

# Jernbane

NR. 9 - 2006

## magasinet



# Halve Noreg kan ta toget

Jernbaneverket  
Biblioteket

Halve befolkninga i Noreg kan få ei jobbreise på ein time eller mindre med toget. - Det vil vere fint, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete, som lovar å grave fram meir pengar til jernbana.

Side 4-23



Jernbaneverket

## Historisk jernbanebudsjett

Framleggelsen av statsbudsjettet for 2007 ble historisk for jernbanen. Økningen av investeringsbudsjettet fra det ene året til det andre er den største på lange tider. Og ikke minst: For første gang har en regjering presentert et jernbanebudsjett som er i tråd med rammene i Nasjonal transportplan.



Jeg har flere ganger påpekt hvor vanskelig det er når det ikke er samsvar mellom vedtatte planer og den økonomiske oppfølgingen av disse. For første gang i min tid som jernbanedirektør kan jeg nå la være å påpeke dette. Regjeringen har presentert et jernbanebudsjett som sikrer optimal framdrift på de prosjektene som er i gang, og som gjør det mulig for oss å planlegge rasjonelt for årene som kommer.

Gleden over budsjettet ble ytterligere forsterket ved de forsikringer som både statsministeren og samferdselsministeren ga på pressekonferansen 6. oktober. Begge lovet at dette bevilgningsnivået også skal holdes framover i NTP-perioden.

Tre dager senere kunne Jernbaneverket presentere sin stamnettutredning som trekker opp perspektiver fram mot år 2040. Både Statens vegvesen, Avinor og Kystverket presenterer tilsvarende utredninger. Det som er mest spennende med vår utredning, er at den viser at vi kan oppnå betydelige reisetidsgevinster og legge til rette for en tredobling av godstrafikken hvis bevilgningsnivået for 2007 videreføres i flere år framover. Da er ikke utbygging til høyhastighetsstandard tatt med. Den såkalte høyhastighetsutredningen pågår parallelt med dette, og de tyske konsulentene vil presentere sine endelige resultater på vårparten i 2007.

Årets budsjett viser at politikerne er villige til å satse på jernbanen i årene som kommer, og at de følger opp våre prioriteringer. Jeg håper at alle i Jernbaneverket nå har den samme gleden og spenningen i seg som jeg har. Vi er nå tatt ut på vinnerlaget, og da forventes det at vi presterer maksimalt både i enkeltprestasjoner og gjennom god samhandling.

Nå skal vi levere og gjøre vårt for å utvikle en konkurransedyktig jernbane i Norge.

**STEINAR KILLI**  
Jernbanedirektør

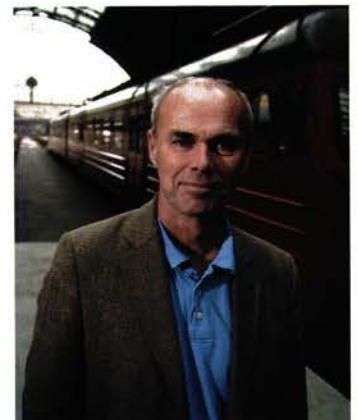


## 24 Se framover

- Samferdselsministeren har levert. Nå må vi se framover og levere, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

## 34 Utålmodig

Den nye regiondirektøren i vest snakker om å være langsiktig og utålmodig, men likevel ha utholdenhet for å nå sine mål.



Halve Noreg kan bruke tog på jobb	4
Anbefaler toget på det sterkeste	9
Når Spania kan, kan Norge også	12
Høst med høyhastighet	14
Baneservice vil vekse	15
Lovar å grave opp meir pengar	16
Investeringsløftet	20
180 millioner mer til vedlikehold	23
- Nå er det vår jobb å levere	24
<i>Min arbeidsdag:</i>	
Heit høst	26
Ny svensk regjering stopper Citybanan	28
Nye milliarder til dansk jernbane	30



## 20 Nye skinner

Neste år vil det bli lagt flere nye jernbaneskinner enn på lenge. Les nærmere om hvordan jernbanemilliardene skal brukes neste år.



## 26 Styggeldig

- I høst har vi vært styggeldige, sier Ivar Bekkemellem. Med korte ermer gjorde han klart for skinnesveising i oktober.

## 28 Svensk revers

Etter at Sverige har brukt en milliard kroner på den nye Citybanan i Stockholm, har den nye regjeringen stoppet byggingen.



Nye hjemmesider	32
Nyttig beredskapsøvelse	33
Møte med:	
- Hva er en dverg?	34
Slutt på 140 års forargelse	37
Månedens gjest:	
Det er jernbanens år	38
Fellestjenester på flyttefot - igjen	40
Mitt jernbanebilde:	
Damplok på tårn	44
Høgfartsbanar er inn	46
134 000 vognlaster over til tog og båt	47
Harrysporet	48

# Jernbane

## magasinet

NR. 9 - 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  
Egil Nyhus  
Jens Ulrich Pedersen  
Jon Iver Grue

#### 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@jbn.no  
Redaksjonen avsluttet 6. november 2006.

#### UTGITT AV:

Jernbaneverket, Stortorvet 7  
www.jernbaneverket.no  
Opplag: 6.100  
Layout: Aktuell, Oslo  
Trykk: Gan Grafisk, Oslo  
Distribusjon: Bedriftssupport, linje 51062



M

Andalsnes

Flåm

Myrdal

Voss

Bergen

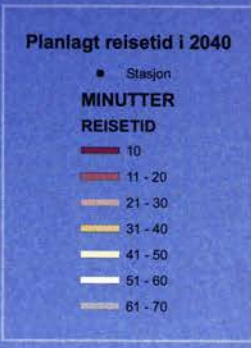
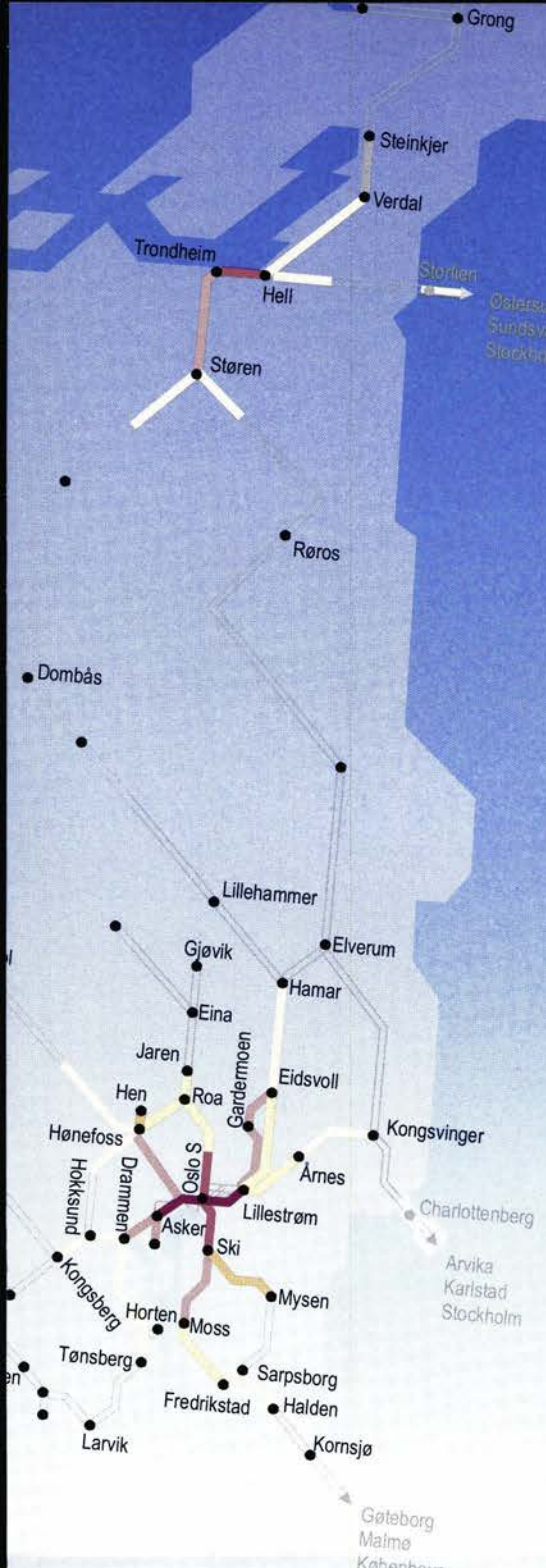
Notod

Stavanger

Egersund

Are

Kristiansand



# Halve Noreg kan bruke tog på jobb

Om framlegga i Jernbaneverket si stamnettutgreiing blir gjennomførte, kan halvparten av folket i Noreg bu og arbeide kor dei vil og likevel nå jobben på ein time eller mindre med tog i år 2040. Samstundes kan godstrafikken bli tredobla.





# «Det vil definitivt vere fint om halve Noreg kunne få ei reisetid på ein time eller mindre»

LIV SIGNE NAVARSETE, SAMFERDELSMINISTER

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU OG SVEIN ERIK BAKKEN  
**Foto:** ØYSTEIN GRUE

Det syner overslag som avdelinga for plan og utgreiing i Jernbaneverket har gjort på oppdrag frå Jernbanemagasinet.

## Alt i 2020

For å nå desse måla er det nausynt med investeringar på mellom 78 og 104 milliardar kroner i perioden 2010-2040. Det lågaste talet svarar til noverande nivå i Nasjonal transportplan (NTP) på 2,2 milliardar kroner i året. Det høgaste krev nesten ein milliard meir i året.

Dersom dei årlege løyvingane til investeringar i jernbanen aukar frå 2,2 til om lag fire milliardar kroner i neste NTP-periode frå 2010-2019, vil halve folkesetnaden i Noreg kunne få ein time eller mindre i reisetid til og frå jobb alt i 2020.

Ei mogleg utbygging av høg-fartsbanar vil bringe endå mange fleire under denne timgrensa. Eit breitt fleirtal på Stortinget signaliserte nyleg stor interesse for å satse på høg-fartsbanar her til lands.

## Definitivt fint

– Det vil definitivt vere fint om halve folkesetnaden i Noreg kunne få ei reisetid på ein time eller mindre til og frå jobben med tog, seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete i ein kommentar til Jernbanemagasinet. – Elles har eg ingen annan kommentar enn at vi no er i full gang med å førebu neste NTP, og at vi har fått Jernbaneverket sitt innspel til dette arbeidet.

I stamnettutgreiinga legg Jernbaneverket opp til ei satsing på persontrafikk på korte og mellomlange relasjonar med mål om kortare reisetider og auka frekvens. Det er òg eit mål å sikre at gods-

toga kjem fram på dei lange strekningane – sjølv med ei tredobling av godstransporten innan 2040.

## For deg og meg

Tidlegare førebuingar til dei nasjonale transportplanane har teke form av eit internt arbeid mellom Samferdselsdepartementet og dei underliggande etatane. No skal alle som vil, kunne ta del i debatten frå første stund.

– Eg er oppteken av å lytte til folk og vonar me kan få ein brei og god debatt, sa statsråd Liv Signe Navarsete då ho tok imot utgreiingane frå etatane sine tidlegare i haust. Det er desse som til slutt vil ende opp med ein Nasjonal transportplan – i første rekke for 2010-2019.

– Det siste ordet, når det gjeld prioriteringar, er det framleis politikarane som skal ha. Men med å gjere bakgrunnsstoffet frå etatane tilgjengeleg for alle, vonar eg at vi kan få ein diskusjon nær sagt rundt middagsbordet i heimane så vel som i fylkeskommunane, kommunane, miljøorganisasjonane, hjå transportaktørane og i næringslivet, seier statsråden, og legg opp til eit omfattande og grundig arbeid før NTP'en blir vedteken.

## Framtida for tog

Hovudpunktene i utgreiinga frå Jernbaneverket er at toget skal kunne kappast med både bil og ekspressbuss; at det må satsast på persontrafikk der toget er mest samfunnsnyttig, og at ein skal ta høgde for ei tredobling av godstrafikken på dei lange strekningane.

Om toget òg skal konkurrere mot fly innan persontrafikken i Sør-Noreg, er ei anna skål, som høg-fartsutgreiinga skal sjå på for seg. Denne utgreiinga kjem i april neste år.

I stamnettutgreiinga går Jern-

## Dobbeltspor

I stamnettutgreiinga er det gjort framlegg om dobbeltspor på trafikksterke strekningar som

- Oslo-Halden
- Drammen-Larvik
- Eidsvoll-Lillehammer
- Stavanger-Sandnes
- Bergen-Arna

## Innkortingar

Moderne, enkeltspora banar/innkortingsprosjekt som det er gjort framlegg om:

- Eidangersambandet (Larvik-Porsgrunn)
- Ringeriksbanen (Sandvika-Hønefoss)
- Grenlandsbanen (Porsgrunn-Gjerstad/Kragerø)

## Andre tiltak

Fleire ulike tiltak som ligg inne i stamnettutgreiinga:

- Nye kryssingsspor (særleg for godstrafikken)
- Profilutvidingar for godstransport og tohøgds persontog
- Modernisering av godsterminalar
- Utvikling av stasjonar og knutepunkt
- Tilpassing av infrastrukturen til internasjonale standardar

## Nye spor/linjer

Dobbeltsporparcellar, eventuelt kombinert med linjeomlegging, er slått føre på desse strekningane:

- Drammen-Kongsberg
- Lillestrøm-Årnes
- Grefsen-Nittedal
- Sandnes-Egersund
- Arna-Voss
- Trondheim-Stjørdal

## «Skal vi lukkast med jernbanesatsinga, må dei tyngste løfta kome tidleg i perioden»

ANITA SKAUGE  
ETATSDIREKTØR I JBV

rektør for utgreiing i JBV, Anita Skauge.

### Kvar skal me bu?

I Jernbanelverket sin strategi fram mot 2040 ligg satsinga på å gjere det lettare å arbeide og bu innan større regionar.

– På nokre relasjonar vil ikkje toget ha nokre konkurrentar når det gjeld reisetid. Reisetid, saman med reisekomfort, auka frekvens, pris og setekapasitet trur me er dei viktigaste kriterier for at toget skal

- ▶ banelverket inn for ei kraftig satsing i dei folkerike regionane kring Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.

– Vi har ført vidare strategien frå den gjeldande transportplanen, der det er prioritert lønsemd for samfunnet. Det er der trafikken i

dag er stor, og der potensialet for auka trafikk er størst. Dessutan vil me møte den positive trenden innan godstrafikken med å leggje til rette for at han skal kunne vekse, seier etatsdi-

rektør for utgreiing i JBV, Anita Skauge.

Kortare reisetid rundt dei store byane vil styrke regionane omkring. Samstundes vil arbeidet som trengst for å kome dit, gjere reisetida på dei lange strekningane kortare.

### Det er vanskeleg å spå...

– Korleis ser verda eigentleg ut i 2040? Er det mogleg å planleggje med ein så lang horisont?

– Vi har sett på mange parametarar, men naturleg nok frå ein ståstad som er i dag. Me har sett på kva planar som ligg føre på andre område, slik som vegbygging, klimaavtalar, økonomisk vekst og liknande.

– Vi har sett på kva EU tenkjer og gjer, og vi har teke omsyn til folketalsutviklinga i regionane. Men det må vere klårt, ei slik utgreiing kan ikkje vere statisk. Samfunnet vil kunne endre seg på ein måte me ikkje kan sjå for oss i dag, og det må dei konkrete NTP'ane ta omsyn til, seier Skauge, som likevel synest det er nyttig å prøve å sjå langt inn i framtida.

