

# Jernbane

NR. 9 - 2007

## *magasinet*



## - Midt i verden

Mens et flytog suser forbi i 160 km/t kan ordfører Anita Orlund smykke seg med at Lillestrøm et blitt et knutepunkt «midt i verden». Moderne jernbane gjør at både hovedflyplassen og hovedstaden er om lag 10 minutter unna.

**SIDE 24**



## Høyhastighet i Norge?

I disse dager foreligger rapportene fra den tyske konsulentgruppen som har utredet mulighetene for høyhastighetstog i Norge. Mange har ventet spent på de første konklusjonene, og forventningene har vært forskjellige. Noen har karakterisert hele ideen som et luftslott. Andre har sett på høyhastighetstog som en reell mulighet til å vri transporten i Norge over i en mer miljøriktig retning – en strukturell endring av Transport-Norge.



Rapportene viser at høyhastighet, i hastigheter rundt 250 km/t, kan være interessant i Norge. Med den metodikk for lønnsomhetsberegninger som brukes i Tyskland – og som er forskjellig fra den norske – viser utredningen at det også er samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge høyhastighetsbaner både til Trondheim og Gøteborg.

Det er kun for disse to strekningene det er gjort egne lønnsomhetsberegninger. Det er positivt at konsulentene i valg av traseer og beregninger legger til grunn det som allerede ligger inne i Jernbaneverkets planer om bygging av dobbeltspor opp mot Hamar og dobbeltspor i retning Halden. Disse utbyggingstiltakene vil derfor, uansett høyhastighetsbeslutninger, være fornuftige.

Konsulentene har også vurdert ulike traséalternativer for høyhastighetsbaner til Bergen, Stavanger og Kristiansand. Trasémessig pekes det på at det også her vil være mest fornuftig å bygge videre på planer Jernbaneverket allerede har. Det vil si til Bergen via Ringeriksbanen og Hallingdal og til Kristiansand/Stavanger via Vestfoldbanen og ny grenlandsbane.

Jernbaneverket skal nå gå grundigere gjennom anbefalingene fra konsulentgruppen før vi leverer vår tilråding til Samferdselsdepartementet før jul. Finansieringsmåte vil her være en sentral ting. Det gjelder både planleggingsfasen, som vil være i milliardklassen, og selve utbyggingen. At vi i Norge regner annerledes på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, er et annet spørsmål vi må se nærmere på.

I den forbindelse er det viktig å være klar over at den norske regnemethoden i prinsippet bygger på marginalbetraktninger. Det vil si at den kun fanger opp de nyttegevinster tiltakene gir med dagens samfunnsstruktur. Dersom tiltakene er større grep som nettopp har som mål å endre deler av samferdselsstrukturen slik som i dette tilfelle, er slike lønnsomhetsberegninger mindre egnet som beslutningsgrunnlag. Da er det politiske vurderinger og beslutninger som må foretas på grunnlag av det materialet som foreligger.

I beregningene etter tysk metodikk verdsettes økt sysselsetting og regional utvikling høyt. Hvor høyt dette bør verdsettes, kan selvsagt diskuteres, men det er neppe tvil om at store samferdselstiltak virkelig kan fremme slik utvikling. Jernbanemagasinet har denne gangen satt søkelyset på Lillestrøm og den positive utviklingen der etter at hovedflyplassen og ikke minst Gardermobanen kom.

Dette aspektet kan også ha en plass i den videre diskusjonen om høyhastighetstog i Norge.

*Steinar Killi*

STEINAR KILLI  
Jernbanedirektør

# Innhold



**16**

**Pris-smell**

De tre store jernbaneprojektene i Norge blir 25-30 prosent dyrere enn opprinnelig anslått.



**32**

**- Tenk nytt!**

- Vi er nødt til å tenke helt nytt og spre godstransporten over døgnet, sier CargoNets sjef, som kjøper lokomotiv og tog for to milliarder kroner.

Byen nærmest verden	<b>4</b>
- Høgfartsbaner er lønsame for samfunnet	<b>10</b>
Ei reise i mørket	<b>12</b>
- Betre enn venta	<b>13</b>
Smånytt innenriks	<b>14</b>
Dyrere jernbaneprojekter	<b>16</b>
Utbygginger utsatt - mer til fornyelser	<b>18</b>

Min arbeidsdag: Jente som råtrivst	<b>20</b>
- Her er jernbanens framtid	<b>22</b>
Christer fant drømmejobben	<b>25</b>
Tommy håper på fast jobb	<b>26</b>
Martin har fått mersmak	<b>27</b>
Ganddal dobler godskapasiteten	<b>28</b>



**20**

**På rett spor**

Etter eit drygt år som lærling kan Lotte Sandmark (18) slå fast at ho har hamna på rett plass. Og stadig fleire følgjer etter i same spor.



**40**

**Motto**

«Er jeg født, så vil jeg leve.» Det er mottoet til informasjonsdirektør Anne Marie Storli.



**44**

**Lys i høsten**

«Når alt stopper opp, finnes det muligheter for å komme videre ...»

