Anders Nordström ved Skandinavia-kontoret til Mitsubishi i Stockholm og ber pent om å få benytte TSST som referanse.

Det betyr også at de vil ha bilder fra TSST, som Nordström sier:

- Det er jo et spesielt fint miljø som omkranser skjermveggen her.

Forventet levetid på skjermene er fem til åtte år. Men før det blir behov for å skifte dem ut, vil det ha skjedd en rivende utvikling med teknologien. Ifølge Nordström har etterspørselen etter skjermvegger økt kraftig i det siste; både for kameraovervåking, for reklameformål og innen oljenæringen. Da kommer også forbedringene.

## Nationaltheatret blir ny

Den gamle toghallen ved Nationaltheatret stasjon skal i løpet av 2007 gjennom en omfattende fornyelse som innebærer skifting av belegg på plattform, takplater, belysning, høyttaleranlegg og elektriske kabler. Dessuten skal rulletrappene fra 1980 få avløsning av fem nye rulletrapper. Hensikten med arbeidene på Norges nest største stasjon målt i antall reisende, er både å bedre forholdene for de reisende og forbedre brannsikkerheten ved stasjonen. Byggearbeidene er beregnet å koste 60 millioner kroner.

## Mer bil til fly

Mens andelen kollektivreisende til Gardermoen var på hele 66 prosent i 1999, hadde den i fjor falt ned til 58 prosent. Andelen bilbrukere har økt mens andelen som reiser med Flytoget har gått tilbake. Årsaken ligger i en stadig utbygging av parkeringsplasser. Da flyplassen åpnet i 1998, var det med 8 000 parkeringsplasser. Når et helt nytt parkeringshus står ferdig neste år, vil tallet være økt til 18 000! Drivkraften i utbyggingen av parkeringsplassene er at eieren, Oslo Lufthavn Gardermoen, tjener mer på å tilby parkering enn at folk kommer med tog eller buss.

## NOx på høring

I forslaget til statsbudsjett lå det inne en avgift på utslipp av nitrogenoksid (NOx) fra forbrenningsmotorer på mer enn 750 kW (ca 550 hk). Forslaget betyr at alle diesel-lokomotiv brukt i person- og godstog må ut med denne avgiften på 15 kroner per kg utslipp av NOx. I et høringsforslag fra Toll- og avgiftsdirektoratet foreslås at de pengene som kommer inn, skal gå til et fond der betalerne får refundert penger når de finner opp glupe løsninger som gir lavere utslipp. Både Tollpost-Globe og CargoNet har allerede reagert svært positivt på dette forslaget til løsning.

# – Troen på jernbanen

– Jeg opplever en ny giv blant kolleger og folk flest sammenlignet med for et drøyt år siden. Den negative trenden er snudd. Kanskje fjernstyring på Solørbanen også kan bli tema, undrer oppsynsmann Bjørn Jensen.

**Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE**

Bjørn Jensen er en av tre oppsynsmenn som deler på strekningen Hamar–Rena–Kongsvinger. Jernbanemagasinet møter ham en solskinsdag mellom Elverum og Braskereidfoss under arbeid med vegetasjonsrydding og siktsonekontroll. Oppsynsmannen har sikkerhetstjeneste og har satt opp rødt flagg mens «risknuseren» gjør ungfuru og voksevillig lauvkratt til flis.

## **Klar for vinter**

– Vi gjennomfører ukentlig faste visitasjoner for å sjekke at det ikke er feil i sporet eller skinnibrudd, dårlige sviller, slitasje eller feil på sporveksler. Med femårsflom i november har oppsynsmannen prioritert kontroll med stikkrenner og grøfter, forklarer han.

– I sommerhalvåret har vi foruten visitasjoner, oppgaver knyttet til vedlikeholdsarbeid som vegetasjonsrydding og tilsyn med planoverganger. Og som denne dagen – tjeneste som sikkerhetsmann med å følge maskiner som utfører vedlikeholdsoppgaver i eller ved sporet.

– I oktober og november ble det gjennomført årlig kontroll på både jernbanebruer og veibruer mellom Kongsvinger og Rena. Rapportene til banesjef Tor Rørosgård viser at vi har et betydelig etterslep på vedlikehold, får vi vite.

Vinteren gjorde en kort visitt



**SIKKERHET:** Oppsynsmann Bjørn Jensen er sikkerhetsmann mens maskinkjører Per Erik Lindsetmo rydder langs linjen med skinnegående vegetasjonsknuser. I høst er hele Solørbanen mellom Kongsvinger og Elverum ryddet.



# er tilbake

## MIN ARBEIDSDAG

**NAVN:** Bjørn Jensen (53)  
**TITTEL:** Oppsynsmann  
**ANSATT:** 1977  
**STARTET SOM:** Baneaspirant  
**BOR:** Arneberg i Åsnes



første uka i november, men Bjørn Jensen er klar for en ny sesong med snørydding og håndtering av eventuelle akutte problemer.

### Flagg-bane

Når Nordlandsbanen om kort tid får fjernstyring fra Trondheim til Bodø, er Solørbanen og Raumbanen to av de siste banestrekningene i landet uten fjernstyring.

For oppsynsmann Bjørn Jensen betyr dette at han fortsatt bruker rødt flagg når sporet skal sperres. På fjernstyrte strekninger brukes kontaktmagneter som kortslutter sporfeltet og togleder kan se at sporet er belagt.

For den som jobber ute i sporet, handler fjernstyring om sikkerhet og ventetid. Når et godstog skal tilbakelegge 95 kilometer på en sammenhengende blokkstrekning, tar det sin tid.

– Det er klart vi ønsker oss fjernstyring, slik at vi får samme standard som ellers på jernbanen i Norge, sier Bjørn Jensen til Jernbanemagasinet.

### Himmel..

– Da jeg sluttet som tømmerhogger i 1977 og begynte på jernbanen, var vi 33 mann som jobbet på linjen mellom Kongsvinger og Elverum. I dag er vi åtte tilbake mellom Kongsvinger og Hamar.

– Jeg var av de heldige, sier Bjørn Jensen beskjedent. Han og familien bor på Arneberg, mellom Flisa og Kongsvinger, og Bjørn stortrives i

Jernbaneverket. Han beskriver det som å komme til himmelen da han begynte i forvaltning i 2003 to år før siste nedbemanningsrunde i Jernbaneverket.

### Opptur

Økningen av aksellasten til 25 tonn samt annen modernisering og oppgradering har bidratt til å snu den negative trenden. I dag er det en helt annen giv både hos ansatte på jernbanen og hos operatører som ser på Solørbanen og Rørosbanen som et interessant satsingsområde.

– Det legges merke til at det går stadig flere godstog fra Østerdalen mot Kongsvinger. Og jeg kjenner ingen som er lei for at tømmeret går på jernbanen i stedet for på bil til Sverige eller Østfold.