### Tyngste løfta

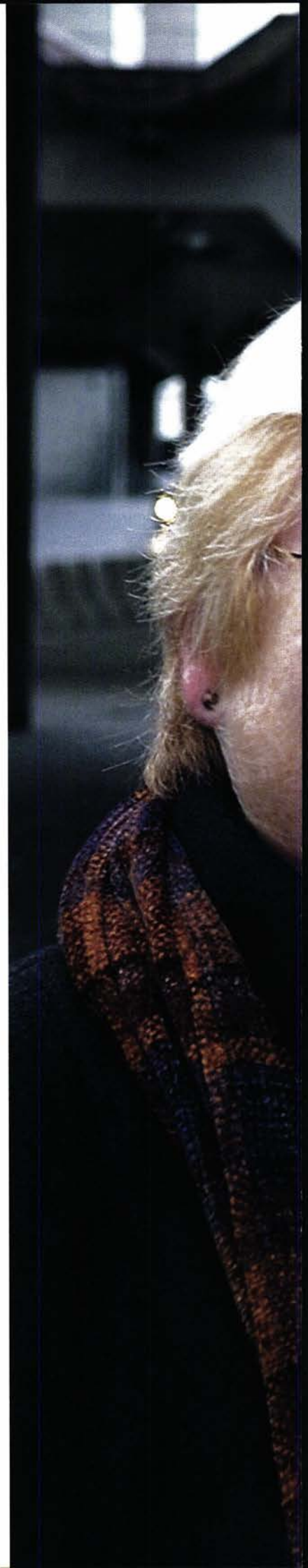
– Jernbanen me har i dag, er eit resultat av kva som er gjort i tiåra før oss. Jernbanen i framtida er eit resultat av kva vi gjer i dag og i åra som kjem. Ein ting er å gjere det som er riktig, noko anna er kor fort me kan få gjort arbeidet.

– Skal vi lukkast med jernbanesatsinga, må dei tyngste løfta når det gjeld investeringar, kome tidleg i perioden. Når me kjem til 2020-2025, må me uansett bruke store ressursar på fornying av eksisterande jernbanelnett, seier Anita Skauge.

## Vegen vidare

- Februar 2007: Frist for innspel til etatane på deira stamnettutgreiingar. Desse innspela skal sendast etatane.
- Januar 2008: Etatane sender ut ein sams plan til høyring i fylkeskommunane og storbyane.
- April 2008: Frist for fråsegn om planane.
- Desember 2008: Framlegging av stortingsmeldinga om NTP 2010-2019.

svein.erik.bakken@jbv.no







# Anbefaler toget på det sterkeste

**Moss/OSLO:** - Ja, svarer veteranpendlerne Ragnhild Marie Monsen (62) og Øivind Røraas (52) fra Moss i kor når Jernbanemagasinet spør om de vil anbefale alle å bruke toget til og fra jobb når reisetiden blir på én time eller mindre. ▶

# «Vi er nå mye bedre i rute, og vi har fått nye tog som går på gode skinner»

RAGNHILD MARIE MONSEN

► **Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN  
**Foto:** ØYSTEIN GRUE

Ragnhild Marie Monsen og Øivind Røraas kan til sammen feire 50-årsjubileum som togpendlere på Østfoldbanen. Monsen har brukt tog til og fra jobben i Miljøverndepartementet i hele 27 år, mens Røraas har pendlet med tog og T-bane til og fra jobben på Vålerenga i 23 år.

## Gode og onde dager

En kan trygt si at de to har opplevd både «gode og onde dager» som togpendlere på i sin tid Norges mest utskjulte jernbane.

– Ja, hvordan var pendlerlivet før dobbeltsporenes og de nye moderne togenes innmarsj på den sagnomsuste Østfoldbanen?

«Når det var på det verste, visste vi aldri når vi kom på jobben eller hjem»

ØIVIND RØRAAS

*Røraas:* – Det var verst på 1980-tallet og i første halvdel av 90-tallet. Da visste vi aldri når vi kom på jobben – eller kom hjem.

*Monsen:* – I mange tilfeller var det tungt. Hadde det ikke vært for at jobben var så interessant, så hadde pendlertida blitt kortere. Fordi vi aldri kunne stole på når vi kom fram, kunne vi ikke gjøre noen jobbavtaler tidlig på dagen, i hvert fall ikke før 9.30.

*Røraas:* – Den gangen fantes det heller ingen mobiltelefon, slik at vi kunne ringe og gi beskjed.

## Konstant forsinket

*Monsen:* – Det var likedan på ettermiddagen. Vi visste heller ikke når vi kom hjem. I noen år fikk vi en liten sum penger av NSB en gang i måneden fordi vi konstant var for-

sinket. Det var hyggelig, men samtidig frustrerende å bli minnet på at nå har det vært noe tull igjen.

– Hvor lang tid tok turen når toget for en gang skyld var i rute?

*Røraas:* – Da jeg begynte å pendle i 1983, tok jeg et lokaltog som gikk litt over sju. Det var med de gamle togsettene med rette rygger og som stoppet på alle melkerampene. Jeg tror rutetiden for lokaltogene var om lag 55 minutter, og hurtigtogene 50 minutter.

I dag har Moss 13 togavganger til Oslo mellom kl. 5.14 og kl. 8.01 og ni togavganger fra Oslo S fra kl. 15.00 til kl. 18.00. Togene bruker i dag fra 42 til 51 minutter.

## Titt og ofte

– Så rutetidene var under timen da også?


*Monsen:* – Ja, men det var sjelden at reisetiden var under én time. Ofte brukte vi både en time og ti minutter og en time og et kvarter til langt ut på 90-tallet. Da det var på det verste, ble hurtigtoget satt opp fem minutter tidligere for at det skulle ha mer å gå på. Det var tunge pendlertider.

*Røraas:* – Togene krysset blant annet på Såner. Når det oppstod forsinkelser på grunn av signalfeil eller kjøreledninger som var falt ned - og det gjorde de jo titt og ofte - ble vi stående lenge og vente. Så på Såner har jeg tilbrakt en god del timer i mitt liv før dobbeltsporene kom.

## Punktlig og komfortabelt

– Hva er hovedforskjellen på dagens «gode» pendlertilværelse og de gamle, «onde» pendlerdagene?

*Monsen:* – For det første er vi mye bedre i rute, og vi har dess



uten fått nye tog som går på gode skinner. Til sammen gir det en komfortabel reise. Du kan sette deg ned på toget og slappe godt av etter en arbeidsdag. Fordi du har hvilt ut på toget, er du heller ikke så sliten når du kommer hjem.

Om Monsen er lys våken eller slumrer, vet hun nesten hele tiden hvor hun er. Ikke bare fordi toget stopper på en stasjon, men også fordi hun kjenner det på skinnegangen. – Nå går vi over på de nye skinnene, sier hun plutselig og ler godt av sin «jernbanekompetanse».

*Røraas:* – Hovedforskjellen er at togene nå stort sett er punktlig og i rute. I tillegg sitter vi behagelig, og jeg koser meg med kaffe og avisa om morgen. Togturen blir rein avslapping.

## Betyr alt

– Er reisetiden, punktligheten eller komforten viktigst?

*Monsen:* – Punktligheten er det viktigste for meg.



**VIKTIG:** - Det er viktig at vi ikke blir presset over på lokaltog, men får beholde de mer komfortable intercitytogene, sier de to Moss-pendlerne.

**Røraas:** – Enig, at toget kommer og går når det skal, er det viktigste. Om reisetiden da er 42 eller 47 minutter, spiller ingen rolle for meg.

– *Hvor viktig er det for dere at reisetiden er under én time?*

**Monsen:** – Det betyr alt, det. Kort reisetid, god punktlighet og komfortable tog har til sammen stor betydning for at mange velger å flytte ut av Oslo. Da er det ikke lenger fryktelig langt å pendle fem-seks mil utenfor Oslo. For nå vet vi at vi kommer på jobben når vi skal, og vi kan gå fra jobben og vite at vi er hjemme når vi skal.

#### **Anbefaler toget**

**Røraas:** – Når vi nå har kommet ned i rundt tre kvarter, så er det klart at det hjelper. Da får det ikke hjelpe at jeg ikke får lest hele avisa på toget om morgenen. Jeg får heller ta resten på T-banen.

– Jeg går ut døra hjemme fem på halv sju, og er på Vålerenga fem over halv åtte. Da har jeg kjørt bil til stasjonen, tatt toget og kjørt T-bane. Det hadde ikke tatt én time og ti minutter i 1990. Da hadde det tatt minst én og en halv time. Så pendlertilværelsen er klart blitt mye bedre.

– *Vil dere anbefale alle å bruke toget når reisetiden er under én time?*

– Ja, svarer de kjapt og overbevisende i kor.

#### **Halvtime ikke viktigst**

**Røraas:** – Sjøl om jeg ikke vil bruke mer enn tre kvarter til 50 minutter fra dør til dør om jeg kjørte bil, er det overhodet ikke aktuelt.

**Monsen:** – Problemet i Moss med å kjøre bil til og fra stasjonen er at det ikke er parkeringsplass til alle. Bare de som tar de tidligste togene, får plass. I tillegg er sam-

ordningen av busser og tog for dårlig. Når de to tingene er på plass, er det enda lettere å anbefale toget.

Begge ser selvfølgelig fordelene med å få reisetiden ned i en halv time når nye dobbeltspor står ferdig helt til Oslo, men også da vil det være viktigst for dem at togene kommer og går når de skal.

**Monsen:** – God punktlighet, god informasjon og god komfort er tross alt det viktigste.

**Røraas:** – Det er viktig at vi ikke blir presset over på lokaltog, men får beholde de mer komfortable intercitytogene.

Og her er Monsen hjertens enig: – Moss er en by, og da bør også vi kunne bruke intercitytogene. Det er frustrerende å stå på perrongen i rushtiden når enkelte intercitytog går og vi ikke får være med fordi det ikke stopper i Moss.

[svein.erik.bakken@jvb.no](mailto:svein.erik.bakken@jvb.no)

# - Når Spania kan, kan Norge også

**SPANIA:** - Jernbanen kan ikke klare å konkurrere med topp moderne veier hvis den ikke blir topp moderne selv. Det har vi sett i Spania, sier lederen for Jernbaneforum Sør, Oddvar Skaiaa.

**Tekst og foto:** JENS ULRICH PEDERSEN

Det gikk unna da regionalpolitikere fra Sørlandet var i Spania i begynnelsen av oktober. For transporten mellom møtestedene foregikk – naturligvis – med høyhastighetstoget AVE, som på noen strek-

ninger kommer opp i 300 kilometer i timen.

Underveis gikk de 14 representantene fra Jernbaneforum Sør av toget for bli orientert om den effekten og utviklingen som AVE-toget har ført med seg etter at det ble satt inn på ruten mellom Madrid og Sevilla i 1992.

## Gode ideer

De norske representantene hadde også møter med representanter for de to selskapene ADIF og Renfe, som har ansvaret for infrastrukturen og driften av de spanske jernbanene.

– Vi har fått gode idéer og inspirasjon med hjem fra Spania. Og vi har fått bekreftet at utbygging av jernbanen har vesentlig betydning for befolkningen og næringslivet. Den samme effekten er det grunn-

til å tro at høyhastighetstog vil få i Norge, sier Oddvar Skaiaa, leder i Jernbaneforum Sør og fylkesordfører (KrF) i Aust Agder.

## Sparer fire timer

Byen Cordoba med sine 320.000 innbyggere har hatt stor glede av høyhastighetstoget. Tidligere tok det fem timer og tre kvarter å reise med tog til Madrid. Nå tar det én time og tre kvarter. Avstanden? 417 kilometer.

Også Sevilla er rykket nærmere. 110 kilometer gjøres unna på en halv time. I tillegg til den økte pendlinger besøkes Cordoba av 1,7 millioner turister i året, blant annet for å se byens vakre moské-katedral. Enda flere vil komme når høyhastighetstoget sttes inn på ruten til Malaga neste år. Cordoba som by har også opplevd en forvandling. Nye spor ble anlagt under jorden, og det gamle stasjonsområdet ble brukt til å skape en helt ny bydel med boliger, butikker og friområder.

## Nesten fordobling

I Ciudad Real, om lag 200 kilometer sør for Madrid, er effekten enda tydeligere. Før AVE kom, hadde byen under 50.000 innbyggere. Nå er innbyggertallet nesten fordoblet – til 90.000. Mange har flyttet hit og pendler til

arbeidet i Madrid. En reise som en gang tok tre og en halv time, tar nå mindre enn én time.

– Før AVE var Ciudad Real en liten og isolert by. I dag er vi en moderne, dynamisk by, som har kommet nærmere Madrid. Sysselsettingen og økonomien har vokst, og vi frykter ikke lenger fremtiden. Folk har begynt å tenke i «high speed», sier viseborgermester Carmen Sancho.

## Begeistret Frp'er

Erling Dahl (Fremskrittspartiet) fra Telemark var begeistret for det han kaller «de dokumenterte resultater i Ciudad Real».

– Skien og Porsgrunn ligger i samme avstand fra Oslo som Ciudad Real fra Madrid. Relevansen i forhold til min egen region er så stor at vi bør satse på å bygge ut både bane og vei. Hvis vi ønsker vekst, er vi avhengige både av en effektiv jernbane og et effektivt veinett. Og det vil jeg gjøre mitt parti oppmerksom på, sier Erling Dahl.

## Samfunnsutvikling

For Rune Tvedt (Sosialistisk Venstreparti) fra Rogaland handler høyhastighetstog om samfunnsutvikling.

– Jeg har sett at den store effekten i Spania er kommet som en tilfeldig konsekvens av AVE. Det kan



«Hvis vi ønsker vekst, er vi avhengige både

av en effektiv jernbane og et effektivt veinett»

ERLING DAHL (FREMSKRITTPARTIET)



**BEGEISTRET:** AVE-toget har forvandlet byer som lå mange timer fra hovedstaden, konstaterer (f.v.) Magne Audun Kloster (Rogaland), Oddvar Skaiaa (Aust-Agder), Leiv Storsve (Vest Agder) og Rune Tvedt (Rogaland).

vi lære av og gjøre bedre ved å bruke høyhastighetstoget til å utvikle samfunnet, sier han og tilføyer:

– I Norge har vi ingen problemer med penger. Når Spania kan innføre høyhastighetstog, så kan Norge også. Det er kun et spørsmål om prioritering.

#### **Et løft**

Fylkesordfører i Vestfold og nestleder i Jernbaneforum Sør, Tove

Lisbet Vassvik (Arbeiderpartiet), ser også bare fordeler ved høyhastighetstoget:

– Det gjør det enklere å bo utenfor de store byene. I tillegg er vi nødt til å satse på miljøriktig transport. Vi kan ikke fortsette med å bygge flere veier til stadig flere biler. Derfor tror jeg det er realistisk at Norge får høyhastighetstog, sier Tove Lisbet Vassvik.

– Vi som er regionalpolitikere langs hele kysten, ser mulighetene

med høyhastighetstog. Nå er det viktig at vi overbeviser de sentrale politikerne i Oslo om at det er positivt å satse på tog, sier Skaiaa.

Han frykter at jernbanen vil bli nedlagt hvis det ikke investeres kraftig i en utbygging.

– Studieturen til Spania har gitt oss et løft i forhold til å arbeide videre, konkluderer lederen i Jernbaneforum Sør, Oddvar Skaiaa.

## Bedrer samarbeidet

Jernbaneverket og Statens Jernbanetilsyn (SJT) har avviklet et felles ledelsesmøte for å drøfte flere prinsipielle forhold, og for å starte en prosess som gjør at begge har den samme forståelsen av relevante regelverkskrav, arbeidsmåter og dokumentasjonskrav. En arbeidsgruppe med representanter fra JBV og SJT skal videre drøfte behovet for endringer av forskrifter og overgangsordninger. Fra ledelsen i Jernbaneverket blir det understreket hvor viktig det er å ha en positiv holdning til sikkerhetsarbeid og til den rolla og funksjonen som SJT er satt til å ivareta. (BaneNettet)

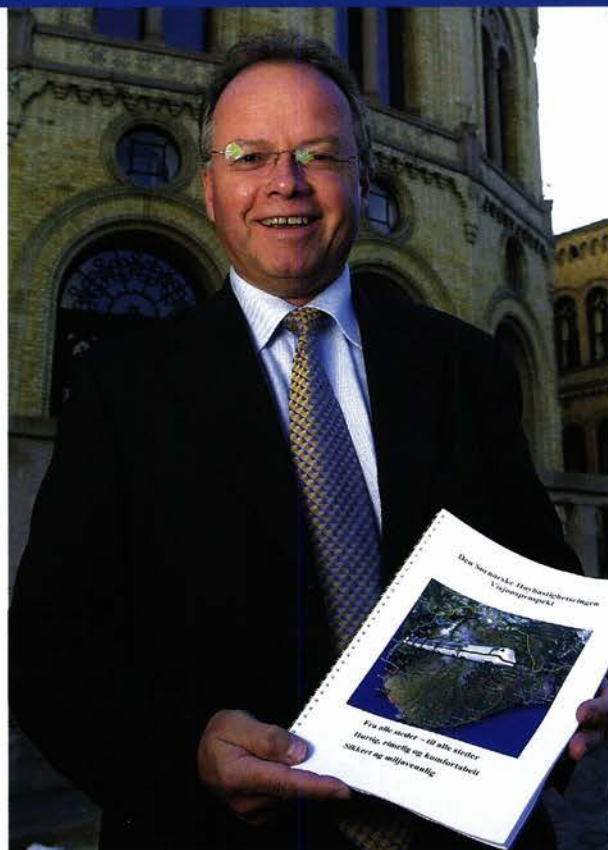
## Selger Bane Tele

Næringskomiteen på Stortinget vil selge halvparten av aksjene i Bane Tele til Bredbåndsansluttningen for 625 millioner kroner. Men for at de skal få overta disse aksjene, må de love å investere 1,5 milliarder kroner i utbygging av bredbånd til mindre tettbygde strøk.