- Fremst i landet i 2020	<b>30</b>
- Ingen kapasitetskrise NHO med jernbaneløft	<b>32</b>
	<b>34</b>
Månedens gjest: Jernbanen sett fra skinnegangen	<b>36</b>
Smånytt innenriks	<b>38</b>
Møte med: Enkel landsens jente	<b>40</b>
100 år mellom øst og vest	<b>42</b>
Skinnende lys i høsten	<b>44</b>
Sporfinner under sporet	<b>46</b>
Mitt jernbanebilde	<b>48</b>
Smånytt utenriks	<b>50</b>
På skrått bakfra: Kunden i sentrum	<b>52</b>

# Jernbane

NR. 9 - 2007 *magasinet*

**ANSVARLIG REDAKTØR**

Svein Horrisland

**REDAKTØR**

Tore Holtet

**FOTAJOURNALIST:**

Øystein Grue

**JOURNALIST:**

Arvid Bårdstu

**MEDARBEIDERE I DETTE NUMMER:**

Njål Svingheim

Reidar Skaug Høymark

Harry Korslund

Arne Danielsen

Egil Nyhus

Lone Arnsted

Jens Ulrich Pedersen

**FORSIDE-FOTO:** Øystein Grue

**ADRESSE, REDAKSJONEN:**

Tore Holtet

Jernbaneverket HK

Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo

22 45 52 98 (916 55 298)

E-post: tore.holtet@jbv.no

Redaksjonen avsluttet 02. november 2007.

**UTGITT AV:**

Jernbaneverket, Stortorvet 7

www.jernbaneverket.no

**Opplag:** 6.100

**Layout:** Cox, Oslo

**Trykk:** Stens trykkeri

**Distribusjon:** Grafisk Mailing

# Byen nærmest ve rden

**LILLESTRØM:** Toget bruker ni minutter fra Lillestrøm til Gardermoen. Den andre veien er det 11 minutter til Oslo sentrum. Takket være en moderne jernbane er det ikke mulig å komme mer «midt i væla» enn i Lillestrøm - i Norge. - Det har skjedd en liten revolusjon de siste ti årene, sier ordfører Anita Orlund (Ap).



**Tekst:** ARVID BÅRDSTU **Foto:** ØYSTEIN GRUE/P4



**PENDLERE:**  
Pilene viser antall pendlere ut og inn av Skedsmo langs jernbaneaksene. Tallene gjelder uansett reisemåte.

## «Jeg tar med i aftenbønnen hver kveld en takk til Bryn som ikke ville ha flytogstopp»

AARSTEIN REBNE, leder Lillestrøm næringsråd

► Flyttingen av landets hovedflyplass til Gardermoen, kombinert med effektive kommunikasjonsårer, gjør at Romerike som region er den med sterke vekst i Norge for øyeblikket. Ifølge prognosene til Statistisk sentralbyrå vil dette fortsette i årene framover.

Når ordfører Anita Orlund i Skedsmo skal selge inn kommunen sin overfor potensielle etablerere, er jernbanen et godt salgsgument. Administrerende direktør i Lillestrøm Sparebank Eiendom og leder i Lillestrøm næringsråd, Aarstein Rebne, har en mer sakral tilnærming:

– Jeg tar med i aftenbønnen hver kveld en takk til Bryn som ikke ville ha flytogstopp!

Det var i de dager da mange pønsket på hvor de skulle legge traseen for den nye jernbanen til Gardermoen. Og ikke minst hvor den burde stoppe mellom Oslo S og Gardermoen.

For burde ikke toget stoppe flere

steder for å ta med og slippe av flypassasjerer?

Bryn var svaret på det. Bryn og Brynseng ligger sånn passe utenfor Oslo S og er stinne av virksomheter som har behov for å lufte seg, var det noen som mente. Bare ikke de som holdt til på Bryn. De syntes det var for trangt der som det var, og takket høflig nei til forslaget. Dermed ble det Lillestrøm.

Lederen i Lillestrøm næringsråd de siste ti årene, Aarstein Rebne, husker fortsatt ordene daværende konsernsjef i NSB brukte ved åpningen av Gardermobanen: «Vi har gitt Lillestrøm en gave. Vi har gitt dere et spor!». Siden har Rebne hver kveld takket for det.

### Knutepunkt

Lillestrøm er i dag Norges tredje største kollektivknutepunkt. Fra bussterminalen og den moderne jernbanestasjonen – begge prisbelønt for sin arkitektur – går det kjapt å reise til Oslo, Bjørkelangen

og Paris. Eller til og fra arbeid.

En gang reiste tre av fem lillestrømlinger på jobb til Oslo. Det er det slutt på. I dag er det flere som pendler til Skedsmo og Lillestrøm enn det er som pendler ut. Men fortsatt går det strie strømmer av folk mot hovedstaden hver morgen – og strie strømmer den andre vegen. Noen bruker buss, noen kjøper egen bil og mange tar toget. Skedsmo er blitt stedet for industri, reiseliv og kunnskaper.

– Det er ikke mange som vet at Lillestrøm til alle tider har vært i front når det gjelder å ta i bruk ny teknologi. Her er det bygd flymotorer, flypropeller, biler, busser og forsket på atomer og IT, oppsummerer Leif Ole Tangen (78) – som var banksjef i Lillestrøm sparebank i mange år og leder av Lillestrøm næringsråd i 15 år før Rebne tok over. – Det var herfra de første dataoverføringene fra Norge til USA skjedde, for eksempel, forteller Tangen. Da er vi tilbake på 1960-tallet.