Men økt trafikk forutsetter at Jernbaneverket klarer å vedlikeholde Solørbanen, som ennå bærer preg av minimalt vedlikehold gjennom mange år.

– Vi får imidlertid jevnlig få henvendelser fra skogeiere som ønsker å benytte jernbanen til transport av tømme, og flere operatører tilbyr sine tjenester. Jeg tar det som tegn på at fremtiden ser lysere ut enn noen gang, opplever Bjørn Jensen.

[oystein.grue@jbv.no](mailto:oystein.grue@jbv.no)

## SAGT OM JERNBANEN



– Jeg foreslår at de i NSB-ledelsen, som har vært med å bestemme hvilket reisetilbud folk skal få på Nordlandsbanen, blir pålagt å reise strekningen Trondheim-Bodø med toget som går kl. 07.40 fra Trondheim. NSB bør raskere enn svint sette inn anna tog på denne strekningen. Dette tilbudet til reisende på strekningen Trondheim-Bodø er ei skam!!! **KITT LARSEN**  
Togpassasjer

– Vi innser at rekkefølgen i Nasjonal transportplan og Jernbaneverkets handlingsplan med de rekkefølger for utbyggingsparsellene som er anvist der, skal legges til grunn (for utbyggingen av Vestfoldbanen, red. anm.).

**GERD MONSEN**  
Ordfører Holmestrand

– Vi var tre stykker som gikk av toget i Porsgrunn. Vi kan ikke vente med Eidangerparsellen til 2040. Ikke til 2025 heller. Da har toget dødd ut.

**ODDVAR SKAIAA**  
Fylkesordfører (KrF), Aust-Agder

– Den sterke utbyggingen av parkeringsplasser på Gardermoen vil bety en ytterligere vekst i biltrafikken i årene framover, som igjen vil føre til ytterligere nedgang i andelen som benytter kollektive transportmidler.

**DAGFINN SUNDSBØ**  
Stortingsrepresentant (Sp)

– Ringeriksbanen er både et viktig lokalt og nasjonalt prosjekt. Jeg tror det er viktig at Ringeriksregionen løfter blikket og ser at dette vil ha stor nytteverdi både i regionen og lokalt. Det var mye strid om hvor banen skulle gå gjennom Hole, men jeg tror ikke Viggo Ree og Fredrik Hildisch representerer Hole kommune.

**SIGRUN ENG**  
Stortingsrepresentant (Ap)

# Fjellfant På fulltid

Etter 45 års tjeneste på Norges nest raskeste bane bytter østerdølen ut den gul-grønne arbeidsdressen med anorakk og nikkers. Til høsten takker Gunnar Vestby på Rørosbanen for seg og drar til fjells akkurat når det passer.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Tåka driver rundt oss. I korte glimt dukker en månesigd opp i sør. Vi befinner oss midt i ulveland i Østerdalen. Anleggsleder Gunnar Vestby står med et spett i ene neven og kubein i den andre i svarte natta på en planovergang på Rørosbanen midt mellom Rena og Koppang.

## «Gælie sia»

– Født og oppvokst på Hanestad, «på gælie sia ta Glomma» midt i Østerdalen lærte guttungene tidlig å ro, humrer Gunnar Vestby. – Skulle vi til Elverum eller Hamar, måtte vi først krysse Glomma med båt over til stasjonen.

På 60-tallet gikk det tre tog i hver retning på Rørosbanen: ett sørover og ett nordover om morgenen, og posttoget senere på dagen. Nå går det seks tog i hver retning.

I januar 1997 forsvant natt-toget mellom Trondheim og Oslo over Røros.

Men et tidlig morgentog og et

sent kveldstog er for de fleste en god erstatning, og dagens to-timers avganger har fått stadig flere til å reise på Rørosbanen. I helgene er det ofte så trangt at flere må ta til takke med ståplass.

## Kroppsarbeid

Lyskjeglen og lyden fra et tysk sporjusteringstog nærmer seg. Planovergangen som nettopp er fjernet, slik at renseverk og sporjustering kan passere uhindret og legge et feilfritt, nyjustert spor, uten stans. En rød laserstråle finner justeringsmerket som er satt opp videre nordover.

Så snart det støyende maskineriet har passert, legges planovergangen inn igjen med solide åtte toms spiker før karene kuser videre til neste overgang.

Mye tungt kroppsarbeid er overtatt av maskiner siden 17 år gamle Gunnar Vestby startet på jernbanen som sesongarbeider og snekker i 1963. Men fortsatt er det oppgaver som må utføres manuelt.

I løpet av 45 år har anleggs-

lederen gått gradene fra banereparatør og maskinkjører til banefor- mann, senere banemesterassistent, områdesjef linjen og faglig leder linjen.

## Moll-stemte dager

Mange episoder, lyse minner og sorgtunge øyeblikk kan trekkes frem når jernbanearbeideren blir tilbake. Fellesnevneren er samholdet. Å stå last og brast med kolleger har vært en selvfølge.

Oppryddingsarbeidet etter Tretten-ulykken på Dovrebanen i 1975 og Åsta-ulykken like sør for Rena 25 år senere lar seg ikke viske ut av minnet. På Tretten ble Gunnar tilkalt om ettermiddagen lørdag 27. februar. På Åsta kom han tyve minutter etter at katastrofen skjedde, midt oppi det mest dramatiske redningsarbeidet.

– Etter slike opplevelser, med lange dager for å få trafikken i gang igjen, var det godt å kunne dra til fjells, og legge igjen alt som hadde med jobben å gjøre på kontoret.



**SVART NATT:** I høst er det blitt flere nattskift enn på lange tider på anleggsleder Gunnar Vestby (61). Jernbaneverket mangler sikkerhetsmenn, og for fjellfanten fra Hanestad er alderen ingen unnskyldning for å trå til når det trengs.

### Østerdalen raskest

Gunnar Vestby kjenner veiene, jernbanetraséen og topografien i Østerdalen bedre enn de fleste. Fjellkaren fra Hanestad blir derfor ikke overrasket om planleggerne av en høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim konkluderer med at Carl Abraham Pihls opprinnelige jernbanetrasé – mellom Østlandet og Trondheim, gjennom Østerdalen over Kvikne – vil bli både raskeste og rimeligste alternativ.

– Rørosbanen erstattet hest og kjerre mellom Kristiania og Trondheim i 1877. I det vesentlige følger den gammel trasé, og fortsatt er den Norges nest raskeste jernbane! Bare Gardermobanen har høyere

gjennomsnittshastighet enn de dieseldrevne motorvognsettene som i 1997 erstattet lok og vogner.

### Gått for langt

– Både vi i Jernbaneverket og togpersonalet som vi samarbeider tett med, gleder oss over at jernbanen endelig får oppmerksomhet etter mange års sammenhengende nedprioritering, sier Gunnar og kaster et lite blick tilbake: – Da jeg begynte som områdesjef på Rena i 1992, var vi 24 personer på linjen mellom Rena og Tynset. Etter siste nedbemanningsrunde er vi ti tilbake.