Bredbåndsansluttningen eies av kraftselskapene BKK, Agder Energi, Eidsiva Energi, Lyse Energi, Nord-Trøndelag Elektrisitetsverk og Troms Kraft. Disse får nå tilslaget til tross for at det var andre interessenter som ville betale mer.

## Taxitog i Arendal?

Drosjeselskapet som betjener Arendal, I-Taxi, vil kjøpe eller leie Arendal stasjon og flytte administrasjon og telefonsentral dit. Samtidig vil de kunne ta over billettsalget til togene, for det tilbudet vil NSB fjerne. Daglig leder i I-Taxi, Per Øystein Eik, poengterer overfor Arendalsposten at de har noen på jobb døgnet rundt 365 dager i året. Åpningstider for venterom og tilgjengelighet til billettsalg skulle dermed ikke bli noe problem.



**AVGJØRENDE:** – *Det er avgjørende at løsningen vi velger, er konkurranse-dyktig med flytrafikk, sier stortingsrepresentant Øyvind Halleråker.*

FOTO: ØYSTEIN GRUE

# Høst med høyhastighet

Seks stortingsrepresentanter fra Høyre presenterte i oktober sin visjon for høyhastighetsbaner i Sør-Norge. I løpet av november presenteres første del av høyhastighetsutredningen, som gjøres av tyske eksperter i samarbeid med Jernbaneverket.

**Tekst:** TORE HOLTET

Stortingsrepresentantene Øyvind Halleråker, Trond Helleland, Bent Høie, Peter Skovholt Gitmark, Kari Lise Holmberg og Svein Flåtten fremmet våren 2006 et Dokument 8-forslag i Stortinget om å utrede mulighetene for en sør-norsk høyhastighetsring for jernbane.

### Store tall

Forleden kunne Øyvind Halleråker legge fram det første dokumentet: et visjonsprosjekt utviklet og utarbeidet av trafikkplanlegger Jon Hamre.

«Høyhastighetsringen er de store talls prosjekt,» står det å lese i det foreløpige dokumentet, som opererer med følgende størrelser:

\* 1000 kilometer ny banetrasé (Oslo-Kristiansand-Stavanger-Bergen-Oslo)

- \* 100 milliarder kroner i utbyggingskostnader
- \* 10 års byggetid
- \* 100 års levetid.

### - Overskudd

- Den sørnorske høyhastighetsringen representerer et spennende og miljøvennlig alternativ til reisedestinasjoner i Sør-Norge for tre fjerdedeler av Norges befolkning, sier stortingsrepresentant Øyvind Halleråker til BaneNettet. - Norge bør i likhet med Europa ellers satse mer på høyhastighetsjernbaner. Det er avgjørende at løsningen vi velger, er konkurranse-dyktig med flytrafikk, mener han.

I dokumentet signert Jon Hamre heter det at høyhastighetsringen vil kunne generere store driftsoverskudd, og at den både vil kunne erstatte planlagte jernbaneprosjekter til sju-åtte milliarder kroner og en tredje rullebane på Gardermoen.



**MYKJE Å GJERE:** Per Bekken i Baneservice tørkar sveitten. Det kan bli enda meir å gjere når omsetninga i selskapet skal doblast innan 2010.

## Baneservice vil vekse

Baneservice AS vil halde fram med å vekse sjølv om konkurranseutsettinga av driftsoppgåvene i Jernbaneverket vart reversert etter stortingsvalet i fjor. - Ambisjonen vår er nær å doble omsetninga innan 2010, seier adm. dir. Lars Skålnes.

**Text og foto:** ARVID BÅRDSTU

Ein kikk på heimesidene til Baneservice gjev eit kjapt inntrykk av ei verksemd i vekst. Her vert det søkt etter arbeidsfolk og ingeniørar over ein låg sko.

- Det er tungt å rekruttere på noen fagområde. For oss hadde det vore positivt om prosjekta var noko meir spreidde gjennom sesongen. Eg trur særskilt det er meir å hente på å starte opp tidlegare om våren. Det kan samanliknast med å stå opp tidlegare om morgonen for å få gjort mest mogleg før kvelden, seier Lars Skålnes, og strekar samstundes under at dei har ein sær stabil arbeidsstokk. I år står 275 mann på lønnslista.

### Ærgjerrig satsing

I fjor skufila Baneservice inn 372 millionar

kroner. I 2010 voner Skålnes at dei er på 700-talet. Det skal skje gjennom å utvikle såkalla strategiske alliansar og gjennom fleire oppkjøp - ikkje minst gjennom å auke verksemda i Sverige og Danmark.

- Det er ein føremøn å vere inne i Sverige og Danmark med at vi kan få ei jamn utnytting av mannskap og ikkje minst maskiner gjennom heile året, seier Lars Skålnes.

Baneservice AS er eigd av Samferdslededepartementet, men har som mål å jobbe for meir offentleg konkurranseutsetting. Det kommenterer Skålnes lett humrande slik:

- Det tyder at me må utvise ein viss konduite. Elles er departementet ein heilt grei eigar for oss. Me er eit aksjeselskap og kan agere som det. Dessutan veit me at me har ein solid eigar, avsluttar Skålnes. ■



FOTO: ARVID BÅRDSTU

## Norges Vels medalje

Trafikkstyrer Jon Lien rundet i sommer 40 års teneste ved jernbanen. Nå er han hedret med Norges Vels medalje for lang og tro teneste, overrakt av områdesjef Hans Roar Nilssen. Jon Lien, som opprinnelig er fra Romedal på Hedmarken, begynte som bud ved distriktsjefens kontor i Oslo 11. juli 1966. Siden ble det telegrafistskole og arbeid flere steder som trafikkstyrer. At ferden til slutt endte på Støren, skyldes hovedsakelig en ung dame fra Rognes som også befant seg i hovedstaden for nærmere førti år siden.

## Tryggere på Jærbanen

Da planovergangen på anleggsområdet for Ganddal godsterminal ble avstengt, forsvant også den aller siste planovergangen på strekningen Egersund-Stavanger. Men fortsatt er det 3700 planoverganger igjen i Norge. På Jærbanen ble det gjort en stor jobb med sanering av planoverganger tidlig på 1990-tallet, mens Dovre-, Bergens- og Sørlandsbanen fikk fjernet en del planoverganger i forbindelse med innføringen av krengetog. Med tanke på at det opprinnelig var 8000 planoverganger er altså over halvparten borte nå. Så mange som 600 av disse er fjernet etter 2000.

(BaneNettet)

# Lovar å grave opp meir pengar

**JÅTTÅ:** - Ja, eg kan love at eg vil kjempe for at rammene i Nasjonal transportplan og lovnadene i regjeringserklæringa blir haldne. Måla i Soria Moria-erklæringa står fast.

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN  
**Foto:** ØYSTEIN GRUE

«Vi forventar effektivitet og mykje godt arbeid for pengane»

Det seier samferdselsminister Liv Signe Navarsete berre nokre finger-matdelikatesser og kaffikoppar etter at ho bak spakane på ein diger gravemaskin markerte starten på bygginga av det nye dobbeltsporet Sandnes - Stavanger.

Sjølv om det nok kom som ei overrasking på mange at samferdselsministeren kan handtere grave-

maskinar, har ho dokumentert at ho kan den politiske kunsten å grave fram pengar frå statskassa til jernbane og veg.

## Modig utspel

Ikkje rart at vi minte henne om kva ho som rykande fersk statsråd lova i eit intervju med Jernbanemagasinet: nemleg å kjempe for at samferdsel skulle verte budsjettvinnar i 2007. Kva var då meir naturleg enn at dette var vårt første spørsmål:

– *Kan du i dag rope strategien bak dette sær s djerve og modige politiske utspellet?*

– Min strategi var å få samferdsel opp på den politiske og allmenne dagsordenen. Eg brukte derfor ein del tid og krefter på dette i fjor haust. Det er ingen løyndom.

– *Med andre ord var ikkje ditt utspel i Jernbanemagasinet heilt tilfeldig?*

– Nei, og eg tok det opp at i mange offentlege samanhengar, seier Navarsete og forklarar: – I lokale og regionale valkampar som eg har delteke i, har samferdsel alltid stått høgt på dagsordenen, mens samferdsel i dei sentrale valkampane ofte har vore heilt borte. Det ville eg gjere noko med. ►

## Historisk gravetak

Truleg vart det skrive historie da statsråd Liv Signe Navarsete tok det første gravetaket på det nye dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger nyleg.

– Dette blir dobbelt spennande, sa samferdselsministeren, før ho klatra opp i den svære gravemaskinen. Den sto pent og venta på henne for å markere oppstarten på det største jernbaneprojektet utanfor Oslo-området.

### Spent og nøgd

Ikkje rart at Navarsete var litt

ekstra spent. Rett nok har ho traktorgravar på garden heime i Sogndal, men det er likevel noko ganske anna å køyre ein heilt ukjent, svær gravemaskin foran eit samla pressekorps. Etter eit ørlite teikn på famling og spent konsentrasjon var det første gravetaket unnagjort av ein smilande nøgd statsråd.

### Heilt avgjerande

Samferdselsministeren viste til at Jærbanen har hatt heile 300 prosent vekst i passasjertrafikken sidan byrjinga av 90-talet, og at Stavanger og Sandnes ved sida av Oslo er det området som har størst folkevekst her til lands.

– Dobbeltsporet er ein føresetnad for bygginga av ein bybane.





#### **KAN GRAVE:**

*Samferdselsministeren kan handtere gravemaskinar, og ho kan den politiske kunst- en å grave fram pengar frå statskassa.*

Utan utbygging av nye spor og kollektivtilbodet vil det bli vanskeleg å kome fram på vegane i framtida, sa ho, og gledde seg alt til å kome tilbake til opninga av det nye dobbeltsporet i 2009.

#### **Lang kamp**

Heilt sidan byrjinga på 90-talet har

kampen om det nye dobbeltsporet gått føre seg, og heilt til for nokre veker sidan var jernbanedirektør Steinar Killi uviss på om han fekk pengar til å starte opp bygginga av 1,5 milliardarprosjektet.

– Dobbeltsporet på Jærbanen var det prosjektet i statsbudsjettet eg var mest spent på. Heldigvis

fekk vi 270 millionar kroner til det nye dobbeltsporet og 30 millionar kroner til opprusting av det gamle, sa Killi, og gav statsråden nok ein gong ros for eit særskilt bra jernbanebudsjett.



# «Eg er nøgd med min eigen innsats»

## ► Statsministeren på band

– Kor viktig var dette utspelet og strategien for at jernbaner og vegar vart ein av vinnarane i 2007-budsjettet?

– Det var i alle fall viktig å vere tydeleg på at vi skulle kjempe for å gjennomføre dei konkrete målasom vart nedfelte i Soria Moria-erklæringa. No har vi fått heva ramma for veg og jernbane. Og det er ei ramme som statsministeren på pressekonferansen i samband med presentasjonen av samferdselsbudsjettet sa skulle vare ved. Den fråsegna har eg på band, seier ho og ler.

– Korleis klara du å få den «sykelfrelste» statsministeren og «jernbaneukjende» finansministeren til å bla opp med så mykje pengar til vegar og jernbane?

– Nei, det er ein løyndom, seier ho og ler, før ho legg til: – Etter alle diskusjonane og prioriteringane vart vi i regjeringa samde om å satse på samferdsel. Eg er nøgd med eigen innsats, men andre har òg ytt mykje. Budsjettet er eit resultat av veldig godt arbeid på mange frontar.

## Heilt i mål

– Apropos lovnaden om å kjempe for at samferdsel skulle verte budsjettvinnar. Etter at vi hadde lagt fram statsbudsjettet, fekk eg ei flaske vin av Jernbaneforbundet med takk for å ha halde kva eg lova. Det var hyggeleg, og eg sette stor pris på det!

– Med tanke på nye vingåver... Kan du i dag gje ein tilsvarande lovnad som du gav oss i fjor - om å kjempe for at NTP-lofta i Soria Moria-erklæringa blir fullt ut innfridde?

– Ja, det kjem eg til å gjere. Det er Soria Moria som er rammeverket for regjeringa, der er det slått fast kva som er målsettinga på dette området, og måla står fast! Dei store lovnadene kan vi take innfor investeringsrammene i Soria Moria.

Eg vonar difor at regjeringa også vil vere med på å take igjen etterslepet, slik at vi kan kome heilt i mål og halde lovnadene våre.

– Som eg har sagt tidlegare: det er fint om den einaste lovnaden regjeringa bryt, er at vi løyver litt for mange pengar til samferdsel og dermed overskrider kva vi lova i Soria Moria-erklæringa. Det hadde vore eit fint scenario.

## Ingen garantiar

– Står lovnaden frå Soria Moria om ein forsert gjennomføring av Nasjonal transportplan (NTP) i den første delen av tiårs-perioden framleis ved lag?

– Ja, men eg kan ikkje gje nokre garantiar. Bondevik-budsjettet var så dårleg at vi kom litt «på hæla» det første året. Dernest måtte vi bruke eit år på å få på plass tilstrekkelege planar slik at vi kunne gå laus på prosjekta. Vi har derfor framleis eit etterslep, og for meg er det viktig å ta det igjen først.

## Ikkje gitt opp

– I intervjuet med Jernbanemagasinet sa du at prosjektfinansiering definitivt kunne vere eit viktig verktøy for å kome vekk frå «stykkevis og delte» utbyggingar, og over på utbyggingar av heile strekkingar. Har du gjeve opp ambisjonane om å leggje til rette for effektiv utbygging av heile strekkingar?

– Svaret er definitivt nei. Vi tenkjer og handlar no for å få til samanhengande og effektive utbyggingar. Det gjeldt mellom anna dobbeltsporet Sandnes – Stavanger. Her er planen at vi skal byggje ut samanhengande og vere ferdige i 2009. Då får vi full nytte av pengane som blir sette inn. For meg var det mykje viktigare å få heva investeringsramma med ein milliard kroner enn å få ein milliard til prosjektfinansiering. Det siste ville bare gjeve pengar til prosjektering.

– Er dei årlege budsjetta eit godt nok verktøy til å sikre den naudsynte, kontinuerlege framdrifta av heile strekkingar?

– Er rammene gode nok, så er dei det, men ikkje om rammene blir lågare. Då må vi stoppe opp, då verkar dei ikkje.

## Forventar

– Nå har du skaffa jernbanen eit av dei beste budsjetta på fleire tiår og med det gjort jobben din, så langt. Kva er dine viktigaste krav til Jernbaneverket (JBV), som har ansvaret for å gjere om pengane til meir og betre jernbane?

– Vi forventar effektivitet og mykje godt arbeid for pengane. Vidare ventar vi at vi gjennom ein god dialog med JBV blir haldne stendig informert. Det er viktig. Skal ein få til ein god og effektiv bruk av pengane, må ein blant anna ikkje byggje opp unødvendig byråkrati.

## Tredoble?

– Etter overslag som Aftenposten nyleg har gjort, får regjeringa rundt 60 milliardar ferske kroner på bordet fram mot 2010. Dei kan, om dei vil, tredoble pengebruken til drift og investeringar i vegar og jernbane fram mot 2010. Kva seier du til dette hyggelege perspektivet?

– Eg har lært meg at ein ikkje skal tru på slike overslag før dei er fagleg forankra og dermed reelle. Eg vil derfor vente til eg ser kva slags rammer vi eigentleg får. Uavhengig av rammene skal eg kjempe for å få mest mogleg til samferdsel, avsluttar Liv Signe Navarsete.