### Møtested

Fra å være et myrlandt område med 17 innbyggere i 1801 vokste Lillestrøm sakte fram til å bli et tettsted bygd opp på vannveier, sagbruk og jernbane. Mens den siste saga brant opp i 1967, har jernbanen bare i sterkere og sterkere grad vært med på å gi drivkraft til utviklingen av en pulserende by. Et nytt, stort sprang i utviklingen skjedde da Romeriksporten og Gardermobanen sto ferdig i 1999.

Da fant for eksempel Norges Varemesse ut at Lillestrøm var stedet for dem. I 2002 sto lokalene ferdige. 21 000 m<sup>2</sup> på Sjølyst ble erstattet av 32 000 m<sup>2</sup> på Lillestrøm – et steinkast fra jernbanestasjonen.

– Vi hadde tre krav til ny lokalisering av Norges Varemesse. Det ene var nærhet til hovedflyplass.

De andre to var nærhet til motorvei og at messa måtte ligge like ved en jernbanestasjon. Det var særlig nærheten til jernbanen og Flytoget som gjorde at vi havnet her, sier administrerende direktør Stig Nitter Foss fra sitt kontor i tredje etasje på Hotell Arena.

Nå bygger de ut messearealene med noen tusen kvadratmeter til – og lokaler til administrasjonen. Da kan Olav Thon, som hotelleier, bygge 72 nye rom på hotellet. Det hjelper, men er langt fra nok.

– På enkelte messer har vi venteliste på flere tusen kvadratmeter. Og på store messer eller kongresser trengs det 4 000 hotellrom. Da er det godt å kunne gå på stasjonen og være i Oslo på ti minutter, sier Nitter Foss.

### PR for toget

Norges Varemesse driver aktiv PR for å få folk til å reise med tog til arrangementene på Lillestrøm. Det innrømmer Nitter Foss bare har vært en betinget suksess. Utenlandske utstillere og gjester er riktig nok store togbrukere. Da er det verre med messer for Kari og Ola Nordmann.

– Under messen «Bil 07» må vi ha 20–30 000 over på jernbanen skal vi unngå kork rundt Lillestrøm. Men så mange seter klarer dessverre ikke NSB å levere, sukker Nitter Foss.

Stiftelsen Norges Varemesse startet som nettopp det på 1920-tallet. Nå er tidene litt endret. Strategien for selskapet er å bli større på kongresser – gjerne store kongresser. En slik kommer til Lillestrøm i august neste år når 6–7 000 geologer fra absolutt hele verden skal møtes på Lillestrøm. Da vil det trenges mange seter på togene.

### Tyngdepunkt

Aarstein Rebne hadde forventet en enda sterkere vekst med hovedflyplass og Gardermobane enn det ►

### TAKKER:

Lederen i Lillestrøm næringsråd, Aarstein Rebne (t.v.), og Lillestrøm «himsel», Leif Tangen, takker den dag i dag for at byen «fikk et spor».

FOTO: ARVID BÅRDSTU



«Det var særlig nærheten til jernbanen og Flytoget som gjorde at vi havnet her»

STIG NITTER FOSS, adm. dir. Norges Varemesse



## «Veksten i etterspørselen er blitt dobbelt så høy som det vi forutsa for fem år siden»

TOM INGULSTAD, Konserndirektør NSB AS

- som kom da flyplassen sto ferdig. – Det er først de fire-fem siste årene at Lillestrøm igjen er blitt et tyngdepunkt. Men for så vidt er det sunt at folk har vært så sendrektige med å oppdage Lillestrøm, medgir næringsrådslederen. Det samme mener ordføreren også. Voksesmerter kan gjøre vondt, men alternativet – stagnasjon og tilbakegang i folketallet som mange kommuner strever med – synes Anita Orlund tross alt er verre. For til Skedsmo har ikke bare næringslivet kommet for å etablere seg, det har også barnefamilier og andre. – Naturligvis medfører veksten press på infrastrukturen. Det er blitt et langt større behov enn det

er kapasitet til. Vi kunne ønsket oss flere avganger på Hovedbanen. Strømmen er i ferd med å bli en by, og Leirsund ligger i løypa for utbygging. Den siste vil med enkle grep kunne bli stasjonen for de 15 000 som bor på Skedsmokorset, sier Orlund og kan ikke skjønne at det ikke er passasjergrunnlag for å kjøre flere lokaltog på Hovedbanen nord for Lillestrøm enn det ene som går i timen.

Hun kan heller ikke skjønne at NSB ikke kan kjøre vesentlig flere tog før om fem år. For en energisk Skedsmo-ordfører er fem år et hav av tid.

### Kompleks drift

For konserndirektør Tom Ingulstad i NSB er derimot fem år – eller mer presist 2012 – «rett rundt hjørnet».

– Det er ikke aktuelt å gjøre større endringer i ruteplanen nå. Det er faktisk ikke mulig å få til uten at vi samtidig må endre grunnrutemodellen. Den får vi ikke endret før 2012, sier han.

Tom Ingulstad sitter med ansvaret for å sy sammen den nye grunnrutetabellen for NSB. Når den er planlagt ferdig akkurat i

2012, skyldes at det nye dobbelsporet mellom Skøyen og Asker skal stå ferdig til da. Flaskehalsene på Lysaker og Skøyen vil være borte, og det vil være en helt annen kapasitet i vestkorridoren enn i dag.

For Romerike er situasjonen en litt annen fordi det ikke er mangel på kapasitet som er problemet, men det at togdrift er en særdeles komplisert miks av forutsetninger.