– Selv om min generasjon har fått oppleve en teknisk revolusjon, kan ikke nedbemanningen fortsette. Jeg

tror rasjonaliseringen innenfor jernbanefagene har gått for langt, sier Gunnar Vestby diplomatisk. Det er allerede kritisk mangel på sikkerhetsfolk til vaktoppdrag når eksterne entreprenører skal utbedre spor eller utføre andre oppgaver som Jernbaneverket ikke lenger skal utføre selv.

Denne høsten har Gunnar jobbet flere nattskift enn på mange år. Alderen er ingen hindring.

– Vi måtte gi slipp på mange dyktige fagarbeidere som det opplagt er bruk for nå når pengene til vedlikehold og nybygging kommer. ▶

«Rørosbanen er fortsatt Norges nest raskeste bane»

## «Vi måtte gi slipp på mange dyktige fagarbeidere...»

- – Jeg tror ikke det blir lett å få disse fagfolkene tilbake på jernbanen. I dag er de fullt beskjeftiget i andre virksomheter. Så rekruttering og opplæring blir nødvendigvis viktig i tiden fremover.

### Hobby på heltid

– *Hvordan i all verden vil en så sprek og engasjert jernbanemann klare overgangen til pensjonisttilværelsen? Blir du ikke pensjonist for tidlig?*

– Vet du – jeg gleder meg. Nedtellingen er ubønnhørlig, slår Gunnar Vestby fast.

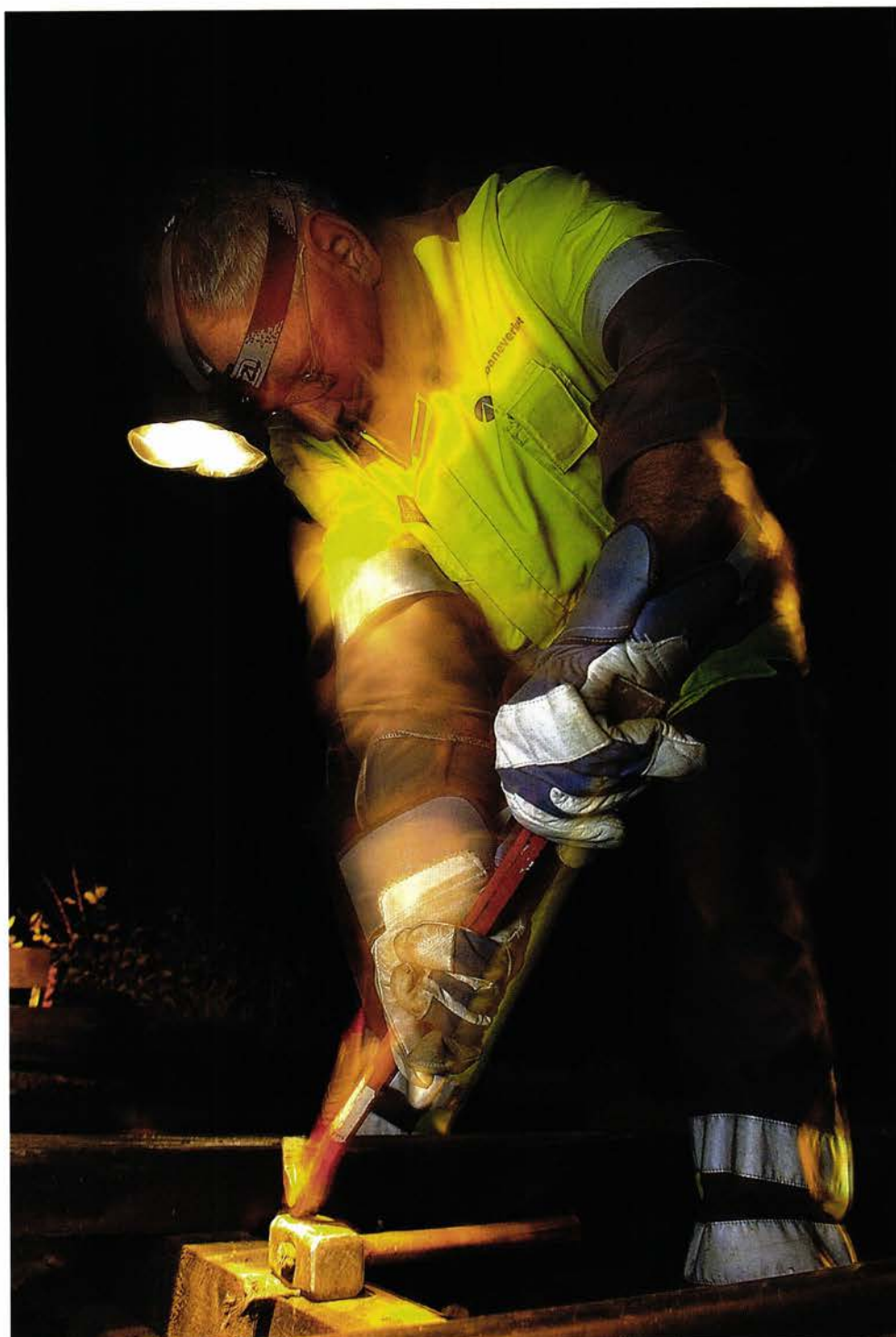
– Endelig skal jeg få tid til det jeg setter høyest; Å gå i fjellet, på egen hånd og som turleder i Den Norske Turistforening. Blant 210 000 medlemmer i Norges desidert største friluftsansjon har jeg mange venner og mange som jeg deler turgleden med, året rundt, uansett vær eller føre!

Gunnar er godkjent turleder for både krevende vinterturer og sommerturer i DNT, og de senere år har han gjennomført to-tre felles-turer i året i løpet av ferier eller en langhelg.

I oktober neste år kan han dra til Geitrygghytta i Skarvheimen nord for Finse så ofte han vil og akkurat når værmeldingen tilsier det.

– *Når er det best å oppsøke Geitrygghytta?*

– Jeg setter en knapp på mai. Etter at andre har satt bort skiene for sesongen og begynner i hagen, pakker jeg tursekken med klister i lokklomma og ski og staver i skiboksen. Ingen ting er som skiturene på skareføre grytidlig om morgenen – eller utover i lyse kveldstimer i høyfjellet langt ut i mai!



**MED KUBEIN:** Med spett og kubein demonterer anleggslederen en planovergang mellom Rena og Koppang, slik at sporjusteringstoget kan passere uhindret.



**FRA VEI TIL BANE:** Papirprodusenten Stora Enso ønsker å øke tømmertransporten fra Koppang til Sverige, og nå blir sporveksler og spor oppgradert.