«Fint om det einaste løftet regjeringa bryt, er at vi overskrid ramma for kva vi lova til samferdsel»

svein.erik.bakken@jvb.no ►

# Investeringsløftet

Regjeringen foreslår over 2,2 milliarder kroner til jernbaneinvesteringer i 2007. Det er en økning på 742,6 millioner kroner - eller over 50 prosent - fra 2006.

**Tekst:** TORE HOLTET

**Foto:** ØYSTEIN GRUE

Kraftig økning av framdriften i Vestkorridoren. Anleggsstart på dobbeltspor Sandnes-Stavanger. Maksimal utbygging av godsterminaler. Dette er noen av de viktigste elementene i neste års statsbudsjett. Her kan du lese nærmere om hvordan investeringsmidlene fordeles.

## LYSAKER-SANDVIKA

**490 millioner**

Byggingen av 5,6 kilometer nytt dobbeltspor settes i gang og skal være ferdig i 2011. Da vil Vestkorridoren ha kapasitet for dobbelt så mange togbevegelser som i dag. Samlet pris er beregnet til rundt 2,9 milliarder kroner.



**NYE SPOR:** 5,6 kilometer med nye dobbeltspor skal bygges i Vestkorridoren.

## LYSAKER STASJON

**325 millioner**

Dagens stasjon bygges om fra to til fire spor og omfatter 900 meter nytt dobbeltspor. Stasjonen samordnes med ny busstasjon og skal være endestasjon til «Fornebu-banen». Planlagt sluttført i 2009. Prisen er anslått til over 1,1 milliarder kroner.



**STARTEN:** Samferdselsministeren startet anleggsarbeidet på nytt spor mellom Sandnes og Stavanger.

## SANDNES-STAVANGER

**270 millioner**

Byggingen av nytt 15 kilometer langt dobbeltspor med tre nye holdeplasser har nettopp startet. Kapasiteten vil teoretisk kunne femdobles når prosjektet etter planen er ferdig i 2009. Dobbeltsporet er anslått å koste nærmere 1,6 milliarder kroner. I statsbudsjettet er det i tillegg satt av 30 millioner kroner til fornying og vedlikehold av eksisterende sporanlegg.

## GANDDAL

**225 millioner**

Ny godsterminal på Ganddal vil erstatte dagens terminaler i Stavanger og Sandnes og sikre en mer rasjonell drift for togselskap og speditører. Anleggsarbeidet skal etter planen være ferdig høsten 2007. Prisanslag: 450 millioner kroner.

## ALNABRU

**80 millioner**

«Navet» i Gods-Norge videreut-

vikles og moderniseres. Blant annet bygges ny containerterminal, tilpasset kombinasjonen av tog og bil. Arbeidene ventes å være ferdig i midten av 2008 og vil da ha kostet anslagsvis 220 millioner kroner.



**MODERNISERES:** På Alnabru skal det blant annet bygges ny containerterminal.

FOTO: RUNE FOSSUM

## GRONG-BODØ

**115 millioner**

Fjernstyring på Nordlandsbanen mellom Grong og Bodø vil føre til økt kapasitet og mer pålitelig togtrafikk. Utbyggingen til Mosjøen vil være ferdig i andre kvartal 2007, mens Mosjøen-Bodø skal være ferdig i 2009.

## BERGEN-FLØEN

**20 millioner**

Dobbeltspor mellom Bergen stasjon og Fløen igangsettes. I tillegg fornyes signal- og sikringsanlegget for 16,5 millioner kroner. Prosjektet er første del av en større utbygging: dobbeltspor Arna-Bergen. Hensikten er å øke kapasiteten og bedre driftssikkerheten for godstrafikken på Bergensbanen.



**LØFT:**

*Skinnesmia på Hauerseter har plass til mange nye skinner, og det trengs i året som kommer.*

► **STASJONER**  
**120 millioner**

50 stasjoner må bygges om for å tilfredsstille sikkerhetsforskriften, og flere stasjoner skal få bedre informasjon og bli mer tilgjengelige for publikum. 40 millioner kroner er satt av for å starte ombygging av Ski stasjon, og det settes i gang arbeider på Voss og i Drammen. Videre fortsetter ombyggingen av Haugenstua i Oslo, Nationaltheatret i Oslo (brannsikring), Strømmen i Akershus, Heimdal i Sør-Trøndelag og Mo i Rana i Nordland.

**SIKKERHETSTILTAK**  
**140 millioner**

Om lag 1000 planoverganger vil de kommende år bli bygd om for å tilfredsstille sikkerhetsforskriften.

Brann- og tunnelsikring vil også bli prioritert i året som kommer.

**KRYSSINGSSPOR**  
**80 millioner**

Kapasiteten på jernbanenettet skal økes, og Jernbaneverket vil planlegge for nye kryssingsspor på alle hovedstrekninger. Neste år prioriteres utbygging av Berg kryssingsspor på Østfoldbanen, Halden driftsbanegård samt hastighetsøkende tiltak på strekningen Trondheim-Steinkjer og dobbeltspor Trondheim-Marienburg.

**KJØP OG PLANLEGGING**  
**81,6 millioner**

Kjøp av grunn og planlegging av nytt dobbeltspor på Østfoldbanen (Kolbotn-Ski) og dobbeltspor-

strekninger på Vestfoldbanen, herunder innkorting av Vestfoldbanen mellom Larvik (Farriseidet) og Porsgrunn. Den såkalte Eidanger-tunnelen vil redusere reisetiden mellom Porsgrunn og Larvik fra 35 minutter til 12-13 minutter.

**TOGRADIO**  
**229 millioner**

GSM-utbyggingen skal i 2007 være ferdig utbygd på hele det norske jernbanenettet.

**BRATTØRA**  
**44 millioner**

Sluttfinansiering av prosjektet med ombygging av Brattøra gods-terminal i Trondheim.



**BYGGES OM:** Mange stasjoner bygges om, blant andre Haugenstua i Oslo.

FOTO: ANDERS HAAKONSEN



**SKINNEBYTTE:** Det skal skiftes skinner, sviller og sporveksler flere steder i året som kommer.

# 180 millioner mer til vedlikehold

Regjeringen foreslår over 1,34 milliarder kroner til jernbanevedlikehold i 2007. Det er en økning på 180 millioner eller om lag 15 prosent i forhold til 2006.

750 millioner kroner av vedlikeholdspotten brukes på fornyelse av anlegg. 440 millioner er satt av til forebyggende vedlikehold og 150 millioner til korrektivt vedlikehold (feilretting).

## Ballastrens

I 2007 prioriteres ballastrens og forberedelse av ballastrens på Bergensbanen, Vestfoldbanen, Sørlandsbanen, Kongsvingerbanen, Østfoldbanen, Nordlandsbanen og Ofotbanen. Ved å rense den forurensede og delvis knuste pukken som sporet ligger i, oppnår man bedre sporkvalitet og får lavere vedlikeholdskostnader.

## Skinne- og svillebytte

Skinner, sviller og sporveksler blir byttet på de deler av jernbanenettet der behovet er størst. Blant annet fortsetter en omfattende utskifting av skinner og sviller på Meråkerbanen, som gjennomgår en full opprustning. Strekningen Sandnes-Stavanger, der byggingen av dobbeltspor nå starter, er også tilgodesett med en omfattende vedlikeholdsinnsetning. Det samme gjelder Mosjøen-Bodø, som får fjernstyring av signalanlegg.

## Signal- og sikringsanlegg

Oppgraderingen av signal- og sikringsanlegg fortsetter både på

Oslo S og på Ofotbanen. På Bergen stasjon må sikringsanlegget fornyes i forbindelse med bygging av dobbeltspor til Fløen. Endelig vil Jernbaneverket starte arbeidet med å fornye sikringsanlegget på Kongsberg stasjon.

## Fjellsikring

Det vil bli gjennomført flere fjellsikringsarbeider. Det gjelder blant annet Bergensbanen, hvor snøoverbygg blir fornyet.

## Bru

På Østfoldbanen blir Rolvøysund bru ved Greåker totalfornyet.

# - Nå er det vår jobb å levere

- Regjeringen har levert et forslag til statsbudsjett som er historisk oppløftende for Jernbaneverket. Nå er det vår jobb å levere. Sammen skal vi vise at samfunnet er tjent med å satse på jernbanen, sier jernbanedirektør Steinar Killi.

**Tekst:** TORE HOLTET

**Foto:** ØYSTEIN GRUE

Et historisk jernbanebudsjett er lagt på bordet: Investeringene økes med over 50 prosent og vedlikeholdspotten med 15 prosent.

- Du har skamrost statsbudsjettet. Hva gleder deg mest?

- Jeg er glad for at Nasjonal transportplan (NTP) følges opp i praksis, og ikke minst for at regjeringen også legger opp til tilsvarende bevilgninger i åra framover.

«Vi må sørge for at vi har nok kapasitet.»

Dette ble bekreftet av statsministeren som var til stede under pressekonferansen da forslaget til samferdsels-

budsjett ble lagt fram. Det siste tar jeg som et sterkt og positivt regn.

## Ny æra

- Du har sagt at «budsjettet peker mot en ny æra for jernbanen.» Hvilke hovedgrep mener du må tas for å få til en moderne norsk jernbane?

- Med én milliard kroner ekstra per år i 10 år så vil jernbanen bli konkurransedyktig på områder der jernbanen har klare samfunnsøkonomiske fortrinn. For persontrafikken gjelder det tettstedene på Østlandet og rundt Bergen, Stavanger og Trondheim. For godstrafikk-

ken handler det om å ruste opp fjerntogstrekningene. Dette er en strategi som de fleste av oss kjenner, men som vi må spikre fast både i vår egen organisasjon og i samfunnet for øvrig.

## Kapasitet

- Det stilles nå store forventninger til resultater for de reisende både på kort og lengre sikt. Hva skal Jernbaneverket gjøre for å «levere varene»?

- For det første skal vi bygge de nye anleggene til rett tid og kostnad. Til dem som spør seg om vi har nok kapasitet i ulike ledd, så vil jeg si: Vi må sørge for at vi har nok kapasitet. Det skal ikke underslås at det siste vil bli en særlig utfordring i et presset anleggsmarked. Men vi må søke etter løsninger. Det er det som er jobben vår.

- For det andre må vi ikke glemme hverdagskvaliteten. Vi har som jobb å bidra til en punktlig og attraktiv jernbane, og det skal prege hele vår organisasjon. På den måten blir også passasjerer og godskunder viktige talspersoner for jernbanen mot politiske beslutningstakere.

## Må rekruttere

- Har JBV i dag det mannskapet som skal til for å få til det vedlikeholdsloftet som forventes i statsbudsjettet?

- Jeg legger ikke skjul på at vårt drifts- og vedlikeholdsapparat ble satt i en vanskelig situasjon da vi ble avkrevd en raskere konkurranseutsetting og nedbemanning enn det vi selv la opp til. Men nå må vi se framover. Vi har svært mange dyktige medarbeidere med en lojalitet til jernbanen som det står respekt av, og vi har fortsatt mye av den rette kompetansen. Likevel må vi ut og rekruttere nye personer til Jernbaneverket, både for å erstatte folk som slutter, og for å øke kapasiteten. Vi kommer til å følge en rekrutteringsplan som vi nå er i ferd med å slutføre for hele organisasjonen. Og vi skal konkurranseutsette prosjekter der dette gir den beste løsningen for jernbanen i Norge.





**OFFENSIV:** – Vi har som jobb å bidra til en punktlig og attraktiv jernbane, og det skal prege hele vår organisasjon, sier en offensiv Steinar Killi.

### Trianglet

– Publikums forhold til jernbanen dreier seg i stor grad om at toget er i rute. Hvordan skal forsinkelsene halveres, slik målet er?

– Vi har bestemt at vi skal tilføre ekstra ressurser til drift og vedlikehold i trianglet Asker – Ski – Lillestrøm, fordi dette er det aller viktigste geografiske området for hele Jernbane-Norge. Vi skal dessuten samarbeide tett med og være lydhøre overfor togselskapene. Når alt kommer til alt, så er kvaliteten på jernbanen et resultat av det JBV, NSB, Flytoget, CargoNet og de mindre togselskapene greier å levere til sammen.

### Krafttak

– Hvordan kan vi raskest mulig få effekt ut av pengene og overføre mest mulig gods fra vei til bane?

– Vi må holde oss til de planer vi har og ikke skifte kurs fra år til år. Derfor bygger vi ferdig terminalen på Ganddal, slik at godstogene kan gå fram og tilbake mellom Oslo og Stavanger på ett døgn. Videre moderniserer vi Alnabruterminalen, selve navet i Gods-Norge. Vi ser også på mulighetene for å bygge forenklede kryssingsspor, slik at vi raskere kan få mest mulig for de pengene vi har fått.

– Samtidig hadde det vært ønskelig at vi i de årlige budsjettene

fikk bevilget en uspesifisert post for raskt å kunne tilpasse oss endringer i markedet.

– På sikt ønsker vi å ta nye krafttak for godstrafikken ved å bygge ut strekning for strekning, sier Steinar Killi, som oppfordrer både ledere og ansatte til å gå sammen også om kortsiktige krafttak:

– Den beste form for samarbeid oppstår når vi beveger oss fra å måtte gjøre noe sammen til å ville gjøre noe sammen. Vår felles jobb er å modernisere norsk jernbane, og den utfordringen skal vi ta på alvor.

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

# Heit høst

- Maken har jeg aldri opplevd! Med sommer til midt i oktober ble årets sveisesesong forlenget med halvannen måned, konstaterer skinnesveiser Ivar Bekkemellem. For når kuldegradene begynner å bite, går bjørnen og skinnesveiseren i hi.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

- I høst har vi vært styggeldige. Normalt pakkes skinnesveiseutstyret bort litt etter at multesesongen definitivt er over. Det blir ikke noe greie på sveisearbeid når gassen fryser og skinnestålet bokstavelig talt krymper. Når temperaturen synker under null, innstilles skinnesveisingen, forklarer Ivar Bekkemellem.

Gjennom vinteren, til vårsola får skikkelig tak igjen i mai, blir skinneskjøter «lasket», og «ka-donk, ka-donk»-punktene må vente til Vårherre skrur på varmen igjen og skinnesveiserne kan gjenoppta arbeidet.

## Forbindelser

Jernbanemagasinet møter ottaværingen Ivar Bekkemellem sammen med kollegene Johnny Kvislen fra Ringebu og heidølen Jan Leirflaten i solrenningen på Dovrebanen mellom Dombås og Dovre stasjon. Det er langt på høst, med stadig skarpere luft i morgentimene før sola får tak. Karene lempere tungt sveiseutstyr; propan- og oksygenflasker fra bil og opp til sporet

så svetten pipler på panne og rygg. Arbeidsantrekket er fremdeles T-skjorte og tynn arbeidsbukse - i oktober.

Jo da. Han er i slekt med barne- og likestillingsminister Karita Bekkemellem. Hun pleier å stikke innom onkel Ivar på hytta mellom Mysusetter og Rondvassbu i løpet av sommeren, bekrefter Ivar.

## Hvor er lærlingene?

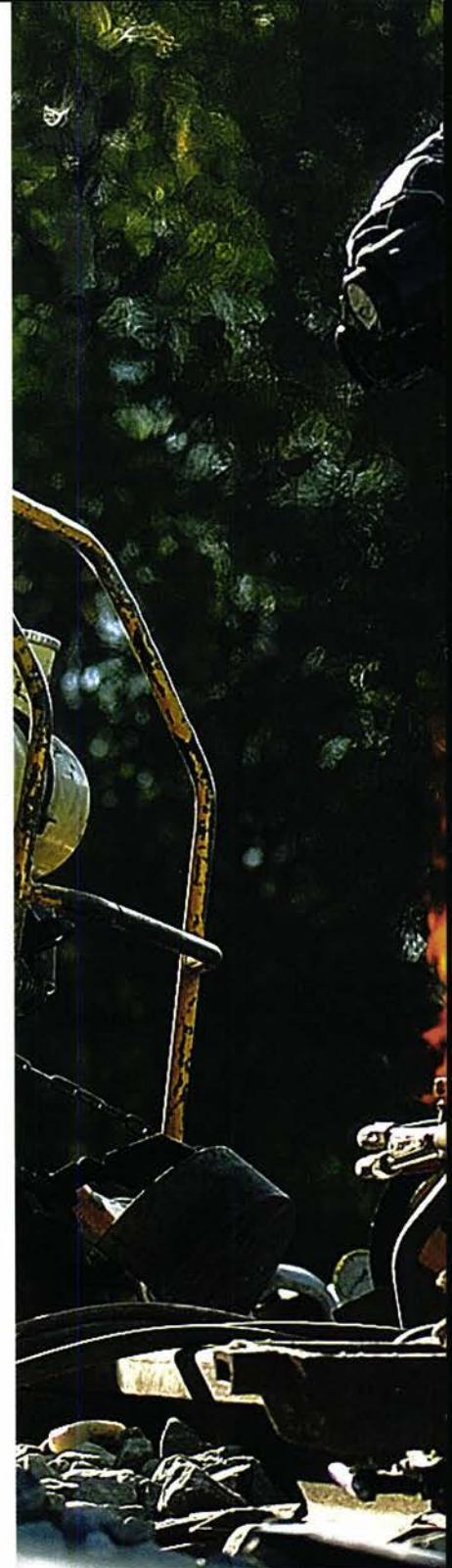
- Med gjennomsnittsalder på godt over 50 år i arbeidslaget vårt må noen tenke på rekruttering og opplæring av yngre krefter, mener Ivar Bekkemellem. Johnny Kvislen og Jan Leirflaten er enige. I lys av neste års oppløftende jernbanebudsjett må det være behov for yngre folk som vil satse fremtiden på politiske løfter om mer penger til vedlikehold og fornyelse på jernbanen.