Det betyr at de som kunne ønsket, til og med kunne ønsket veldig sterkt, å få puttet inn noen hyppigere avganger, får smøre seg med tålmodighet til 2012. Tom Ingulstad synes ikke det er spesielt lenge.

### Håndverk

– For oss er 2012 like om hjørnet. Ruteplanarbeid er nitidig håndverk som berører alle faktorer som har med togdrift å gjøre. Dessuten har det mye med politikk å gjøre. NSB trenger noen rammer på plass før vi vet hvordan samfunnet vil ha togtilbudet i framtida.

Tom Ingulstad understreker at NSB som sådan ikke har noen andre agendaer enn å gjøre en så god jobb som mulig ut fra de forut-

## Folketallsutviklingen på Romerike

Kommune	1.1.1998	1.1.2007	i %	2025 (SSB)	
Skedsmo	37102	44577	20,1%	54882	23%
Ullensaker	19120	25966	35,8%	39600	52%
Sørums	11879	13807	16,2%	15725	14%
Eidsvoll	16979	19334	13,9%	21503	11%
Landet	4417599	4671871	5,8%	5210026	11,5%

Framskrivning med middels verdier (MMMM). Kilde: SSB

## Pendlernytten av Gardermobanen. Pendling til/fra Oslo

Sted	Reisetid 1997	Reisetid 2007	Red. reisetid	Spart dagsverk
Eidsvoll	55 min	37 min	32,67%	18 dagsverk = 3 uker og 3 dager
Kløfta	39 min	27 min	30,76%	11,7 dagsverk
Frogner	37 min	21 min	43,2%	15,6 dagsverk
Lillestrøm	20 min	11 min	45%	8,8 dagsverk

220 arbeidsdager a 7,5t

setningene som politikerne skaper; det vil si om det finnes en velfungerende infrastruktur, og om det finnes penger til å yte det tilbudet som faktisk kan gis på denne infrastrukturen.

– De virkelig store pengene legges ikke i å kjøre tog. Det er infrastrukturen for jernbane som koster mange penger, og det er den det må gjøres noe med hvis togtilbudet skal matche de forventningene folk har til toget.

Det er ikke noe hokus pokus å legge en god ruteplan – sett ut fra brukernes ståsted. Tom Ingulstad har en enkel oppskrift på det: – Et godt rutetilbud er frekvent, forutsigbart og jevnt fordelt over timen og døgnet. Men i tillegg må vi selvsagt også kunne øke kapasiteten i rushtid – enten i form av inn-satstog som i dag, eller ved at kapasiteten på det enkelte toget forsterkes med flere togsett eller vogner, sier Ingulstad.

### Tatt på senga

Etter det forferdelige jernbaneåret 2000, med Åstaulykke, gasslekasje på Lillestrøm og manko på lokførere i Oslo – samtidig som det kom en liten konjunkturedgang i

årene etter, var framtidsbildet for NSB atskillig mer pessimistisk enn det faktisk ble. Derfor henger selskapet litt etter med hensyn til materiell og personell.

– Veksten i etterspørselen er blitt dobbelt så høy som det vi forutsa for fem år siden. Vi bruker flere modeller for å beregne framtidig etterspørsel. Ingen av dem forutsa den etterspørselen vi opplever nå. Men vi ligger bare ett år etter. I løpet av 2008 vil vi ha noen flere lokaltogsett på sporet enn i dag, og vi regner med å ha snudd strømmen av lokførere. Noen forbedringer kan det derfor bli før 2012. På lengre sikt er verken materiell eller personell noe problem. Det er bare et spørsmål om definisjon av oppdraget, tid og penger, beroliger Ingulstad.

### Et eksempel

Fortsatt er det mange som tror at Lillestrøm «ligger på landet». Det kom blant annet til uttrykk da det kom forslag om å flytte Høgskolen i Akershus fra Stabekk til Lillestrøm. Det manglet ikke på dem som så svart på det og syntes det fikk være måte på å flytte til huttiheita.

En titt i rutetabellen viser imid-

lertid at toget bruker 13 minutter fra Stabekk til Oslo S mot 11 minutter fra Lillestrøm. Det har da også gått seg godt til.

Rett som det er får ordfører Orlund besøk initiert fra Miljøverndepartementet. De bruker Lillestrøm som eksempel på hvordan ting skal gjøres.

Selv snakker Orlund om hvordan de i framtida skal legge ny boligbygging nær kollektivknutepunkt. Derfor vil hun ha flere tog til Leirsund. Nå!

– Jernbanen har et uutnyttet potensial. Det kan ikke finnes bedre passasjergrunnlag for en satsing enn på øvre og nedre Romerike, mener Skedsmo-ordføreren, som har skjont hva som kreves for å være attraktiv for innflyttere – og på lag med framtidens krav.

### PS!

Like etter at Hovedbanen sto ferdig i 1854, ble det anlagt en stasjon ved gården Lille Strøm i Rælingen. Stasjonen tok navnet etter denne. Siden ble stasjonen flyttet over på den andre siden av Nitelva, men beholdt navnet. Slik fikk tettstedet på Kjeller navnet Lillestrøm ...

# - Høgfartsbanar er lønsame for samfunnet

Det er lønsamt å byggje høgfartsbanar på strekningane Oslo-Trondheim og Oslo-Gøteborg, som det er rekna nøye på. Enklare rekningar for strekningane Oslo-Bergen og Oslo-Kristiansand-Stavanger tyder på at resultatane for desse kan vere tilsvarande.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU **Illustrasjon:** JANINE E. STRAND

I alle høve vil det vere slik om ein reknar på nytte opp mot kostnad på tysk og europisk vis. Om ein reknar slik det blir gjort i Noreg, er resultatet noko anna.