# Oppgraderes for mer tømmer

Norges viktigste tømmertransportvei, Røros- og Solørbanen, oppgraderes fra 22,5 til 25 tonns aksellast. Det betyr at tømmertransporten fra Østerdalen til Karlstad i Sverige kan økes med 50 prosent.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Innen neste sommer kan CargoNet øke aksellasten fra 22,5 til 25 tonn på Røros- og Solørbanen og utnytte sine toakslede vogner bedre. Også papirprodusenten Stora Enso har planer om å øke tømmertransporten fra Koppang til Sverige fra dagens 400 000 kubikkmeter (ett tog med 40 vogner pr. dag) til 600 000 kubikkmeter tømmer. Forutsetningen har vært av sporveksler og spor oppgraderes. Dette arbeidet er nå godt i gang.

## Godt i gang

– I løpet av høsten er skinnefeil og feil på skinnbefestigelser utbedret, samt at det er utført sviltebytte på flere delstrekninger, forteller senioringeniør hos banesjef

Rørosbanen, Jon Lillegjære.

Til våren skal arbeidet med oppgradering av ballastprofil fullføres slik at problemene med sporfeil på grunn av dårlig ballast blir redusert. I flere kurver på Rørosbanen og Solørbanen har overhøyden vært for stor, og den blir nedjustert før 25 tonns aksellast kan innføres.

I september ble en tre kilometer lang strekning fra Vestmoterminalen til Elverum med 49 kilos laskede skinner i lengder ned til 40 meter erstattet med helsveiset spor. På flere delstrekninger er skinnesvilt gjennomført. Nøytralisering skal gjøres i april/mai neste år.

## Tiltak våren 2007

Solørbanen har siden persontogene ble innstilt mellom Kongsvinger og

Elverum 29. august 1994, hatt laveste baneprioritet, og på enkelte strekninger har det oppstått ekstra store problemer med blant annet telehiv og setninger som det er nødvendig å utbedre.

– Våren 2007 skal linjegrøfter og sideterreng dreneres der dette er nødvendig, opplyser Jon Lillegjære til Jernbanemagasinet.

Sporveksler med 35 kilos skinner på Solørbanen skal enten fjernes eller byttes ut. Dette skjer også neste vår. I tillegg skal dårlige spor på terminaler utbedres.

Ut over strakstiltakene som ferdigstilles våren 2007, må planlagte fornyelsestiltak på Røros- og Solørbanen fremskyndes og gjennomføres de kommende årene.

# Grip mulighetene!

Det påligger politikerne å se alle transportformer i sammenheng med sikte på optimal utnyttelse av ressurser for å nå de samferdselspolitiske målene. Jernbanen må derfor utvikles og fremstå som et riktig alternativ på spesifikke områder både økonomisk, miljømessig, kvalitetsmessig, sikkerhetsmessig og ikke minst effektivitetsmessig når den blir vurdert av både reisende og eiere.

«... utredningen av høyhastighetsbane dokumenterer hvor urealistisk og økonomisk eventyrpreget et slikt prosjekt er»

Eiere i flertallsform er selvfølgelig en bevisst formulering. Det signaliserer et grunnsyn om at fungerende konkurranse mellom flere kompetente aktører på jernbanesporet gir bedre tilbud til de reisende i form av tilpassede avganger, bedre materiell, styrkede servicefunksjoner og tilleggsytelser til de reisende. Og ikke minst optimalisert ressursforbruk.

**Unner jernbanen**  
Det er lett å trekke parallellen til lufttransporten, hvor de færreste ville ønske velkommen tilbake det tilbud og de priser vi opplevde før

konkurransen ble introdusert. Tilsvarende gjelder i høy grad erfaringene fra konkurranse på riksveifergenettet.

Konkurranse har ut over økonomi bidratt til sterkt forbedret opplevelse av kvalitet på primært tilbudet i form av transportfrekvens og tilgjengelighet, dernest forbedret kvalitet i form av tilleggstjenester og standard på materiell. Dette unner jeg virkelig også jernbanen å få ta del i, for å sikre transportformens fremtidige eksistens. Konkurranse på både pris og kvalitet; og jeg våger å påstå, helt uten oppfyllelse av skremser fra andre politiske hold.

## Mistet positive muligheter

Der konkurransen har fått etablere seg, er eksemplene mange på vellykket utvikling også for de ansatte. Barnehagesektoren, telekommunikatørene, mediasektoren og deler av Jernbaneverkets virksomhet samt andre bransjer har vist at konkurranse og introduksjon av private alternativer har gitt ansatte nye positive muligheter i arbeidsforholdene. Jeg tror Jernbaneverket og dets ansatte mistet mange positive muligheter da regjeringen stanset omstillingsprosjektet som var påbegynt. Kravene til effektivisering og omstilling vil uansett komme i en eller annen form mot den som disponerer samfunnets begrenset tildelte ressurser.

## Rendyrke sterke sider

Men konkurranse må også fungere mellom transportformene, og jernbanen må klargjøre og rendyrke sine sterkeste sider. Lokal- og regionaltrafikken på Østlandet kan



**STYRKEN:** Jernbanen i Norge har styrke i sport- og kommunikasjonskomité.

være et eksempel på områder hvor samfunnmessig lønnsomhet antas å kunne greit forsvares opp mot alternativene.

Mer tvilende vil jeg være til om samfunnet som helhet er tjent med å bruke fellesressursene på å utvikle et høyhastighetstilbud over lengre strekninger hvor andre transportformer allerede tilbyr et velfungerende alternativ.

Er det vel anvendte offentlige penger å etablere 1000 -1500 km høyhastighetsbane til en kostnad av 150 milliarder kroner, når eksempelvis flytilbudet dekker tilnærmet samme behov og samtidig makter å bidra positivt til å finansiere våre 46 lufthavner landet over?

## Sliter med etterslep

Jernbanen i Norge sliter i likhet

## MÅNEDENS GJEST

**NAVN:** Per Sandberg  
**TITTEL:** Stortingets representant og leder i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité (Frp)





godstransport over lange avstander og persontransport i tett befolkede områder. Disse fortrinnene må utvikles, mener lederen i Stortingets tran-

FOTO: RUNE FOSSUM

med veinettet med alvorlige etter-slep på vedlikeholdet og opp-dateringen som skal til for å dekke dagens og morgendagens behov. Jeg ser av Jernbaneverkets nylig presenterte stamnettutredning at investeringsbehovet frem mot 2040 på det norske jernbanenett - «normalhastighets-nettet» - er anslått fra 78 til 104 milliarder kroner.

Hvordan det da skal bli plass til 150 milliarder til 1000 km nye spor for høyhastighets-jernbane vil være svært interessant å få klarhet i fra et stortingsflertall som dyrker «handlingsregelen» over alt annet. I offentlig regi vil slike summer sprengte alle rammer for samferdselsbevilgninger om vi så avviklet hele satsingen på Norges veinett, hvilket i realiteten kan bli konsekvensen.