- Det trengs. For skal forfall og slitasje på dagens anlegg stanses, må det folk og kompetanse til. Fagarbeidere som daglig jobber ute i sporet, er bekymret etter at vedlikehold i stikkrenner og tilførselsgrøfter er blitt nedprioritert gjennom mange år, påpeker Ivar Bekkemellem.

## 2450 grader

Tilfeldigheter ville det slik at Ivar Bekkemellem som nyutdannet banearbeider midt på 70-tallet kom i kontakt med skinnesveisermiljøet. Sveisefaget virket så interessant at han søkte plass på et sveisekurs i Järnvägsskolans regi på Klippan i Sverige. Etter noen år på Lillehammer og sveiseutdannelse ble han stasjonert hjemme på Otta.

«I høst har vi vært styggeldige»



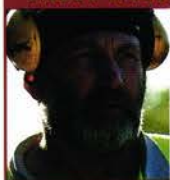
**LANG SESONG:** Med sommertemperatur og Bekkemellem på Dovre- og Raumabanen i å

- Nå jobber jeg mest med skinnesveising i sommerhalvåret, forteller Ivar Bekkemellem mens stålet varmes opp til 2450 grader (!) før det fylles i åpningen mellom skinneendene.

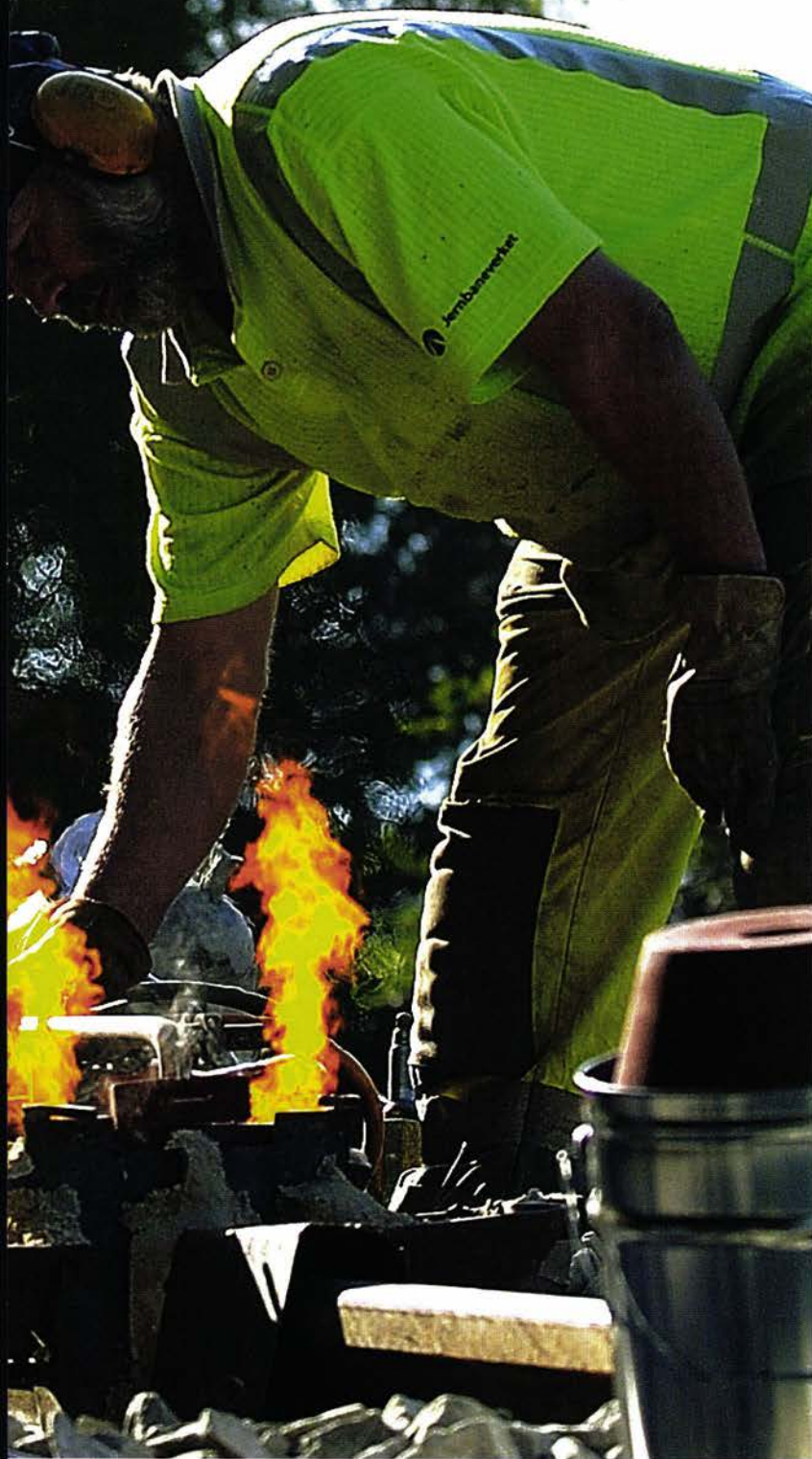
## «Nøytralisering»

Før helsveisingen kan starte, går sveiselaget nøye til verks. Skinneendene frigjøres fra svillefestene. Deretter beregnes skinneforlengelse med millimeternøyaktighet.

## MIN ARBEIDSDAG



**NAVN:** Ivar Bekkemellem (55)  
**TITTEL:** Sveiseleder  
**ANSATT:** 1972  
**STARTET SOM:** Aspirant  
**BOR:** Otta



7-skjorte langt ute i oktober ble det en historisk lang sveisesesong for Ivar

Jan Leirflaten står klar med en støpeform, mens Johnny Kvislen tetter den med en sementlignende spesialsand slik at sveiestedet ikke skal renne ut.

Den blanke bøtta med den karakteristiske keramikkhatten plasseres over forma før sveiseflammen brukes til å starte selve sveisingen. Johnny sekunderer Ivar med stoppeklokka, mens sveisebasen kontrollerer at alt går som det skal med sveisebriller.

– Hvordan ligger dere an? kauer hovedsikkerhetsmann Simen Haugrud fra Dombås.

– Er det klart for tog om 15 minutter?

– Ja! Om bare slipemaskina starter, er alt klart.

Sytten minutter senere passerer tog «42» fra Trondheim på vei mot Oslo på nysveiset stål – uten ett eneste «ka-donk».

## SAGT OM JERNBANEN



«Ja, Liv Signe har sanneleg klart det. Når vi kjem til to tusen og sju. Eit budsjett nesten heilt utan make. Det er nesten knapt til å tru!»

**STEINAR KILLI**  
Jernbanedirektør

«Hele Sør-Norges jernbanesystem, både intercitytogene fra Buskerud og Vestfold og ikke minst Sørlandsbanen og Bergensbanen, i tillegg til godstrafikken, vil nytte godt av at denne flaskehalsen inn mot hovedstaden utvides. Vi gleder oss derfor over at de 815 millionene til dobbeltsporet faktisk kommer.»

**ASKER OG BÆRUMS BUDSTIKKE**  
leder

«Nå har jeg jobbet i 15 år med dobbeltsporet Sandnes-Stavanger. Nå kommer det! Det har sittet langt inne, og det har vært hard jobbing, men i dag er jeg kjempeglad.»

**HALLGEIR LANGELAND**  
Stortingrepresentant (SV), Rogaland

«Dette er en merkedag! Vi har holdt på med denne saken veldig lenge. Første gang jeg var med på et vedtak om Eidangertunnelen, var i 1992.»

**ELISABETH A. NILSEN**  
Tidl. ordfører i Porsgrunn

«Jeg er skuffet og lei meg over den manglende satsingen på Vestfoldbanen i forslaget til statsbudsjett for 2007. Med økningen på nær en milliard kroner til jernbaneforvaltning burde dobbeltsporet Barkåker-Tønsberg ha fått klar-signal.»

**TOVE LISBET VASVIK**  
Fylkesordfører (Ap), Vestfold

# Ny svensk regjering stopper Citybanan

Den nye, borgerlige alliansen som har overtatt makten i Sverige, vil stoppe byggingen av Citybanan - den seks kilometer lange tunnelen med dobbeltspor og stasjoner under Stockholm sentrum. I stedet vil de bygge ett spor på bakken.

**Tekst:** TORE HOLTET

I dag er kapasiteten gjennom Stockholm sentrum helt sprengt. Det er rett og slett ikke plass til flere tog enn de 550 togene som presses gjennom flaskehalsen fra 1871.

Derfor har Riksdagen enstemmig vedtatt å bygge en helt ny jernbanetunnel under byen, med dobbeltspor og to nye underjordiske stasjoner.

Prisen for det kompliserte prosjektet ble først anslått til 7,5 milliarder kroner. Senere er kostnadsoverslaget økt til 13,5 milliarder svenske kroner.

## «Debatt-bombe»

Det var gjennom en debattartikkel i Dagens Nyheter 1. oktober i år at den borgerlige alliansen slapp bomben: De nye regjeringspartiene i Sverige vil stoppe hele tunnelprosjektet og heller bygge et tredje spor på bakken. Ett av argumentene er at et slikt spor både blir rimeligere og raskere å bygge, mens Citybanan vil ramme andre viktige investeringer innenfor helsevesen og annen kollektivtrafikk i og rundt Stockholm.

Statsminister Fredrik Reinfeldt og de andre borgerlige partilederne poengterer at Citybanan er det mest komplekse infrastrukturprosjektet som noensinne er planlagt i Sverige. De viser videre til erfaringene fra den skandaleomsuste tunnelbyggingen i Hallandsåsen og trekker fram at grunnforholdene også er vanskelige under Stockholm. Derfor vil de heller bruke de omtalte milliardene på andre formål, blant annet til annen nødvendig infrastruktur.

## Ikke raskere

Utspillet fra de borgerlige møter ingen begeistring i Banverket, som i 2002 fikk i oppdrag å bygge Citybanan. Regionsjef Kjell-Åke Averstad viser til at et tredje spor tidligere er blitt forkastet av flere grunner.

– Framfor alt løser det ikke behovet for sporkapasitet. Etterspørselen etter togtrafikk øker nemlig raskere enn det gamle prog-



noser viser. Bygges det et tredje spor, trenger vi et fjerde på lengre sikt, sier han og minner om at Citybanan-prosjektet allerede har kostet en milliard kroner. I tillegg er det skrevet kontrakter for flere hundre millioner kroner. Averstad betviler dessuten at et helt nytt jernbanespor gjennom Stockholm by vil kunne stå ferdig tidligere enn den påbegynte tunnelen.

## - Ansvarsløst

«Skrotingen» av Citybanan er blitt møtt med skarpe politiske reaksjoner.

– Ansvarsløst, sier tidligere miljøvernminister Lena Somme-stad. Hun er forskrekket over at den borgerlige alliansen, uten noen som helst analyse og diskusjon, avbryter det hun betegner som et av Sveriges viktigste infrastrukturprosjekter.

## Citybanan

- Nytt seks kilometer dobbeltspor i tunnel gjennom Stockholm sentrum.
- To nye, underjordiske stasjoner ved Odenplan i nord og i City ved T-banecentralen, den siste med fire spor.
- Prisen er økt fra 7,5 til 13,5 milliarder svenske kroner. Staten ved Banverket skal dekke 75 prosent av kostnadene mens fylkeskommunen og kommunen skal dele resten.
- Prosjektet er planlagt ferdig 2013.
- Den nye banen vil doble kapasiteten fra dagens 24 til 48 tog i timen.
- Kapasiteten kan økes ytterligere med seks tog i timen ved å utvide stasjonene i nord og sør til fire spor.
- Den nye banen er forbeholdt lokaltrafikken.



**I GANG:** Byggingen av Citybanan er i gang og har allerede kostet en milliard kroner. Her bygges en arbeidstunnel for en ny underjordisk stasjon i bykjernen av Stockholm.

FOTO: GÖRAN FÄLT, RALLAREN

Tidligere statsminister Göran Persson er overrasket over at den nye regjeringen trolig stopper hele jernbaneanbyggingen, og at man «sannsynligvis tvinges til å komme tilbake med den gamle løsningen en gang til om noen år.»

**- Fortsatt flaskehals**

Roger Kristensson leder Järnvägsforum, som representerer store deler av svensk jernbane. Han er overrasket over av en ny regjering ser bort fra et enstemmig vedtak i Riksdagen og stopper det han betegner som det viktigste tiltaket for svensk jernbane i åra framover.

- I forhold til Citybanan blir et

tredje jernbanespor gjennom Stockholm bare et provisorium. Bygges det ikke en ny tunnel med to spor og nye stasjoner, vil Stockholm fremdeles bli en flaskehals for resten av svensk jernbane, konkluderer Roger Kristensson.

PS! Banverket har fått i oppdrag å utrede alternative løsninger. Det innebærer likevel at Citybanan fortsatt planlegges.

**STOPPES:** Hvis regjeringspartene i Sverige gjør ord til handling, så stoppes arbeidet med å fjerne flaskehalsen på det svenske jernbanenettet.

SLIK SATSER SVENSKENE

## Fjerner flaskehals - dobler kapasiteten

**UNIK:** Byggingen av Citybanan med to spor og nye stasjoner vil øke kapasiteten på det svenske jernbanenettet. Den vil være en stårløst klar om noen år.

**STOCKHOLM:** Dagens jernbane fra 1871 gjennom Stockholm sentrum er den trangeste flaskehalsen på det svenske jernbanenettet. Den vil være en stårløst klar om noen år.

**Her er den nye løsningen:** Det nye jernbanenettet gjennom Stockholm sentrum vil ha to spor og nye stasjoner. Dette vil øke kapasiteten på det svenske jernbanenettet.

**Russiske biler i tunnel:** Jernbanen i Stockholm vil bli et nytt jernbanesentrum gjennom Stockholm sentrum helt sprengt.

**Nettet er en del av:** Det nye jernbanenettet gjennom Stockholm sentrum vil ha to spor og nye stasjoner. Dette vil øke kapasiteten på det svenske jernbanenettet.

**Nettet er en del av:** Det nye jernbanenettet gjennom Stockholm sentrum vil ha to spor og nye stasjoner. Dette vil øke kapasiteten på det svenske jernbanenettet.

# Nytt milliardløft til dansk jernbane

**FREDERIKSHAVN/KØBENHAVN:** Etter to «helvetessommer» måtte trafikkminister Flemming Hansen og hans medsammensvorne i Folketinget grave fram nye milliarder i et nytt forsøk på å få den danske jernbanen på skinner igjen.

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN

Men det er ikke gjort i en fei å få et totalt nedslitt jernbanenett opp og stå. Det har både Banedanmarks ledelse og politikerne på Christiansborg i Kongens by dyrt og smertelig fått erfare.

## Perfekt

I et intervju med Jernbanemagasinet høsten 2003, etter inngåelsen av Trafikkavtalen for perioden 2005-2014, uttalte trafikkminister Flemming Hansen (Det Konservative Folkeparti):

«De første fem årene vil gå med til å utvide kapasiteten og rette opp fortidens synder. De neste fem årene innledes arbeidet med å gjøre banenettet helt perfekt».