## Ei krone blir til to

Dei tyske ekspertane som det siste året har vurdert om høgfartstog er noko å satse på i Noreg, har rekna seg fram til at ei krone brukt til dette føremålet vil gje 1,85 att – om Oslo-Gøteborg blir bygd. Om lag det same kjem dei fram til for Oslo-Trondheim. I desse tala ligg ikkje berre investeringar i infrastruktur, men òg investeringar i dei toga som trengst.

Men bak tala ligg det mykje om og men, som debatten frå no og fram til ein ny nasjonal transportplan blir handsama av Stortinget våren 2009, skal avklare.

## Einskiltspor

Dei tyske ekspertane i VWI, med hjelp frå fleire teknologitunge miljø både i Tyskland og her heime, har tru på høgfartsbanar om dei blir bygde for persontrafikk. Med høgfartsbanar meiner dei liner der tog kan køyre i opp til 300 km/t der det ligg til rette for det.

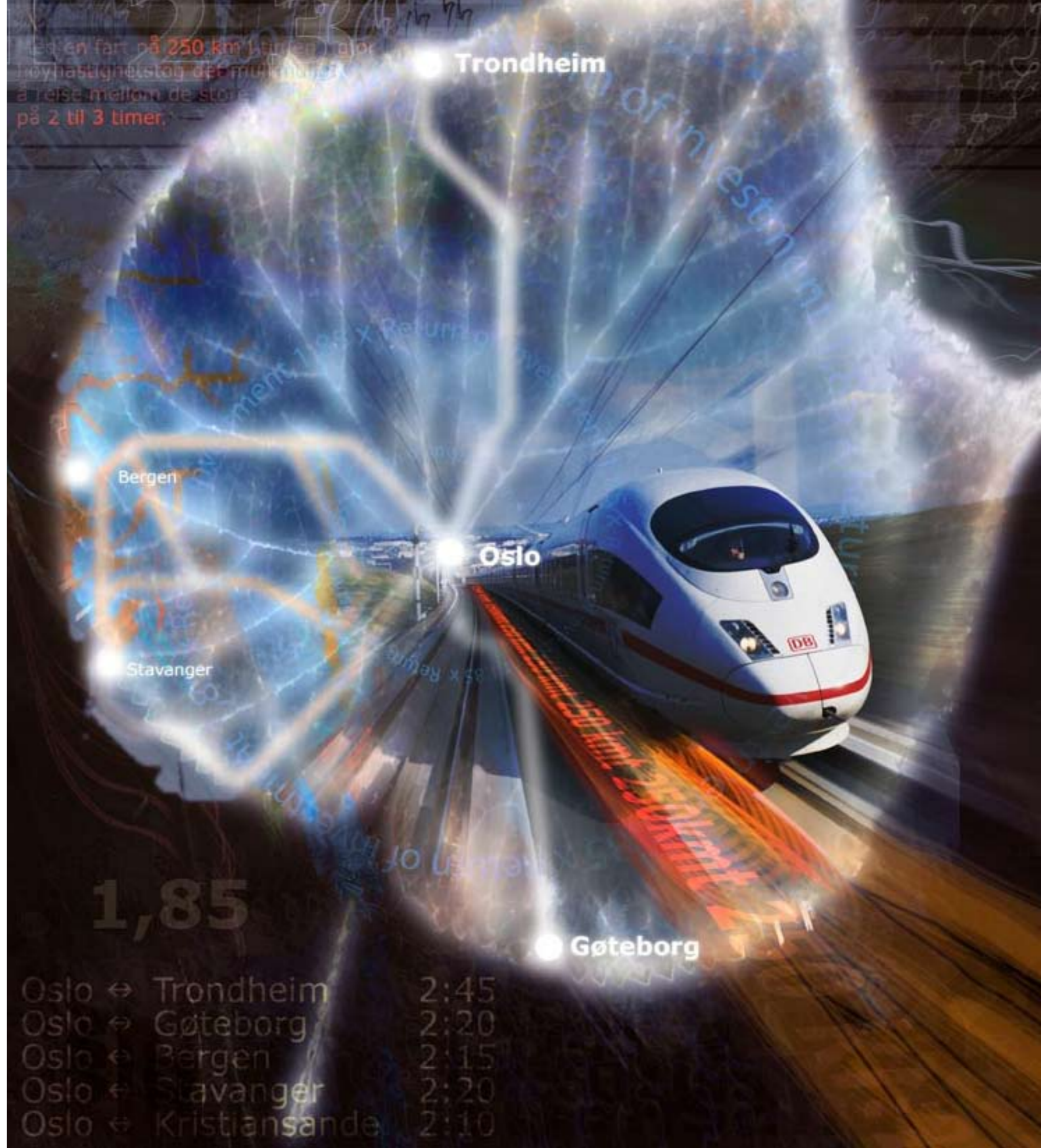
I deira vurdering av lønsemd

har dei kome til ein klar konklusjon når det gjeld å byggje høgfartsbanar der både persontog og godstog går på dei same skjenene. Det vil ikkje gå bra. Men for alle strekningane utanom delar av Haukelibanen kan etterspurnaden bli dekt med enkeltspor. Då trengst lange kryssingsspor berre der toga skal møtast.