### Eventyrpreget

Innstillingen til konkurranse - internt i jernbanesektoren og mellom transportformene - må dreies til det mer positive, og til å fokusere de mulighetene dette gir jernbanen til å utvikle seg til det foretrukne transportmiddel for de reisende.

Det fremstår ikke positivt for meg når Jernbaneverket fremmer innsigelser mot nødvendige og lønnsomme motorveiprosjekter begrunnet i krav om å satse på utvikling av jernbanetilbudet i stedet for at det bygges ny vei!

Den nå fremlagte del 1 av utredningen av høyhastighetsbane dokumenterer til fulle hvor urealistisk og økonomisk eventyrpreget et slikt prosjekt er i Norge, med den befolkningstetthet og topografi vi har.

### Utvikle fortrinnene

Jernbanen i Norge har styrke på godstransport over lange avstander og persontransport i tett befolkede områder. Disse fortrinnene må utvikles, noe som fremstår som krevende nok å følge opp om man ikke skal påta seg de enorme økonomiske belastningene et høyhastighetseventyr gir i tillegg.

Konkurranse gir jernbanen mer frihet og større spillerom til å utvikle seg positivt. Dette er muligheter vi i Frp vil gi jernbaneaktørene i Norge. På infrastrukturen og på transportsiden. Da må disse mulighetene gripes, fremtidsmulighetene må fokuseres, monopoltenkningen og rop om beskyttelse mot konkurranse må revurderes. Alt var ikke bedre før.

KINA



FOTO: SCANPIX



A high-speed train with a white body and blue and red stripes is traveling on an elevated concrete track. In the background, there are several large, modern buildings with many windows. The sky is overcast.

# Verdensmester i jernbanesatsing

**KINA:** Kineserne er trolig verdensmestere i jernbanesatsing. De neste fem årene skal Kina investere nærmere tusen milliarder kroner i utbyggingen av jernbanen.





**VAKKERT:** Moderne jernbane i et tusenårig jordbrukskulturlandskap.

**Tekst og foto:** SVEIN ERIK BAKKEN  
**Research:** HANS SCHAEFER

Kontrasten er egentlig mye større enn som så: Kineserne får flere ganger mer igjen for sine investeringer i faktisk jernbane, da landet

har rikelig med billig arbeidskraft.

«Innen 2010 skal vi bygge 19.800 km ny jernbane»



LIU ZHIJUN, JERNBANEMINISTER

– Innen 2010 skal vi bygge 19.800 kilometer (km) ny jernbane, derav 5.457 km høyhastighetsbaner for over 300 km/t, og vi skal modernisere 15.000 km bane, opplyste jernbaneminister Liu Zhijun nylig i et intervju med China Features – Kinas NTB.

#### Verdens største

Nærmere bestemt vil kineserne de kommende fem årene bygge nye

jernbaner tilsvarende fem ganger jernbanenettet i Norge. Også sett med kinesiske øyne er dette formidabelt. Tilsvarende utbygging de siste fem årene har vært 6.500 km.

Resultatet av gigantsatsingen er at Kina trolig vil passere Russland som verdens største jernbaneland målt i antall kilometer jernbane. I dag troner russerne på toppen med sine 86.000 km, mot Kinas 75.000 km.

#### Nær en fjerdedel

Ifølge Liu transporterer Kina i dag årlig 23 prosent av all jernbanetransportert gods- og persontrafikk i verden – på seks prosent av verdens jernbanenett.

– Målet er å frakte 30 prosent mer gods og passasjerer for å imøtekomme den store etterspørselen for transport, opplyser jernbaneministeren i gigantlandet med

1,3 milliarder mennesker og verdens høyeste økonomiske vekst målt i volum.

På tross av den forventede kraftige veksten i antall passasjerer, frakter den indiske jernbanen i dag tre ganger flere passasjerer enn den kinesiske vil gjøre om Liu får det som han vil. India har en nemlig en meget godt utbygd lokaltrafikk, mens Kina nesten utelukkende har fjerntrafikk på sitt jernbanenett.

#### Økt hastighet

For å øke jernbanens kapasitet har Kina økt hastigheten på persontog flere ganger siden 1997, fra 60 km/t til 120, 160 og 200 km/t på til sammen 41.470 km bane, mens hastigheten for godstog har økt til maks 120 km/t på det samme banelettet.

Sjefingeniør He Wuhua i jernbanedepartementet opplyser at Kina nå forbereder en ny hastig-



**TUSENVIS:** Tusenvis av passasjerer og arbeidssøkende venter ute foran stasjonene som her på Beijings største stasjon Beijing West.

hetsøkning. Målet er å øke hastigheten til over 200 km/t på lag 6.000 km allerede i år.

I løpet av kommende femårsperiode vil Kina øke hastigheten på persontog på ytterligere 7.000 km av det eksisterende jernbanenetet. I tillegg skal hastigheten på godstogene økes til 120 km/t på resten av jernbanenetet.

#### Langt under behovet

På tross av all nybyggingen og økningen av hastighetene er kapasiteten til den kinesiske jernbanen fortsatt langt under behovet som landets blomstrende økonomi har.

Ifølge statistikk offentliggjort av fagbladet Chinese Railways tilbyr kinesiske persontog bare 2,41 millioner seter pr dag. Samtidig selger de tre-fire millioner billetter daglig, noe som betyr at mange passasjerer må stå i midtgangene.

På godssiden kan myndighetene kun tilby 110.000 godsvogner per dag, men landets gjennomsnittlige daglige behov er 280.000 vogner. Med andre ord er under 40 prosent av behovet dekket.

#### Store godstog

For å bøte på dette skal de ta i bruk nye 70 tonns vogner for gods, 80 tonns vogner for kull og 100 tonns vogner for malm, jern og stål. Tusen nye lokomotiv skal trekke tog med 5.000 tonn i 120 km/t på Kinas seks hovedgodslinjer.

På Kinas største godsbane sørger 10.000 tonns store godstog i 2005 for å frakte hele 203 millioner tonn gods. Til sammenligning tar LKABs nye malmtog 6.800 tonn, og årlig frakt på Malmbanen/Ofofbanen er til sammen om lag 22 millioner tonn.

Kina vil også utvikle konteinertransporten på jernbanen ved å

gjøre 10.000 km jernbane tilgjengelig for å transportere to containere i høyden og etablere en årlig kapasitet på ti millioner TEU – 20 fots containere.

#### Øremerkede linjer

Kinas første rene persontrafikkbane – den 404 km lange Qinhuangdao-She-nyang-banen – ble åpnet i 2003. Her kjøres togene i 200 km/t.

For å imøtekomme det økende behovet for jernbanetransport har jernbaneplanleggere foreslått å bygge flere høyhastighetslinjer kun for persontrafikk og å holde all godstrafikk på eksisterende linjer.