Banedanmarks tekniske direktør, Eigil Sabroe, kunne våren 2006 forsikre Jernbanemagasinet lesere om at det ikke skulle bli noen ny «helvetessommer» på det danske jernbanenettet. Sabroe kunne også fortelle hvordan Banedanmark skulle nå sin visjon om å «skape og drive Europas mest moderne jernbane med høy effektivitet».

## Orket ikke mer

Årets sommer og høst ble nok helt annerledes enn de to herrene ønsket seg. I stedet for færre nedsettelse

av hastigheten på grunn av nedslitte skinner ble det en kraftig økning fra forrige sommer.

Ifølge Dansk Jernbaneforbund ble det så ille at mange av deres medlemmer ikke orket å jobbe om bord på togene mer og sykemeldte seg. De orket rett og slett ikke mer kjøft og – enkelte ganger – fysiske overgrep etter perioder med daglige forsinkelser.

## Annen gang

For annen gang på ett år måtte derfor trafikkminister Flemming Hansen og hans kolleger i regjeringen fra Venstre og Det Konservative Folkeparti og deres støttespillere fra tidligere trafikkavtaler, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre, grave dypt i pengekista.

Trafikkavtalen, danskenes NTP, fra 2003 har vist seg ikke å strekke til. Gjennom en ny avtale i fjor høst ble rammene for vedlikehold og fornyelser økt med om lag én milliard kroner for perioden 2005-2014. Nå spytter de fire partiene i ytterligere om lag 4,7 milliarder danske kroner til vedlikehold og fornyelse av sporene i de neste åtte årene.

## Fortsatt forsinkelser

– Målet med den nye avtalen er å sikre en landsomfattende gjenopp-

retting av jernbanen, sier trafikkminister Flemming Hansen i en kommentar. Men på grunn av jernbanens nåværende tilstand kan det «fortsatt forekomme vesentlige forsinkelser i togtrafikken de nærmeste to til fire årene,» heter det i den nye Trafikkavtalen.

Trafikkministeren kan derfor ikke love at hva han kaller en «velfungerende og effektiv jernbane med flere tog i rute til glede for passasjerene» før om to-fire år.

Målet er å få 35.000 færre forsinkelser i året innen det herrens danske år 2014. Da skal Banedanmark og politikerne ta det neste store skrittet, nemlig en total utskifting av signalsystemene.

At dansk jernbane fortsatt ikke går på skinner, fikk Jernbanemagasinet utsendte medarbeider sjøl oppleve for kort tiden siden. Flere ganger på strekningen mellom Frederikshavn og København måtte det såkalte InterCityLyn-toget av ulike årsaker ty til saktekjøring. Resultatet ble en halv time forsinket ankomst inn til Hovedbanegården.

«... politisk vilje til endelig å gjøre noe med jernbanen»

## Historisk avtale

Banedanmark og DSB er tilfreds med den nye Trafikkavtalen. – Nå





**NATTARBEID:** Slipetog kjøres om natta ved Bokorp stasjon. Banedanmark setter nå alle kluter til for å ta igjen etterslepet på vedlikehold og sørge for bedre punktlighet.

FOTO: BANEDANMARK

er forutsetningene for å gjenetablere en velfungerende jernbane i Danmark på plass, sier administrerende direktør Jesper Hansen i Banedanmark og betegner avtalen som historisk.

Avtalen betyr at 42 prosent eller over 1.300 kilometer spor skal skiftes ut. Videre skal 800 bruer

fornyes og 600 kilometer grøfter renskes. Dessuten skal deler av kjøreledningsnett og telenett skiftes ut. Målet er videre at etterslepet på vedlikeholdet skal være innhentet i løpet av tre år.

– Det har vært en hard tid både for de reisende og personalet, men heldigvis har det gitt en felles

erkjennelse at det er store behov for å skyte penger inn i jernbanen. Derfor er vi glade for at det er politisk vilje til endelig å gjøre noe med jernbanen, sier konstituert administrerende direktør i DSB, Søren Eriksen.

[svein.erik.bakken@jbv.no](mailto:svein.erik.bakken@jbv.no)



**OVERSKUDD:** *Persontogene til NSB gir stadig økte inntekter, samtidig som NSB greier å kutte kostnader.*

## Ny NSB-rekord

NSB kan notere seg for nok et rekordresultat. Konsernet hadde i årets åtte første måneder et overskudd på 433 millioner kroner. Størstedelen av overskuddet kommer fra persontogvirksomheten.

NSB opplyser at resultatet er 69 prosent bedre enn til samme tid i fjor. Driftsresultatet for persontogtrafikken er 277 millioner kroner til og med august, og årsaken er ifølge selskapet både økte inntekter og lavere driftsutgifter. Bussvirksomheten hadde et overskudd på 102 millioner og eiendomsvirksomheten bidrar med 91 millioner av overskuddet i årets åtte første måneder. Godstrafikken viser et underskudd på to millioner kroner, noe som skyldes tap på virksomheten i Sverige, mens den norske godstrafikken går godt.

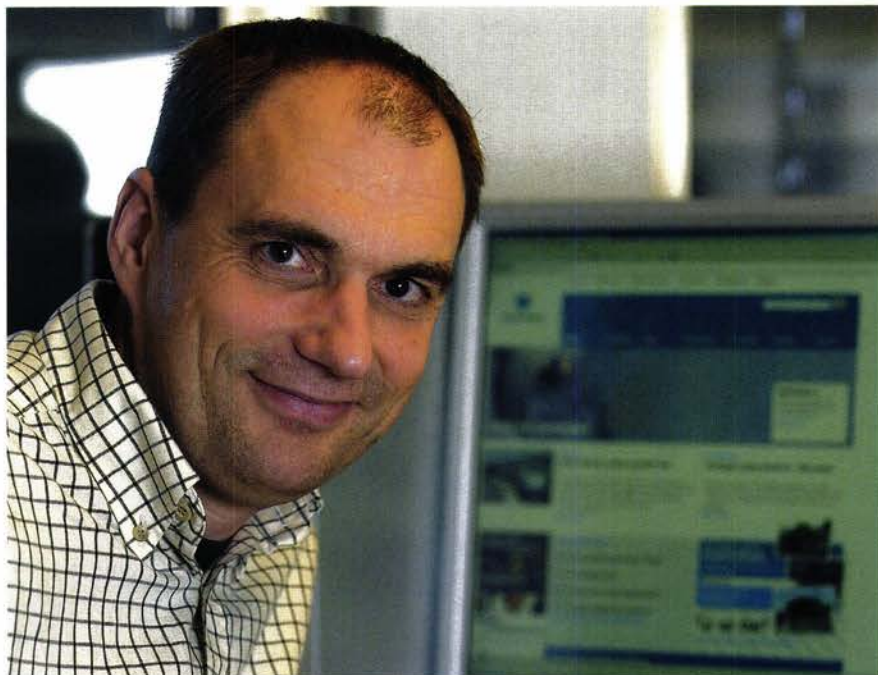
## Skansenbrua går i dvale

Onsdag 1. november går Skansenbrua i Trondheim inn i en lang dvale. De som vil se brua gå opp, må da vente til 1. april 2008.

Den 1. november blir Skansenbrua stengt i liggende posisjon. Årsaken er byggingen av Nordre avlastingsvei over Brattøra.

- Når brua likevel ligger nede og i ro, benytter vi sjansen til å sandblåse og male den og samtidig utføre andre vedlikeholdsoppgaver på brua, forteller senioringeniør Terje Nordstrand.

(Bananettet)



**NY DRAKT:** *De nye nettsidene hentes raskere fram på skjermen, samtidig som de presenterer informasjonen i ny drakt, forklarer nettedaktør Njål Svingheim.*

FOTO: ØYSTEIN GRUE

## Nye hjemmesider

Torsdag 26. oktober ble Jernbaneverkets nye hjemmesider på internett lansert. Sidene framstår nå som mer moderne, raskere å laste ned og mer funksjonelle, sier nettedaktør Njål Svingheim.

Arbeidet med å modernisere Jernbaneverkets nettsider har pågått i vel ett år.

### Ny drakt

- Bakgrunnen er at det gamle nettstedet etter hvert framsto som umoderne i uttrykket og at funksjonaliteten etter hvert ble lavere ved at stadig nye elementer måtte innpasses i den gamle løsningen. De nye nettsidene er langt raskere å få frem på skjermen, samtidig som de presenterer informasjonen i ny drakt.

- Layouten er endret i tråd med generelle utviklingstrekk for offentlige nettsteder, samtidig som Jernbaneverkets visuelle profil selvsagt fortsatt ligger til grunn. Innholdet på nettstedet er i hovedsak gjenkjennbart fra de gamle nettsidene, men en del elementer er løftet fram fordi

de er viktige for JBVs omdømme. Dette gjelder særlig seksjonene for sikkerhet og miljø.

### Virtuell togreise

En nyhet som presenteres samtidig, er den « virtuelle togreisen». Der presenteres banestrekninger som har mye å by på i opplevelses- og turistsammenheng, slik at en kan få et inntrykk av strekningen fra sin egen PC.

Her kan alle bildene gjøres større når man tar «en stopp» under veis. Den virtuelle togreisen kan også printes og tas med som en reiseguide på toget. Foreløpig er Bergensbanen presentert slik, men flere strekninger vil komme til etter hvert. Ta en titt selv og gjør deg kjent på nye

[www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)





«TERROR»: Helhjertet innsats da «en bombe eksploderte om bord på et lokaltog på Oslo S» under Øvelse 2006.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

## Nyttig beredskapsøvelse

Jernbaneverket hadde stor nytte av den 30 timer lange sammenhengende beredskapsøvelsen som ble gjennomført i Oslo 18. oktober

**Tekst:** OLAV NORDLI

Over 40 ulike etater og institusjoner deltok på Øvelse 2006, som skulle teste samfunnets evne og kapasitet til å håndtere konsekvensene av et omfattende terroranslag. Scenariet for øvelsen var flere terrorangrep i sentrum av byen, hvor det blant annet eksploderte en bombe om bord på et lokaltog på Oslo S. Natt til onsdag 19. oktober ble det også gjennomført evakuering av et flytog i Romeriksporten.

- For Jernbaneverkets del er det spesielt tre plan hvor denne øvelsen har vært nyttig, sier etatsdirektør Svein Horrisland.

- For det første har vi prøvd våre varslingsrutiner og innsats på skadestedet ved alvorlige ulykker. Vi fikk også testet mobilisering og organisering av regional og sentral kriseledelse, samt samhandling med togselskapene, politiet og myndighetene. Dessuten har vi blitt drillet i mediehåndtering og informasjonsarbeid under høyt press, opplyser han og legger til:

- Det har vært helhjertet innsats fra alle involverte, og mitt førsteinntrykk er i hovedsak positivt. Samtidig avdekker store øvelser bestandig områder hvor vi kan og bør bli bedre, og i tida framover blir det en viktig oppgave å gjennomgå erfaringene og trekke lærdom av øvelsen. ■

## JBV mot tyvfiske

Ansatte i Jernbaneverket kan brukes til mangt. I høst har de bidratt til å følge med i om det foregår noe muffens ved utløpet av elva i Rombakbotn. Etter at Narvik og Omegn Jeger og fiskerforening gjennom flere år har lagt ned et stort arbeid med å få opp fiskebestanden i elva, har det lokket tyvfiskere på banen. Best utsikt til elveosen har de som ferdes langs Ofotbanen oppe i lia overfor Rombakbotn. Derfor har JBV-ansatte i høst blitt bedt om å holde et ekstra øye med elveosen.

## Film om lokfører

Den norske filmskaperen Bent Hamer, kjent fra kritikerroste filmer som Eggs, Salmer fra kjøkkenet og Factotum, har fått finansieringen på plass til en ny film. Den skal handle om lokfører Odd Horten. Han har kjørt på Bergensbanen i en mannsalder, men tar nå sin siste tur før han blir pensjonist. Innspillingen til denne filmen, som omtales som en melankolsk komedie, starter i vinter. Du skal kunne få se den neste jul.

## Historisk kontrakt

Atkins Danmark skal prosjektere jernbanetekniske anlegg på Ski stasjon. Dette er første gang Utbygging har inngått kontrakt med et utenlandsk rådgiverfirma.

Atkins, som opprinnelig er et britisk selskap, er et av verdens største konsulentfirmaer med over 15.000 ansatte og kontorer eller datterselskaper i en rekke land.

Prosjekteringsleder Martin Skipperud opplyser at kontrakten har en verdi på om lag ni millioner kroner og omfatter prosjektering av alle jernbanetekniske anlegg i første byggetrinn på Ski stasjon.

- Det blir en ny og spennende erfaring å samarbeide med et dansk firma, sier Skipperud, som smilende legger til at han har begynt å øve seg på den danske tellemåten.

(Banenettet)



# - Hva er en dverg?

**BERGEN:** - En dverg? Har ikke peiling, svarer den nye regiondirektøren og ler godt av sine egne mangelfulle detaljkunnskaper om jernbane. Den nye sjefen i Jernbaneverket Region Vest ser seg først og fremst som en lagbygger.

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN

**Foto:** HELGE SKODVIN

- Jeg har kjempegode medarbeidere, og Bergensbanen og Sørlandsbanen er antagelig de to beste banene på det norske jernbanenettet. Min hovedoppgave er å bygge opp et lag, slik at Bergensbanen lærer av Sørlandsbanen og vice versa. Klarer jeg å få til det, så er det ikke så farlig om jeg ikke vet hva en dverg er eller kan så mye fagdetaljer om jernbane i dag, men jeg er veldig lærenem!

## Ikke ukjent

Nå er ikke sivilingeniøren med byplanlegging som hovedfag ukjent verken med skinner, baner eller store utbygginger. De siste fem årene har han vært prosjektleder for Bybanen i Bergen. Før det bygde og driftet han kjøpesentre for to av Nordvestlandets desidert mest vellykkede «kjøpmenn», Erik Berg og Stig O. Jacobsen i Berg Jacobsen Gruppen AS i Molde. De to er blant annet kjent for sine tette forbindelser med Stein Erik Rimi-Hagen, Bjørn Rune Gjelsten og tidligere statsminister Kjell Magne Bondevik.

Stendals første jobb etter NTH var fire år som lærer. Deretter jobbet han som teknisk ingeniør i kommunene Misund og Molde i Romsdalen og i Svolvær i Lofoten.

## «Klatrefamilien»

Klatring og seiling er Stendals store

**LER:** Lars Christian Stendal ler godt av at han ikke kan noe om «dvergen» eller dvergsignalet på stasjonsområdet.

hobby. Nå er ikke han far sjøl den eneste i familien Stendal som er fascinert av denne, hva mange vil si, vågale og dristige sporten. Datteren er i norgestoppen, mens sønnen mer holder farens nivå.

Som leder i Norges Klatreforbund opplevde Stendal mange redningsaksjoner i forbindelse med ulykker som ekstremt improviserte og lite organiserte.

- For å sikre oss at en ble hentet ned på en ordentlig måte, etablerte vi åtte redningsgrupper over hele landet. I dag er folkene fra disse gruppene de eneste sivile som er med Sea King helikoptrene fra 330 skvadronen under redningsaksjoner i fjellet.

## Kan sikkerhet

- Så det å hente folk ut fra fjellvegger og fra annet vanskelig tilgjengelig terreng, det er jeg god på. Jeg har også god kunnskap om og forståelse for ras- og skredfare.

- Forståelsen for og betydningen av sikkerhet og barriereoppbygging er jeg derfor godt kjent med via min hobby og ytterligere kjent med i forbindelse med jobben som prosjektleder for Bybanen. Den sikkerhetsfaglige forståelsen er noe jeg derfor tar med meg inn i jobben i Jernbaneverket.

## Lærepenger

Stendal har stor forståelse og respekt for de til dels krevende og ekstreme naturforholdene på de to banene som han nå har hovedansvaret for.

- De klimaendringene som vi nå ser, gjør at vi må øke aktsomheten ytterligere. En del av de episodene som vi hadde på Bergensbanen i fjor, gav oss således gode pedago-

giske lærepenger.

- Endringene i klima og mer ekstremvær gjør at vi trolig kommer til å oppleve ras der det ikke har gått ras før. Det innebærer blant annet at vi må sikre oss mot ras på steder det til nå ikke har vært ansett som nødvendig. Vi må i det hele tenke grundig gjennom om det er en del ting vi i framtiden må gjøre annerledes enn vi har gjort til nå.