Ein annan føresetnad er at desse toga ikkje kan stoppe overalt. Om dei stoppar for ofte, blir den gjennomsnittlege farten rett og slett for låg. Derfor kan høgfartstog, om dei skal få mange til å droppe fly og bil for å ta toget, måtte konkurrere med flytransport på tid – når ein tar tida frå ein går ut døra heime til ein er framme. Den magiske tidsgrensa er på tre timar.

## Ein viktig føresetnad

VWI har òg lagt ein annan føresetnad til grunn for utrekningane sine. Dei har lese i Nasjonal transportplan og andre dokument om kva som er planlagt gjort av investeringar fram til 2015, og dei har sett på Jernbaneverket si stamnettutgreiing fram mot 2040. Dei legg til grunn at det er utbygd med dobbeltspor mellom Oslo og Stange, mellom Oslo og Såstad sør om ▶



► Moss, mellom Oslo og Porsgrunn, og dei legg inn at Ringeriksbanen allereie er bygd.

Med andre ord legg dei til grunn at det Stortinget har vedteke skal byggjast, og at noko meir er bygd ferdig når me skriv 2020. VWI-ekspertane sine vurderingar av høgfartsbanane gjeld med andre ord om dei blir bygde frå 2020 av.

Og svaret deira er altså at det vil vere samfunnsøkonomisk lønsemnd i høgfartsbanar.

#### Står likt

VWI har rekna konkret på strekningane Oslo-Trondheim og Oslo-Gøteborg, og dei er lønsame. Etter ei enklare vurdering av dei andre strekningane meiner dei at Oslo-Bergen og Oslo-Kristiansand-Stavanger vil kome på same nivå som dei to første, medan ei utbygging berre til Kristiansand kjem dårlegare ut. Det same gjer Den Sørnorske Høgfartsringen og Norsk Bane sine alternativ.

For Oslo-Bergen – utan at Ringeriksbanen allereie er bygd – blir det meir hipp som happ om banen går via Hønefoss eller Kongsberg/Numedal. Men ein styrke for Bergensbanen gjennom Hallingdalen er at toga kan ta ut effekt i form av kortare køyretid etter kvart som nye parsellar blir bygde. Frå Kongsberg til Geilo må heile strekinga byggjast før ein kan køyre tog i det heile teke og få nokon effekt.

#### Mange milliardar

Prislappane på desse anlegga kan ta nattesvevnen frå nokon og kvar. Oslo-Trondheim (eller rettare dei 34 milene mellom Stange og Heimdal) kjem på 58 milliardar kroner. Oslo-Gøteborg vil koste 12 milliardar (frå Såstad til riksgrensa ved Kornsjø). Oslo-Bergen om Hallingdalen vil koste 79 milliardar kroner medan Oslo-Bergen om Numedalen vil koste 91 milliardar. Oslo-Kristiansand og Kristiansand-Stavanger kjem kvar på 37 milliardar.

Strekninga Stavanger-Bergen om Haugesund vil koste 88 mrd. kroner, Oslo-Bergen om Haukeli 143 mrd. og Røldal-Stavanger om Haukeli 65 milliardar.

Alle rapportane er å finne på [www.jbv.no](http://www.jbv.no)

## - Betre enn venta

- Høgfartsutgreiinga er svært interessant og meir positiv enn eg hadde venta, sa samferdsleminister Liv Signe Navarsete då ho den 1. november fekk overrekk rapportane frå VWI.

Det som Navarsete var mest overraska over, var dei samfunnsøkonomiske utrekningane som syner at høgfartstog kan ha potensial for lønsemnd.

– Men eg ser ikkje at ei utbygging av høgfartsliner kan verte finansiert gjennom årlege statsbudsjett. Her snakkar me om eit stort løft, sa statsråden og poengterte at det allereie er stor interesse for høgfart ikkje berre i regjeringa, men òg i opposisjonspartia.

Jernbanedirektør Steinar Killi understrekte at det er i slike tilfeller at det trengst politikarar til å fatte avgjerdene, og nytta utbygginga av T-banen i Oslo som eit døme:

– Då dei gamle, dårlege husa i Oslo sentrum vart rivne og det



vart bygd opp drabantbyar, såg alle at det trongst eit banetilbod. Så dei berre bygde banen. Om dei hadde rekna på det, ville dei ha fått som resultat at han ville vorte vanvittig ulønsam.

Etatsdirektør for utgreiingar i Jernbaneverket, Anita Skauge, er svært positiv til arbeidet som er gjort og ser fram til det vidare arbeidet. Men ho minnar likevel om at den tyske konsulentgruppa tek som utgangspunkt at det meste

av intercity-triangelet rundt Oslo er bygd ut i 2020. Det inneber at Stortinget må vedta ei forsert utbygging av dobbeltspor på Austlandet i høve til det som ligg inne i Nasjonal transportplan, eller at ein må konsentrere innsatsen meir.

Prisen på desse utbyggingane på Austlandet, med dobbeltspor frå Oslo til Skien, Råde og Sørli i Stange samt Ringeriksbanen til Hønefoss, er estimert til 53 milliardar kroner.

#### GOD

**STEMNING:** – I slike tilfeller trengst politikarar til å fatte avgjerdene, sa jernbanedirektør Steinar Killi, som på pressekonferansen fant tonen saman med samferdsleminister Liv Signe Navarsete.