#### Storsatsing på høyhastighet

Jernbaneminister Liu opplyser at 9.800 km av de nye jernbanene

«5.457 km høyhastighetsbaner skal bygges de fem første årene»



SS 90163



**STORSLÅTT:** Ingen tvil om jernbanens status i et land som bygger så storslåtte jernbanestasjoner som her i Beijing.

► som skal bygges de neste fem årene, skal være forbeholdt persontog. Av disse skal hele 5.457 km bygges for hastigheter på over 300 km/t. Med andre ord skal kineserne bygge ut høyhastighetsbaner nesten tilsvarende halvannen gang det norske jernbanenettet innen utgangen av 2010.

Den viktigste nye høyhastighetsbanen forbeholdt persontrafikk kommer mellom storbyene Shanghai og Beijing med til sammen godt over 30 millioner innbyggere eller tilsvarende Canadas befolkning. Den 1.318 km lange banen skal stå ferdig alt i 2010 og bygges for 350 km/t. Reisetiden vil kun bli fem timer mot 14 timer i dag.

De nye persontogbanene vil frigjøre eksisterende linjer for gods-transport. Dermed kan kapasiteten for godstransport økes med 50 millioner tonn per år, sier Ji Jianjun, professor ved Beijing Transportation University. Til sammenligning er godstransporten på hele det norske jernbanenettet om lag halvparten.

**HYGGELIG:** Den hyggelige lokføringen på et flunkende nytt elektrisk lok har om lag 2,5 millioner kolleger på den kinesiske jernbanen.

#### Verdens raskeste

De opprinnelige planene for høyhastighetsbanen mellom Beijing og Shanghai var å bygge den ut med den samme tyske teknologien som er benyttet i dagens magnetsvevebane mellom Shanghais internasjonale flyplass og storbyens sentrum.

Siden 2003 har verdens raskeste tog i ordinær trafikk med en toppfart på 431 km/t kjørt flypassasjerer på den tre mil lange strekningen på om lag åtte minutter. På den korte strekningen rekker toget så vidt å komme opp i toppfart før det starter nedbremsingen.

#### Svevde i rekordfart

Da vi kjørte med svevetog, rakk vi nesten ikke å sette oss sikkert til rette før de digitale tavlene fortalte oss at vi passerte 100 km/t-merket. Nesten lydløst akselererte toget svevende med en centimeter klaring til den t-lignende magnetskinne. Bare en svak vibrering og en kikk ut av vinduet minnet oss om at vi føyk av gårde i rekordfart.

Selv om magnetsveveplanene for banen mellom Shanghai og Beijing av kostnadmessige årsaker ble droppet, betyr det ikke at kineserne ikke vil satse mer på denne type høyteknologijernbane.

Myndighetene har derfor godkjent planene om å bygge en svevebane fra Shanghai til kinesernes ferieparadis Hangzhou, som ifølge Marco Polo er et av de vakreste stedene på jorden. Toghastigheten på den 175 km lange magnetsvevelinjen er forventet å komme opp i 450 km/t, noe som kutter ned dagens reisetid på to timer og 20 minutter til kun en halv time.

«Målet er å frakte 30 prosent mer gods og passasjerer innen 2010»

## Kina-jernbanen

- Verdens nest lengste jernbanenett på 75.000 kilometer, derav vel 25.500 km dobbeltspor (vel 20.000 km elektrifisert og nær 4.800 km lokalbaner).
- Fraktet i fjor 1,115 milliarder passasjerer.
- Fraktet i fjor 2,680 milliarder tonn gods.
- 2,5 millioner jernbaneansatte.
- Verdens raskeste magnetdrevne svevetog i ordinær trafikk. Toppfart: 431 km/t.
- Verdens høyest liggende jernbane.

# PAKKING PÅ

Bildet er tatt på en stasjon i ShanXi provinsen i Kina på en privat bane for utelukkende kulltransport. Arbeidslaget på bildet er banearbeidere som med sin enkle pakkemaskin har til oppgave å finjustere den 200 kilometer lange strekningen med jevne mellomrom. Slike arbeidslag er stasjonert omtrent hver tiende kilometer langs linjen. De bytter betongsviller, pakker og skuffer tilbake pukk som har rullet ned skråningen ved siden av sporet. Dette omfattende vedlikeholdet er nødvendig da det årlig transporteres rundt ti millioner tonn kull med 6.000 tonns last langs denne linjen.

Bildet er tatt med en Nikon D70, satt på automatikk.



## MITT JERNBANEBILDE



**NAVN:** Hans Schaefer

**TITTEL:** Konsulent, på fritiden fyrbøter på Norsk Museumstog

**KAMERA:** Nikon D70

**BOR:** Valestrandfossen ved Bergen

### Vinn kamera

Jakt på DITT jernbanebilde og bli vinner av et flott digitalkamera. Bildet sender du til Jernbanens fotoklubb v/Øyvind Bardalen, NSB Drift, eller på e-post: [oyvind.bardalen@nsb.no](mailto:oyvind.bardalen@nsb.no). Vi trykker ett bilde i hvert nummer, og mot slutten av året vil vi kåre årets jernbanebilde. Så ikke nøl med å ta med kamera neste gang du skal ut på sporet.

# KINA-SPOR



# Bok med glade jernbanehistorier

En gal norsklærer, et yrkesliv på Ofotbanen og en familie med over 100 år lange jernbanerøtter har inspirert Terje N. Dahl til å skrive boka «Jernbaneslusk med glimt i øyet». Den inneholder 300 jernbanehistorier - de fleste fra Narvik og omegn.

**Tekst og foto:** TORE HOLTET

**Tegning:** EGIL NYHUS

Allerede i 1898 sto farmora hans oppført i manntallet som sypike i anleggsbyen Rombaksbotn, og helt fra første driftsår var hans forfedre på sporet: Oldefaren var bremsler, farfaren endte opp som banefor- mann og faren gikk av som godskontrollør.

- Gjennom 40 års arbeid på bane- og elektroavdelingene har jeg i årenes løp hørt tallrike, morsomme historier og vært vitne til mange pussige episoder rundt om på jernbanens arbeidsplasser, forteller den nå pensjonerte signal- montøren, som ble glad i å skrive etter at han på realskolen hadde «en litt gal, men du verden så dyktig norsklærer.»

## «Gratisstoff»

- Men det fører ikke automatisk til en bok spekket med humor ...?