## I motvind

- Hvilke erfaringer får du mest nytte av som regiondirektør i Jernbaneverket, klatringen, seilingen eller arbeidet med Bybanen i Bergen?

- Jeg tror jeg får veldig god nytte av alle tre. Det å klatre sikkert dreier seg mye om å forstå konsekvenser av sine handlinger, vurdere og forstå risikoer og vite hvordan en skal forholde seg til dem og agere ut fra det.

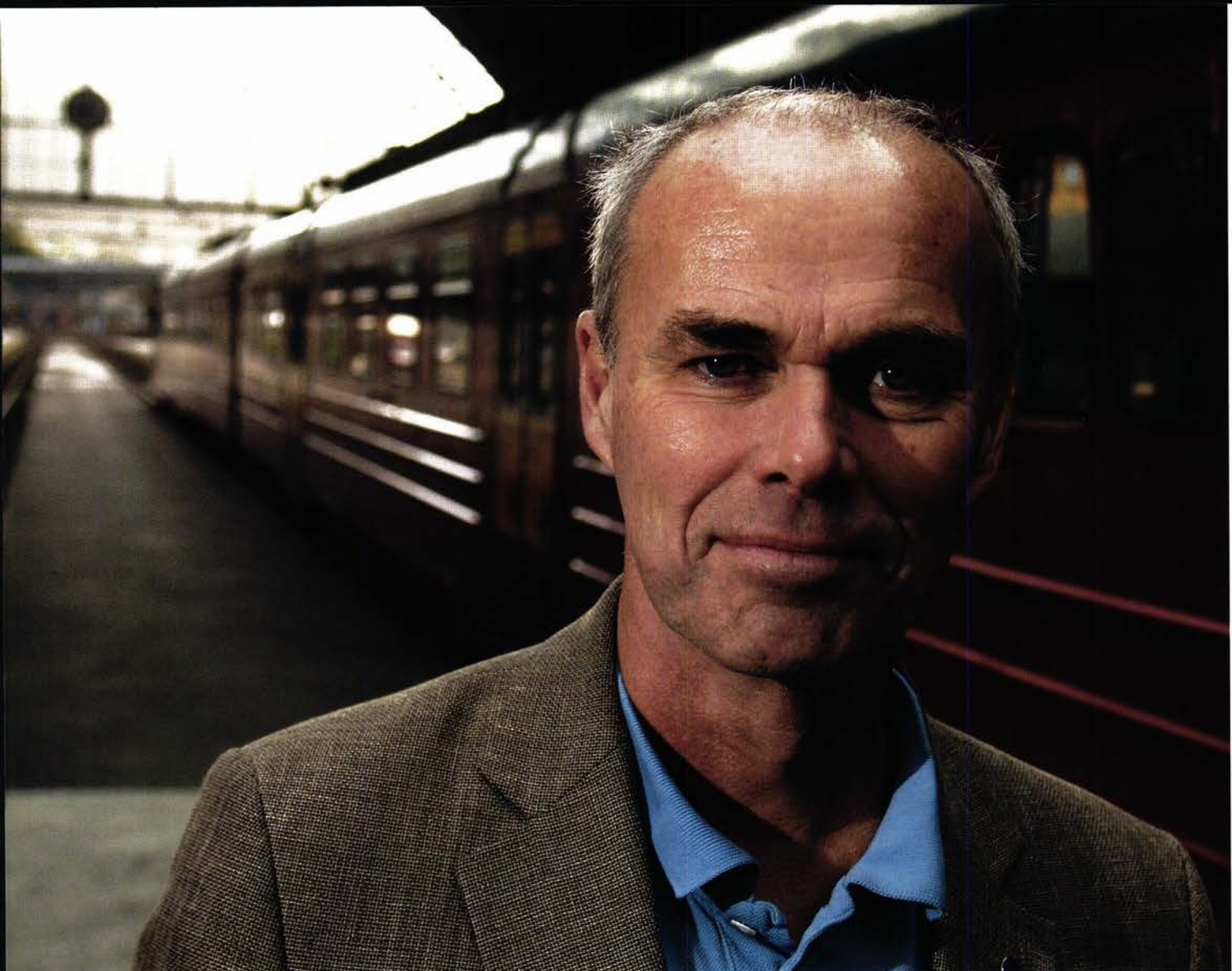
- Nyttige erfaringer fra seilingen er både at vinden skifter og at det går fint an å seile også i motvind, sier han og humrer fornøyd av sitt eget budskaps dobbelte betydning.

## Ligge på været

Nå er det ikke bare i seiling Stendal har fått nyttig erfaring fra å jobbe i motvind.

- I bybaneprojektet jobbet vi i fem år før vi fikk et vedtak om utbygging. Da vi underveis møtte motvind, lå vi litt på været for så å gå for fulle seil når vinden igjen blåste vår vei.

«Lærdommen er å være langsiktig og utålmodig, men likevel ha utholdenhet ...»



**SNART 100:** Bergensbanen er 100 år i 2009, og regiondirektoren har ønskelisten klar.

- – Lærdommen er at det er viktig å være langsiktig og utålmodig, men likevel ha utholdenhet for å nå målene.

– En annen erfaring fra Bybanen er viktigheten av å gire en organisasjon, slik at alle vil gjøre en god jobb og dermed gleder seg over å være på jobb.

#### **Pådriver**

– Bør JBV engasjere seg sterkere i bybaneutvikling?

– Ja, jeg tror det, fordi Jernbaneløstverkets jobb er å stille infrastruktur til disposisjon for å gi et best mulig togtilbud til flest mulig. For å nå det målet må vi i og omkring de store byene også tenke på bybaner eller kombinerte baner som muligheter.

– Første byggetrinn av Bybanen i Bergen mellom sentrum og Nesttun er ti kilometer lang og skal

frakte hele 6,5 millioner passasjerer i året. Det er mer enn Gardermobanen gjør i dag og det til en brøkdel av prisen, understreker Stendal og viser til at bybaner og kombibaner har hatt stor suksess i mange byer i Europa.

– Så du vil være en pådriver for et sterkere engasjement i utbygging av by- og kombibaner?

– Ja, vi må gå mer uhildet inn og finne ut hva som produserer mest mulig trafikk, og hva som gir flest mulig folk et godt togtilbud. Dobbeltsporprosjektet i Stavanger blir i så måte en slags test. Der har vi i Region Vest muligheten til å ta et grep, og det har vi tenkt å gjøre.

#### **Jubileumsgaven**

– Hva vil være den beste jubileumsgaven fra Stortinget når Bergensbanen fyller 100 år i 2009?

– En ny Ulriken tunnel og utbygging av Ringeriksbanen.

– Heller det enn høyhastighetsbane?

– Jeg mener det ikke er noen motsetning mellom en høyhastighetsbane og Bergensbanen. Bergensbanen vil også i framtiden være en viktig godsbane. En høyhastighetsbane vil først og fremst ha sitt pré i forhold til persontrafikk og være et godt alternativ til flyet.

– Når kan du bruke toget til dagsmøter i Oslo?

– Dersom Stortinget bevilger penger til Ringeriksbanen og Ulriken tunnel innen 2009, kan vi kanskje gjøre det i 2012.

– Får du tid til seiling og klatring når du tatt på deg denne jobben her?

– Ja, jeg tror ikke at det er antall timer, men kvaliteten på det du gjør når du er på jobb som teller mest. Når jeg seiler og klatrer litt, så blir jeg bedre på jobben også. I tillegg blir jeg et snillere menneske, avslutter Lars Christian Stendal.

«Det går fint an å seile også i motvind»



**NORGESREKORD?:** Nesten en kvart milliard kroner måtte til for det siste toget kunne kjøre over den utskjelte planovergangen på Grønland i Drammen.

# Slutt på 140 års forargelse

**DRAMMEN:** Onsdag 1. november ble den sterkt trafikkerte Grønland planovergang i Drammen stengt for godt. Samtidig ble en av norgeshistoriens dyreste underganger åpnet.

**Tekst og foto:** NJÅL SVINGHEIM

170 ganger i døgnet har bommene senket seg og skapt lange køer og ofte farlige situasjoner for vegtrafikken midt i Drammens sentrum.

## Utskjelt

Litt før klokken 13.30 onsdag 1. november kjørte det siste toget – tog 76 fra Stavanger – over den utskjelte planovergangen på Grønland i Drammen. Samtidig åpnet den nye firefeltsvegen under jernbanen litt lenger vest.

– Grønland planovergang er stengt for all trafikk og blir formelt lagt ned fredag 3. november når permanente gjerder er på plass, opplyser senioringeniør Ivar Magnussen i Jernbaneverket Infrastruktur i Drammen.

## Stor trafikk

Den nye undergangen har fire felt, og det sier det meste om hvor stor vegtrafikken har vært over overgangen.

Det har også vært stor togtrafikk på stedet. Alle tog mot Vestfold, Kongsberg, Sørlandsbanen og Bergensbanen kjører her, samt alle godstogene til og fra Sundland skiftestasjon. Summen av dette er at bommene har hevet og senket seg mer enn 170 ganger i døgnet.

## Siden 1866

Helt siden Randsfjordbanen ble tatt i bruk fram til Vikersund i 1866, har det vært planovergang på stedet. Bommene var manuelt betjent til Drammen stasjon fikk sikringsanlegg i 1931.

Da politiet for noen år siden flyttet til Grønland, var en av betingelsene at det skulle bygges en undergang. Det ble da åpnet en fotgjengerundergang som også kan benyttes av politibiler under utrykning.

Kreftings gate, som nå er åpnet, har kostet om lag 240 millioner kroner og er en del av den såkalte vegpakke Drammen. Jernbaneverket har bidratt med midler i forbindelse med byggingen av selve undergangen.

– Vi er svært glade for at vi nå kan stenge denne planovergangen, sier fungerende banesjef Bjørn Ståle Varnes i Jernbaneverket til BaneNettet.

[njal.svingheim@jvb.no](mailto:njal.svingheim@jvb.no)

# Det er jernbanens år

Med et historisk statsbudsjett og utredningen av høyhastighetsbaner vil 2007 bli et merkeår for jernbanen i Norge, skriver stortingsrepresentant Irene Johansen.

I Stortingets debatt om Nasjonal transportplan (NTP) avsluttet saksordfører Oddbjørg Starrfelt fra Arbeiderpartiet sitt innlegg med å si at hun «gledet seg til å se resultatet av vedtaket i form av handlingsplaner som helt konkret viser hva vi kan få til for 22 milliarder kroner ut over det Bondevik-regjeringen foreslo. Også på dette feltet kan valget neste høst gjøre en forskjell,» sa hun.

## I tråd med

Valget er over. Vi har fått en rødgrønn flertallsregjering som i sin regjeringserklæring og i sitt første statsbudsjett har vist at valget gjør en forskjell, også på samferdselsområdet. For første gang har en regjering lagt fram et budsjett som innebærer gjennomføring av Nasjonal transportplan!

Det er for 2007 foreslått avsatt

«Endelig har vi som har ivret for en satsing på jernbane, fått gjennomslag»



denne planprosessen for jernbanen vil være høyhastighetsutredningen som er bestilt av Samferdselsdepartementet. Det er stor interesse knyttet til denne i mange miljøer.

Fra før foreligger det utred-

ninger av høyhastighetsbaner på enkelte strekninger utført av private interessenter (den sørnorske høyhastighetsringen) og organisasjoner som Göteborg-Oslo-rådet og Norsk Bane. I høyhastighetsbanekonseptet har jernbanen et stort potensial som et attraktivt, miljømessig og sikkert alternativ til fly og bil på enkelte strekninger.

2.1 milliarder kroner mer til vei og jernbane neste år i forhold til 2006-budsjettet. Dette er helt i tråd med vedtaket Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, med støtte fra Fremskrittpartiet gjorde i Stortinget i behandlingen av NTP. Det er også i tråd med hva regjeringen har sagt den skal prioritere i Soria Moria.

## Historisk

Regjeringens forslag til statsbudsjett gir en historisk satsing på jernbane! Endelig har vi som har ivret for en satsing på jernbane, fått gjennomslag. Det er avsatt 940 millioner mer enn i 2006, av disse er det foreslått 740 millioner til investeringer i ny infrastruktur – en økning på 50,3 prosent fra 2006. En egen godspakke på 450 millioner gir næringslivet bedre transportmuligheter av gods. Dette er viktig for en god trafikkavvikling på Østlandet, og det er viktig for Norges miljøforpliktelse.

AP er godt fornøyd med dette forslaget til samferdselsbudsjett. Det betyr at planer for investeringer i jernbanen nå kan tas opp av skuffen og gjennomføres!

## Stort potensial

Nå er arbeidet startet med neste NTP, og de første utredninger er lagt fram etatsvis. En viktig del av

## Prosjektfinansiering

Dette er framtidens jernbaneløsning på de strekninger det ligger til rette for det. Men skal vi også satse på høyhastighetsbane i tillegg til de investeringsprosjektene som ligger i NTP i dag, bør dette etter min mening organiseres og bevilges særskilt gjennom en egen prosjektfinansiering som både sikrer framdrift og ferdigstillelse innen rimelig tid.

Jeg ser fram til utredningen som avsluttes våren 2007. Dette blir på mange måter et merkeår for jernbanen i Norge. Da kan skuffene åpnes og støvet blåses av planene som har ligget der i noen år, og framtidens jernbane skal debatteres. Det er jernbanens år!

**GODSPAKKE:** - En egen godspakke på 450 millioner gir næringslivet bedre transportmuligheter av gods, skriver Månedens gjest.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

## MÅNEDENS GJEST

**NAVN:** Irene Johansen

**TITTEL:** Stortingsrepresentant, Arbeiderpartiets jernbanepolitiske talskvinne







# Fellestjenester på

**HAMAR:** Vedtaket om å flytte Jernbaneverkets Fellestjenester til Hamar var tungt å fordøye for de fleste ansatte. Et plaster på såret for dem som ble med på flyttelasset, er at de snart kan ta i bruk et splitter nytt kontorbygg.

**Tekst og foto:** JON IVER GRUE

Den 15. desember overtar Jernbaneverket kontorbygget i den såkalte «Jernbanetrekanten» på Hamar, med storslått utsikt mot Mjøsa. Banesjefen for Raumabanen og Dovrebanen med 25 ansatte flytter først inn den andre uka i januar. Innen 15. februar følger 55 årsverk innen lønn, regnskap og

arkiv etter sammen med fem medarbeidere i staben.

#### **Bygget blir bra!**

– Førsteintrykket av bygget er bra. Det har lyse og trivelige kontorer. Foreløpig er det ikke avgjort om det blir kantinedrift, men vi får i alle fall et stort, felles spiserom. Bare det å samles en gang i døgnet alle sammen er bra, sier Kristin

Nymoen på lønnsavdelingen. Hun anser seg som heldig fordi hun er tillitsmann og vara verneombud og har vært med på byggemøtene sammen med hovedverneombudet.

– Sånn sett har vi hatt ganske stor innflytelse på det som skjer, sier Nymoen.

Sammen med Torill Berg og May Jorunn Sundal (regnskap),





**SPENTE:** May Jorunn Sundal (t.v.), Kristin Nymo, Torill Berg, Kari Søberg, Ivar Marstein og Morten Kongsrud er spente på innflyttingen i det splitter nye kontorbygget.

# flytttefot – igjen

Kari Søberg (dokumentsenteret) og Ivar Marstein (lønn) er hun på inspeksjon av den nye arbeidsplassen.

«Flyttegeneral» Morten Kongsrud, som tilhører husdrift, var prosjektleder også for den forrige flytterunden til Hamar. Dessuten har han vært med på å flytte flere lokasjoner i Oslo og har lang erfaring med flytteprosesser. Nå tegner og forklarer han så godt han kan.

## **100 kontorplasser**

– Bygget er på 2.200 kvadratmeter med 100 kontorplasser. Første etasje vil bestå av resepsjon og

dokumentsenteret med arkiver. I andre etasje vil banesjefens mannskaper holde til. I tredje etasje finner vi regnskap i fjerde lønn og staben, mens det i femte etasje blir møterom og spiserom/kantine. Også de fire andre etasjene har arkivrom, forteller Kongsrud. Selv om Jernbaneverket får noe større lokaler, er det ingen store avvik i leieprisen. Leiekontrakten med byggherren Utstillingsplassen og Rom Eiendom gjelder for 20 år.