FOTO: ØYSTEIN GRUE

## Høgfartstog og matetog

Høgfartstog har få stopp undervegs. Men ettersom desse toga vil få eigne trasear, kan eksisterande liner nyttast til regionale matetog. For den nye lina på Sørlandet kan nokre fleire kryssingsspor gjere det mogleg å køyre dei regionale toga på høgfartslina.

Mellom Oslo og Trondheim ser VWI for seg at toga berre skal stoppe på Gardermoen, i Stange (Hamar Sør) og Tynset Vest (mellom Tynset og Alvdal). Ved Hamar Sør vil det vere stopp med rask overgang til Dovrebanen. På Tynset Vest skjer det same mot Rørosbanen.

Mellom Oslo og Gøteborg er det framlegg om stopp i Moss, ein ny stasjon mellom Sarpsborg og Fredrikstad og i Halden.

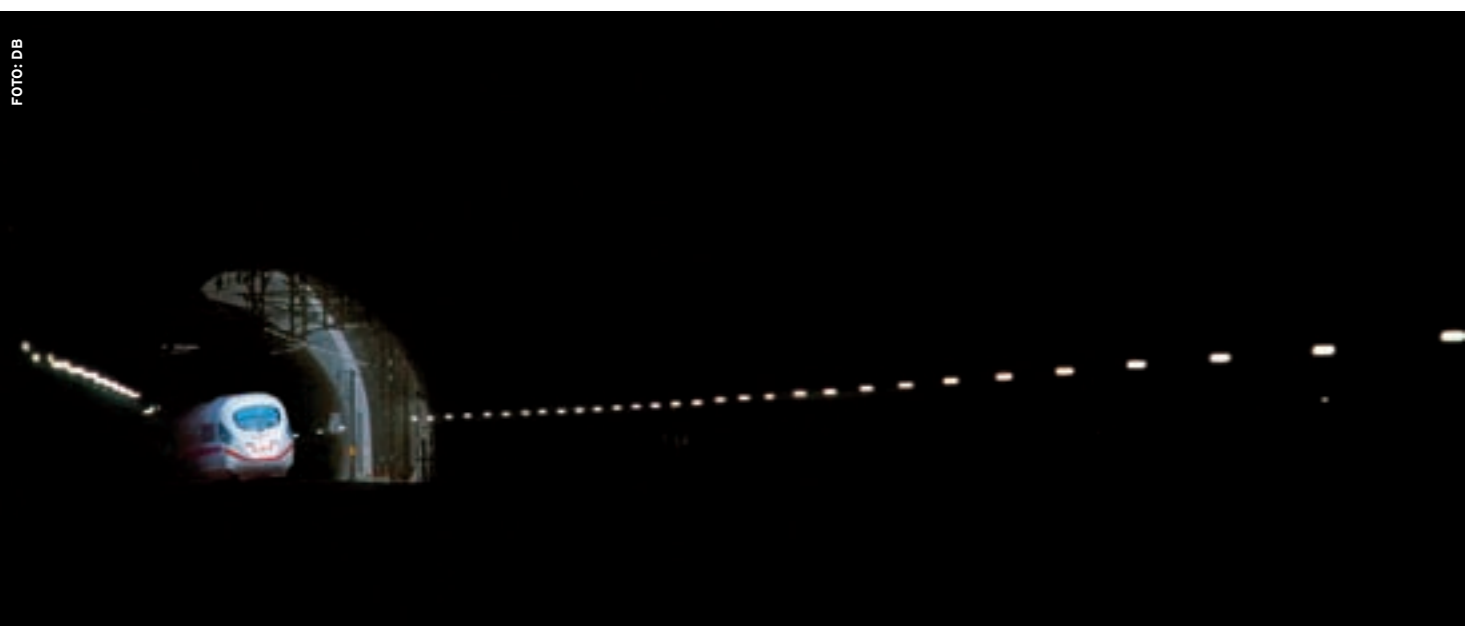
For Bergen-Oslo ser VWI for seg stopp på Voss, Geilo og Hønefoss eller Kongsberg – alt etter kva line som blir vald.

For Oslo-Kristiansand står valet mellom å

byggje ei heilt ny line direkte frå Drammen til Porsgrunn/Skien (dei ser for seg at stasjonen kjem ved Menstad) eller å nytte ein oppgradert Vestfoldbane til Porsgrunn. Størst effekt vil ein ny bane ha.

Stopp på ein slik bane vil bli Drammen, Porsgrunn/Skien, Arendal og Kristiansand. I Drammen og Porsgrunn/Skien er det lett å få ein overgang til toga på Vestfoldbanen og til Notodden.

Vidare sørøver ser VWI for seg stopp i Sandnes før Stavanger.



## Ei reise i mørkret

Om det skal bli bygd ei jernbaneline mellom Bergen og Stavanger, vil ho gå i mørkret. Heile 86 prosent av strekinga vil vere tunnelar.

For nokre av dei andre banane er tala slik:

- Oslo-Bergen (gjennom Hallingdalen): 45%
- Oslo-Bergen gjennom Numedal (Høgfartsringen): 45%
- Oslo-Bergen via Haukeli (Norsk Bane): 66%
- Haukeli-Stavanger: 79%
- Porsgrunn-Kristiansand: 48%
- Kristiansand-Stavanger: 55%

Det er mange omsyn å ta når ein jernbanetråse skal teiknast på kartet. VWI gjer det klårt at ingen liner vil kome i kontakt med nasjonalparkar eller reservat. Det einaste er ei line over Hardangervidda – ei line som vil gå parallelt med Bergensbanen, som går gjennom Finse biotopverneområde. Eit anna omsyn er vilt og husdyr på beite. Dei skal kunne krysse

høgfartsbanen med jamne mellomrom. Der det er mange tunnelar, løyser dette seg av seg sjølv. Då går dyra over tunnelen.