- Nei, idéen fikk jeg i 1995 som medlem av Ofoten Museum. Vi skulle samle sammen stoff om jernbanen, og jeg fikk i oppdrag finne fram til geografiske navn langs Ofotbanen. Jeg endte opp med 900 navn, men underveis ble jeg for alvor opp- merksom på alle de gode historiene fra Ofotbanen spesielt og jernbanen generelt. Hittil er det kun gitt ut én bok om jernbanehumor. Der fant jeg ikke en eneste historie om Ofot- banen! Så jeg satte i gang med å



**ANNERLEDES:** - Dett er en anner- ledes historiebok om hvorfor «feskarbonden» forlot båten og til slutt ble en moderne rallar på Norgest mest spennende jernbane- strekning, sier forfatteren Terje N. Dahl.

samle inn stoff fra skriftlige og muntlige kilder, men aller mest fra glade fortellere. Etter hvert som folk ble oppmerksomme på hva jeg holdt på med, så fikk jeg mye «gratisstoff» i kontakt med andre mennesker, beretter Dahl.

## - Herlig menneskerase

Forfatteren gjengir artigheter som spenner seg over 120 år, fra

anleggsperioden på Ofotbanen - som startet i 1888 og ble slutført i 1902 - fram til i dag. Han har fått Norsk Jernbanemuseums stipend for å realisere sitt lille «humoristiske livsverk».

- Jernbanefolk, uansett hvor de kommer fra, er en herlig menneske- rase med masse humor. Den har jeg vært så heldig å få høste av, sier den pensjonerte jernbanemannen fra Straumsnes. Hjembygda var opprinnelig ei typisk nordnorsk fiskerbondegrend, men ble etter hvert en mer eller mindre typisk norsk jernbanebygd med egen betjent stasjon.

- Straumsnes har fostret utallige jernbanefolk og flere betydelige slektsdynastier som er tilknyttet jernbanen den dag i dag, forklarer Terje N. Dahl og rettferdiggjør alle historiene som har sitt opphav nett- opp her.

## Annerledes

- Dette er en annerledes historie- bok om hvorfor «feskarbonden» forlot båten og bruket og etter hvert ble fullverdig slusk på anlegget og til slutt en moderne rallar på Norges mest spennende jernbanestrekning, sier den skrive- føre jernbanemannen, som erkjenner at det ikke er lett å gjengi alle gode historier i en bok.

Dahl tok likevel sjansen. Boka er basert på et utvalg av de historie han har kommet over, og den er trykket i 1000 eksemplarer.



Her er tre historier  
hentet fra boka  
«Jernbaneslusk med  
glimt i øyet»

## ET VARMT STED

Det var i den tida da telefonnettet for Ofofbanen ennå hadde manuelt betjent telefonsentral på Narvik stasjon. Det var ikke til å unngå at du etter å ha «løftet av røret» kunne få en ekstra oppringning rett i øret. Det var mildt sagt ubehagelig.

Dette hendte fungerende togekspeditør på Bjørnfjell, Hovde. Han kom fykende inn på kontoret etter nettopp å ha «ekspedert» et tog, tar telefonen og får skarp kiming rett i øret. Det var derfor ikke til å unngå at han utbrøt:

– HELVETE!

I den andre enden satt toglederen, som hadde bedt sentralen om Bjørnfjell. Tilfellet ville at toglederen denne dag, var trafikkinspektøren selv, Johan Olsen.

Johan Olsen var kjent både for sin myndighet og sine skarpe replikker. Og svaret kom umiddelbart:

– Jaså – er det Helvete? Er det Fanden selv jeg taler med?



## ORDSPILL

Den nye tid med sine uttrykk, begreper og tekniske betegnelser, kan iblant være vanskelig å forholde seg til, spesielt for eldre arbeidstakere. Dermed får de nymotens sakene ofte skylda dersom noe går skeis eller helt feil.

– Det e dein forbaska e-be-deen, sa en av gammelguttan.

– Det hete E-De-Be, sa en av de yngre og mer oppdaterte.

– Ja, det e jo det æ si, dein forbaska e-be-deen.

## DÅRLIG RÅD

Et par elektrikere i verkstedet hadde ansvaret for vedlikehold av fyrkjelen i kjelleren på Narvik stasjon.

Dette vedlikeholdet pleide karene å ta på overtid, og ikke sjelden spleiset de på ei halv ei til «munnskylling» etter skittjobben som dette var.

Stikkordet dem i mellom var overtid, underforstått jobb på fyrkjelen og diverse innkjøp.

En dag sa den eldste henslengt:

– Du ..., i ettermiddag blir det overtid.

– Hakke råd, svarte kompisen

## Milepæl i ruteplanlegging

Fra og med neste år blir ruteplanleggingen i Europa samordnet med felles frister for så vel søknad om ruter som tildeling av ruter for grensepasserende trafikk. Det er RailNet Europe som har fått medlemsorganisasjonene sine, 31 nasjonale infrastrukturforvaltere, til å bli enige om et felles opplegg. Opplegget er slik: Fristen for å søke om ruter er satt til den andre mandagen i april. Drøftinger infrastrukturforvalterne imellom skal være avsluttet innen den 12. mandagen deretter. Da har de nasjonale infrastrukturforvalterne, en frist på å svare togselskapene innen den 17. mandagen etter at de søkte. For 2007 vil det si innen den 19. august.

## Deutsche Bahn og gammel synd

Den tyske spillefilmen «Der letzte Zug» forteller historien om de siste jødiske deportasjonene med tog fra Berlin. Det skjedde våren 1943, på Adolf Hitlers fødselsdag. Til sammen ble for eksempel 11 000 barn i løpet av et par år fraktet med tog stilt til rådighet av DB's forgjenger Deutsche Reichsbahn, til utryddelsesleiren Auschwitz. Deutsche Bahn (DB) er i dag klar på at holocaust ble gjort mulig med tog og støtter aktivt opp om denne filmen for å få frem denne delen av jernbanens historie i Tyskland.

## Snøkaos i Sverige

Uværet over Norge og Sverige i begynnelsen av november fikk spesielt store følger for deler av Midt-Sverige. Strekninger på til sammen 50 mil i området rundt Gävle ble stengt. Da meteorologene meldte tungt snøfall kombinert med sterk vind, innkalte Banverket 200 mann, ni av dem fløyet sørover fra Luleå, for å rydde spor og fjerne trær. I tillegg ble det benyttet ni revisjonsvogner, to skinnegående krabiler, to traktorer og ett helikopter. For i det hele tatt å komme fram til sporet måtte mannskapene flere steder rydde veien for nedfallstrær!



**SPANSK:** Lys, form og farge er alltid noe spesielt når spanjolene bygger. Her fra det store innendørs stasjonsområdet.

# Vil åttedoble togtrafikken

**MÁLAGA:** Med sin flunkende nye stasjon, spesielt tilrettelagt for høyhastighetstoget AVE (Alta Velocidad Española) tar Málaga et nytt, langt skritt på veien mot å bli en moderne europeisk storby.

**Tekst og foto:** ARNE BJØRNDAL

Den nye stasjonen, oppkalt etter byens kvinnelig filosof María Zambrano, ble åpnet helt i slutten av november og er spesielt tilrettelagt for Spanias pågående satsing på sitt nasjonale høyhastighetsnett.