## **Pendler fra Trondheim**

– Det blir spennende å flytte inn, men litt vemodig også. Vi trives veldig godt i Sparebanken

Hedmarks lokaler i Parkgata 2, sier Kari Søberg.

Hun jobbet tidligere på arkivet i Trondheim og kunne egentlig tatt sluttpakke med full lønn i to år fram til hun går av med AFP neste år. I stedet ble hun med til Hamar, rett og slett fordi hun trives så godt i jobben. Jernbaneverket stiller gratis hybel til disposisjon, og siden oktober i fjor har 65-åringen fristet tilværelsen som ukependler. Nå håper hun bare på én ting, at arbeidsredskapen er i orden i det nye kontorbygget. Det er den nemlig ikke i dag. Ansatte sliter med altfor dårlig teknisk utstyr, mener hun. ▶

# «... det er miljøet som gjør at vi er her.»

► **Miljøet avgjørende**

Torill Berg og Kristin Nymoen bor på Lørenskog og Hadeland og må opp i femtiden på for å rekke toget til Hamar. De er lite fornøyd med fire timer lengre reisevei enn til Oslo, selv om reisetiden er inkludert i arbeidstiden. Tobarnsmoren May Jorunn Sundal fra Lillestrøm har to og en halv time lengre reisevei. Heldigvis er barna 12 og 15 år, slik at hun slipper det daglige kavet med frakting og henting i barnehage.

– Vi håper å få oss noe i Jernbaneverket i Oslo alle tre. Ikke et vondt ord om Hamar, men det er miljøet som gjør at vi er her. Ellers hadde vi ikke holdt ut, slår jentene fast.

Da er det noe ganske annet med Ivar Marstein som bor på Hamar og pendlet til Oslo før. Han får til og med «Hampakka», et lønns-tillegg på 14.500 kroner til alle som ble med til Hamar.

**2 av 16**

Med vedtaket våren 2004 om å samlokalisere regnskap, lønns- og personaladministrasjonen og arkivet sluttet det mange dyktige medarbeidere som ikke ville bli med til Hamar. De er delvis erstattet med eksterne ansettelse. Kari Søberg kommer fort frem til at det bare er igjen to av de opprinnelige 16 ansatte på dokument-senteret.

– Så lenge all administrasjon i Jernbaneverket er basert i Oslo, har jeg vanskelig for å skjønne besparelsen i det som er gjort, sier hun.

– *Hva er den største forskjellen på før og nå?*

– At vi ikke lenger kan gå rundt og snakke med de forskjellige saksbehandlere. Vi har på mange måter mistet tilhørigheten til Jernbaneverket. Ved å snakke med saksbehandlere i lunsjpausen fan-



get vi opp ting som vi ikke fikk på papirer. Det ga oss kunnskap om saker som gjorde det mye lettere å holde oversikten rundt omkring, sier Søberg.

**Ansatte mer effektive**

I alt er Fellestjenester slanket fra rundt 160 til 105 stillinger. Direktør Jorun Sunde er den første til å beklage tapet av mange års kompetanse som blandingen av eldre og yngre dyktige medarbeidere representerte.

– Samtidig medførte vedtaket nye rutiner. Før fløy fakturaene rundt rent fysisk, og noen av dem forsvant i organisasjonslandskapet. Nå har de kommet på skjerm. Det har blitt faste rutiner på hvor fakturaene hører hjemme før de flyttes videre, sier hun. Ifølge Sunde har samlingen på ett sted gitt en synergieffekt ved at de ansatte har blitt mer effektive. Lønn og regnskap

hjelper hverandre i topp-perioder, og det har blitt enhetlige rutiner.

– Hittil har vi vært i en etableringsfase. Ting må gå seg til og integreres i en så stor organisasjon som Jernbaneverket. Når vi er ferdige med det, ønsker vi å være en service- og kompetanseenhet for de områdene vi skal betjene, sier hun.

**Hamar som knutepunkt**

Ordfører Einar Busterud er sikker på at arbeidsplassene som Jernbaneverket har tilført Hamar, er et viktig bidrag til utviklingen av byen.

– Jeg vet at noen ansatte har flyttet hit. De har funnet seg godt til rette, og flere vurderer å flytte etter, sier han.

Maria Olsen fra Oslo er en av de nye hamarborgerne. Hun visste at arkivet ville bli flyttet til Hamar, da hun begynte i jobben i juni



**FLOTTE  
OMGIVELSER:**

*I dag er de naboer til jernbanestasjonen på Hamar. Snart får de byens flotteste terrasse. Fra venstre: May Jorun Sundal, Morten Kongsrud, Torill Berg og Kari Søberg.*

2005. Men så var hun også lei av storbylivet og hadde lyst til å bo på et mindre sted. – Nå har jeg bodd her siden oktober i fjor, og har blitt godt kjent med hamarsingene. Jeg trives veldig godt, forsikrer hun.

Ordfører Busterud understreker at arbeidsplasser er en ting. Noe annet er det at Jernbaneverket er med på å gjenreise Hamar som et jernbaneknutepunkt.

– Det er ikke mulig å forstå Hamars framvekst og historie uten å ha med seg jernbanehistorien, sier han. Han benytter anledningen til å gratulere Jernbaneverket med det nye kontorbygget.

– De får Hamars fineste terrasse. Det misunner jeg dem, avslutter ordfører Einar Busterud.



**GRATIS  
HYBEL:** *Siden oktober i fjor har Kari Søberg vært ukependler mellom Hamar og Trondheim. Jernbaneverket stiller hybelen til gratis disposisjon.*

# DAMPLOK PÅ TØRN

Her tørnes Svanskogbanans lokomotiv på Svanskog i Dalsland i Sverige - før returen til Åmål. Bildet ble tatt digitalt i 2003 - i farger. Etterpå er det gjort om til svarthvitt i Photoshop.

## MITT JERNBANEBILDE



**NAVN:** Robert Lund (44)  
**TITTEL:** Lokfører NSB  
**KAMERA:** Canon EOS 20 D  
**BOR:** Drøbak

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.





## Øst-vest-samarbeid

De russiske og finske jernbanene går sammen om å stifte et felles selskap for å kjøre høyhastighetstog mellom Helsingfors og St. Petersburg. Selskapet skal etter planen være oppe og stå i 4. kvartal 2009. De skal da kunne tilby en reise mellom de to byene på 3,5 timer - to timer raskere enn i dag. Krengetogene som skal benyttes, skal kjøre i 220 km/t og kunne ta med 300 passasjerer. Det nye toget skal naturligvis gå til og fra Finland stasjon i St. Petersburg.

## Kiruna synker

Under Kiruna er det nå tatt ut så mye malm at det oppstår setningskader i bakken. I august ble det av den grunn utført et større arbeid på Malmbanen.

Innen 2012 må en helt ny jernbane forbi Kiruna stå klar. Den nye traseen vil enten gå øst eller vest for byen. Banverket skal ta stilling til trasévalg i løpet av våren.

Byggingen av banen starter i 2009. Som følge av malmuttaket må faktisk også deler av byen flyttes. En mengde målepinner og sensorer følger nå med på setningene i marken i og rundt Kiruna. Med dagens rekordhøye priser på jernmalm vil LKAB øke produksjonen.

## Nordmann på toppen

Per Utnegaard har klatret helt til topps i det sveitsbaserte Crossrail AG, som driver godstransport mellom Tyskland, Sveits og Italia. Utnegaard (47) har lang erfaring fra bransjen via ledende stillinger i flere selskap, sist som sjef for godsdivisjonen i de sveitsiske jernbanene (SBB).

For øvrig er Utnegaard en dreven syklist, som blant annet har gjennomført den store styrkeprøven på sterke 14 timer. Han er også en ihuga ski-entusiast.



**PÅ DAGSORDENEN:** Høgfartsbanar står på dagsordenen i ei rekkje land. Her er InterCityExpress 1 og eit Thalystog avbilda side om side med vakre Kölnerdomen i bakgrunnen.

FOTO: DEUTSCHE BAHN

# Høgfartsbanar er inn

På verdsbasis er det i dag 7300 km med høgfartsbanar. Meir enn halvdelen, 4700 km, er i Europa. Innan 2010 ligg det alt føre planar om ein auke til 6000 km. Der høgfartsbanane har fått fotfeste, blir flya sette på bakken.

Dei fremste landa til å drive fram utviklinga av høgfartstog, har vore Japan og Frankrike. Japanarane introduserte «Shinkansen» allereie i 1964. Sidan har fire milliardar passasjerar reist med toget. Og enda meir imponerende: Dei har ikkje hatt ei einaste ulykke!

### 515 km/t

Først ute med høgfartstog i Europa var franske TGV, som ganske enkelt tyder høgfartstog.

Då dei starta i 1981, var farten på toga 260 km/t. Etter det har han jamt og trutt auka til 300 km/t i dag - trass i at eit TGV-tog allereie i 1990 nådde utrolege 515,3 km/t under testkøyring.

Når det franske jernbaneverket, RFF,

neste sommar er ferdig med endå ei line: frå Paris til Strasbourg, Nancy, Metz og Frankfurt, vil farten på toga der vere 320 km/t.

På dei 25 åra med TGV har 1,2 milliardar passasjerar teke toget. Som i Japan har heller ikkje TGV hatt ei einaste ulykke på desse åra.

### Drivkraft

I internasjonale jernbanekrinsar vert høgfartsbanane og toga omtalte som sjølv drivkrafta i renessansen for jernbane. Ikkje rart kanskje når tog no har ein marknadsdel på 70 prosent på reiser mellom London og Paris (Eurostar), og spanske AVE har teke 84 prosent av marknaden tog/fly på strekinga Madrid-Sevilla.



**STORSTILT:** EU-kommisjonen vil gjennom Marco Polo-programmet blant annet foreta en storstilt flytting av gods fra bil til bane.

# 134 000 vognlaster over til tog og båt

EU-prosjektet Marco Polo skal sørge for at 10,3 milliarder tonn-kilometer flyttes fra vei til tog og båt mellom Rotterdam og Roma. Det tilsvarer 134.000 lastebiltransporter.

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN

**Foto:** ØYSTEIN GRUE

Det har EU-kommisjonen bestemt skal skje gjennom 16 prosjekter i den tredje fasen av Marco Polo-programmet.

## Mer miljøvennlig

Målet med programmet, som er oppkalt etter den kjente italienske oppdagelsesreisende, er å flytte godstransport over fra vei til mer miljøvennlige transportformer. Nærmere bestemt betyr det fra vei til jernbane, sjø- og innenlands vannkanaler.

Marco Polo II omfatter perioden 2007-

2013 og har et budsjett på 400 millioner euro eller over 3,3 milliarder norske kroner.

## Sjømotorveier

Også i fase to er målet å flytte gods over fra vei til mer miljøvennlige transportformer, samt en rekke tiltak for å redusere og effektivisere varestrømmen.

EU vil blant annet arbeide med å utvikle såkalte sjømotorveier og redusere godstrafikken på veiene ved å integrere produksjon og logistikk, redusere varenes vekt og volum, øke lasten på hver transport og redusere tomkjøringene.



## Jernbaneverket

### Sentralt

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

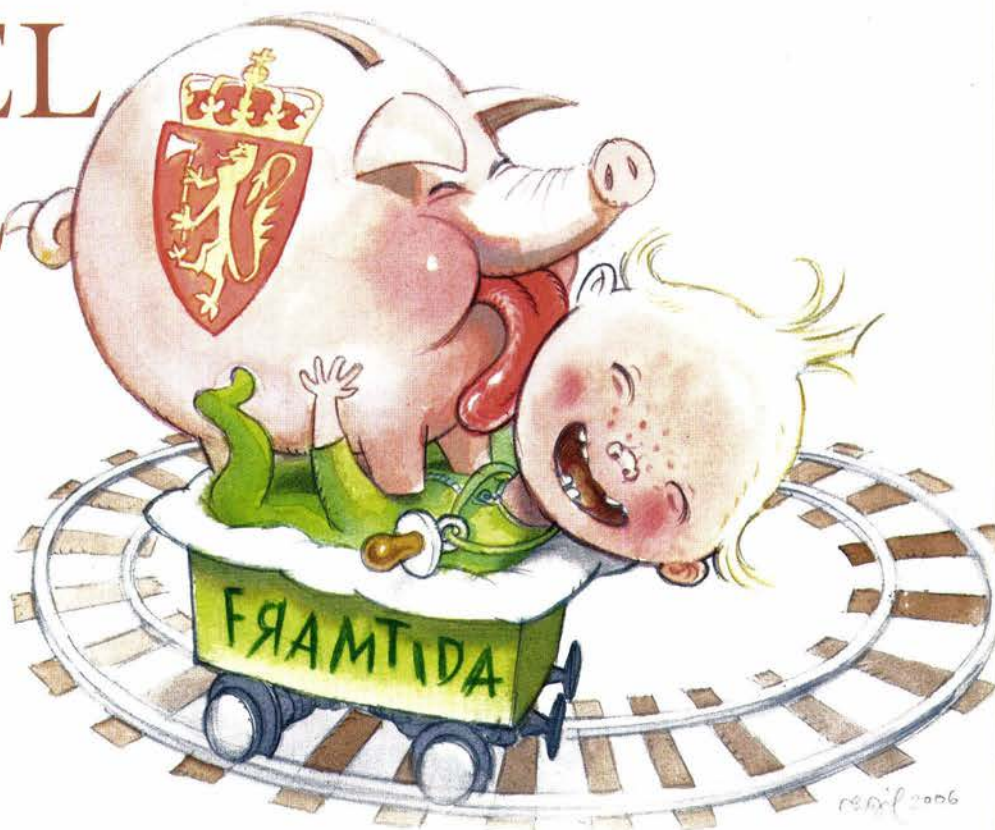


**A**  
RETURADRESSE:  
Bedriftssupport AS,  
Postboks 358 Sentrum,  
0101 Oslo

## HARRYSPORET

# DOBBEL LYKKE

Innledningsvis en hjertelig takk til den regjeringen som med sitt forslag til statsbudsjett har gjort meg - i kraft av å være småbarnspappa med fast jobb i Jernbaneverket - til en vinner.



Et slikt anslag til dobbel lykke har ikke vederfart undertegnede siden han våren 1979 opplevde å bli kurtisert av to pikebarn samtidig. Jeg minnes at jeg den gang vurderde det hele som et tilnærmedesvis perfekt opplegg for en ung og fremadstormende mann. En vurdering som for øvrig flere av kameratene mine var sterkt enige i. Dermed var det bare å nyte moroa - så lenge det varte.

### Skeptisk

For naturligvis gikk det skeis til slutt - brått og brutalt, og mest av alt takket være omfattende endringer i det lokale bussrute-tilbudet. Endringene medførte at det i praksis var umulig å fortsette parallelloppvarntningen. Jeg bærer ikke nag, men innrømmer at jeg fortsatt er skeptisk til buss. Ikke dermed sagt at jeg aldri tar bussen, men langstrakte dieseldyr på gum-

mihjul kan aldri måle seg med toget.

### Målrettet

Verken i komfort eller for den saks skyld miljøvennlighet. Dette er faktabasert kunnskap og innsikt jeg stadig minner sønnene om. Og det gir resultater. Den eldste taler nemlig varmt om toget, og yngstemannen på elleve måneder er på sin side svært begeistret for Brio-settet. Det ser i hvert fall slik ut når han gnager i treverket så flisene fyker.

### Betydning

Uten å overdrive pjokkens klokskap og logiske evner, kan det hende han i overført betydning allerede har skjønnet det styresmaktene dessverre har hatt visse problemer med å ta på alvor de siste 50-60 årene. Nemlig at jernbanen har stor betydning, og at den dessuten kan brukes til så mangt.

### Best egnet

En fremtidsrettet og moderne jernbane er rett og slett en dyd av en nødvendighet. Ikke for enhver pris og ikke overalt, men på de steder og strekninger hvor tog er best egnet, skal det ligge spor. Det har regjeringen skjønnet, og ikke nok med det: Gjennom sitt forslag til statsbudsjett har den også vist at den har skjønnet det.

### Korsvei

Slikt gleder naturligvis et jernbanehjerter, men én svale gjør som kjent ingen sommer. Derfor krysser jeg fingrene i håp om at satsingen opprettholdes i årene som kommer. I så tilfelle er det bare et hundretalls barnehageplasser i bydelen som mangler før de politiske turtelduene i rødt og grønt kan regne min stemme som sikker ved neste korsvei.

**HARRY K**