### Åttedobling

Toget til Sevilla er allerede i trafikk fra den nye stasjonen, og neste år får det følge av AVE-toget til Madrid. I tillegg skal stasjonen bli et knutepunkt for lokaltogsatsingen, den nye metrobanen som snart står ferdig, for busser, taxier og privatbiler.

Stasjonen har også parkeringsplass for mer enn 1500 biler. Ifølge beregninger vil 24 millioner togpassasjerer årlig benytte den nye stasjonen, en åttedobling fra dagens nivå.

### Handelscenter

Men den nye stasjonen handler likevel om mer enn trafikk. Den spanske ministeren for offentlige arbeider, Magdalena Álvarez, som deltok i den offisielle åpningen, sa at stasjonen vil bli et av de viktigste transportknutepunkt og handelscenter i Spania.

Den nye stasjonen rommer da også et stort shopping- og forlystelsessenter med 102 forretninger og spisesteder, 13 kinosaler og egen bowlinghall, samt et firestjerners hotell med 220 rom.

Den nye stasjonen ligger midt i Málagas tettest befolkede område og har, med stort og smått, mer enn 51.000 kvadratmeter bygningsmasse, en femdobling i forhold til den gamle togstasjonen i byen. Prisen er 135 millioner euro eller om lag 1,1 milliarder norske kroner. ■

**VEKST:** Godstransporten i Europa har vokst med 34 prosent det siste ti-året.

FOTO: SCANPIX

## Økende transportutslipp

Selv med mer energieffektive transportformer øker utslippene av skadelige klimagasser fra transportbransjen i Europa. De økte utslippene kommer både fra godstransport på vei og fra luftfart. Det viser en rapport fra European Environment Agency (EEA).

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU

Aldri før i historien er det blitt transportert større godsmengder over lengre avstander enn nå. Og aldri har flytrafikken vært større. For eksempel har veksten i gods-transport i Europa vært på 34 prosent det siste tiåret! Bare siden 1998 har markedsandelen for godstransport på vei økt med 2,6 prosent - stikk i strid med intensjonene i EUs hvitbok om at denne skulle holdes på 1998-nivå.

### Unntak i øst

Av de europeiske landene er det bare de baltiske statene som har en større andel av godstransporten på skinner enn på vei. I det hele tatt utmerker de tidligere øst-blokklandene seg med et jernbanetilbud på godssiden som kan matche landeveis-transporten. Det eneste landet som kiler

seg inn mellom de tidligere østblokk-landene, er Sverige.

### Flere flyr

Når det gjelder persontrafikk, har bil en markedsandel på 73 prosent, tog seks prosent, fly 12 prosent og buss/drosje ni prosent. Markedsandelene for veitrafikk og tog er de samme som for ti år siden, mens buss/drosje har tapt andeler. Disse andelene har flytrafikken tatt hånd om.

Forleden ble det avholdt et møte mellom Den internasjonale jernbaneunionen UIC og EEA der resultatene fra rapporten TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism) ble diskutert.

Det haster med å få gjort noe. Klimaendringer som følge av utslipp av klimagasser blir et bokstavelig talt stadig hetere tema. Dessuten dør det allerede 370 000 europeere årlig som følge av luftforurensning. ■



## Jernbaneverket

### Dei sentrale Stabane hos jernbanedirektøren

Informasjonsdirektør  
Jan Erik Kregnes  
Telf: 22 45 54 21/916 55 421  
e-post: erik@jbv.no

Informasjonssjef  
Sindre Ånonsen  
Telf: 22 45 52 75/916 75 707  
e-post: sian@jbv.no

### Info Utbygging

Informasjonssjef  
Kjell Bakken  
Telf: 22 45 59 40/916 57 573  
e-post: kba@jbv.no  
Informasjonsrådgjevar

### Info Øst

Informasjonssjef  
Ellen Svendsvoll  
Telf: 22 45 72 42/916 57 242  
e-post: esv@jbv.no

Informasjonsrådgjevar  
Ronald Holmstrøm  
Telf: 22 45 72 43/916 55 802  
e-post: rhol@jbv.no

### Info Vest

Informasjonssjef Inge Hjertaas  
Telf. 59966050/91650176  
e-post: ihj@jbv.no

### Info Nord

Informasjonssjef  
Dag Svinsås  
Telf: 72 57 25 25/916 72 725  
e-post: dags@jbv.no

Informasjonsrådgjevar  
Arvid Bårstu  
Telf: 72572720/91650088  
e-post: xbaar@jbv.no

### Info Sørlandsbanen

Informasjonssjef Hennig Lode  
Telf. 51569650/91669650  
e-post: holde@jbv.no

## HARRYSPØRET

# BORTREIST PÅ DAGEN

I skrivende stund er de to første adventslysene tent. Primært er de ment som symbolske uttrykk for håp og glede, men de lilla lysene er også en påminnelse om at nok et kalenderår går mot slutten - og dermed også høysesong for mimring og tilbakeblikk.

Enkelte vil nok hevde at det har begrenset verdi å være overdrevent opptatt av snøen som falt i fjor. Jeg deler ikke denne oppfatningen. Tvert imot mener jeg det er riktig og viktig å dvele litt ved den nære fortiden. Det er alltid ett og annet å hente av lærdom og erfaringer som kan komme til nytte også i årene som kommer.

### Markering

Det handler i grunnen om å ta historien på alvor. Som et minimum bør man i hvert fall ta seg bryet med å vise verden at man har et bevisst forhold til den. Markering av milepæler er én måte å gjøre det på. Hvorvidt begivenhetene er store eller små, spiller mindre rolle. Poenget må være å gjøre litt stas på seg selv når sjansen byr seg.

### Halloi

Jernbaneverket hadde en slik sjanse



den 1. desember. Da rundet vi ti år som statlig forvaltningsorgan under eget flagg og egen logo. I mine øyne en opplagt anledning til å lage litt halloei rundt virksomheten vår, men den gang ei. Det ble aldri noen skikkelig markering av 10-årsjubileet for skillet mellom NSB og Jernbaneverket.

### For sent

Akk ja, nå er det uansett for sent. For alt jeg vet, er det også allerede glemt. Det skulle ikke forundre meg. I disse dager har folk flest trolig andre og viktigere ting å bekymre seg over enn en tiåring som valgte å være bortreist på burs-

dagen. Det er jo snart jul, og det merkes godt. Ikke minst på alle kjøpesentrene rundt forbi.

### Julestria

Vi toger inn og ut av butikkene - med kredittkortet mellom tennene, og favnen full av gaver er vi avgjort med på å gi næring til julestria. Men når det hele roer seg, skal jeg tenne sigaren i håp om at jeg ikke i år har kjøpt slips til noen som fikk slips av meg i fjor. Skjønt sikker er jeg ikke. Det hender nemlig at også jeg sliter med å holde styr på den nære fortida.

God jul.

**HARRY K**