Når det gjeld banestrekningar for tog som køyrer over 160 km/t, gjeld regelen om at det skal vere gjerde som held både folk og fe unna langs heile banen. Det kan heller ikkje vere planovergangar på slike banar.

## Steinar Killi går av

Steinar Killi går av som jernbanedirektør i løpet av våren 2008. Nærmere dato blir avklart med Samferdselsdepartementet. Killi, som blir 67 år i juni 2008, varslet departementet i fjor om at han ønsket å fratse stillingen som direktør i 2008.

Steinar Killi har, når han går av, en lang karriere bak seg i offentlig forvaltning. Etter avlagt eksamen som sosialøkonom (cand.oceon) ved Universitetet i Oslo i 1966, begynte han i jobb som forsker ved Transportøkonomisk Institutt. Fra 1969 til 1978 hadde han forskjellige stillinger i Vegdirektoratet, hvor han avsluttet som utredningssjef.

Fra Vegdirektoratet gikk veien til Samferdselsdepartementet. Der var han ekspedisjonssjef og leder av utredningsavdelingen fra mars 1978 til han fikk stillingen som prosjektdirektør for Gardermobanen i 1990.

Etter at banevirksomheten ble skilt ut fra NSB seinhøsten 1996 i Jernbaneverket, hadde de to virksomhetene felles administrerende direktør og styre fram til 1999. Killi ble beskikket som jernbanedirektør i statsråd 11. juni 1999. Etter det opphørte det felles styret mellom NSB og Jernbaneverket.

Steinar Killi og departementet er enige om at fratredelsen tilpasses slik at ny direktør kan tiltre så tidlig som mulig i 2008. Etter fratredelsen vil Killi stå til disposisjon for Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet.



FOTO: ØYSTEIN GRUE



**SIKRERE ALLE:** – Vi fortsetter arbeidet med å sikre alle som arbeider eller befinner seg på våre anlegg, sier sikkerhetsrådgiver Knut Fredrik Sørhusbakken på dobbeltspor Sandnes-Stavanger. I bakgrunnen ses sikkerhetsmann Odd Jan Urevatn og maskinfører Tor Harald Øglænd.

## Sikkert på dobbeltsporet

SANDNES-STAVANGER: Hundrevis av personer har jobbet på dobbeltspor Sandnes-Stavanger siden åpningen i oktober i fjor. Nå har prosjektet og sikkerhetsrådgiver Knut Fredrik Sørhusbakken feiret ett år uten skader med fravær.

**Tekst og foto:** LONE ARNSTED

Det spntes, peles, graves og støpes både sent og tidlig. Alt mens arbeidsmaskiner og 100 tog i døgnet trafikkerer langs jernbanen. For sikkerhetsrådgiver Knut Fredrik Sørhusbakken krever det full oppmerksomhet. Og stor innsats. Men han tok seg tid til å feire ett år uten skader med fravær.

– Siden åpningen av prosjekt dobbeltspor Sandnes-Stavanger har vi hatt åtte skader. Ingen førte til fravær. I ett tilfelle kuttet en person seg med kniv, og måtte sy to sting. En annen fikk en liten skade da han var i kontakt med en kappsag, forklarer han.

Saken med saken resulterte i full gjennomgang av bruk av elektrisk verktøy hos entreprenøren.

### Åpenhet

Ett år uten skader med fravær syer ikke puter under sikkerhetsrådgiverne i prosjekt dobbeltspor Sandnes-Stavanger.

– Heller tvert imot. Nå må vi virkelig skjerpe oss, og klare ytterligere to år til anlegget er ferdig bygget. Vi har akkurat ansatt tre nye sikkerhetsrådgivere. Prosjektet har tre parseller i fullt arbeid og en hvor forberedende arbeider foregår. Sikkerhet er helt sentralt i det vi holder på med, sier Sørhusbakken.

Nivået holdes oppe ved hjelp av blant annet entreprenørens vernerunder hver andre uke, sikker jobbanalyse, bruk av sikkerhetsmann, og besøk på arbeidsplassen.

– Det er ikke slik at jeg plutselig stikker hodet opp av en kum. Her handler det om åpenhet og kommunikasjon, sier han og smiler lurt.

– Vi har også HMS på dagsorden i byggemøter. I det hele tatt er sikkerhet svært viktig for prosjektet. Og våre entreprenører har berømmet oss for det, avslutter Knut Fredrik Sørhusbakken.

## Ny sveis på Oslo S

I løpet av to helger i oktober ble det utført et omfattende sveisearbeid på Oslo S: To nedslitte, doble kryssvekslere på landets mest trafikkerte stasjon ble fornyet. Arbeidet ble utført uten forsinkelser av entreprenøren Betonmast AS.

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

Med fire maskiner og et mannskap på 15 ble kryssvekselutskiftingene utført fra lørdag ettermiddag til søndag formiddag i løpet av helgene 13.-14. og 27.-28. oktober.

Doble kryssveksler benyttes der det er spesielt trangt, og de er av de mest kompliserte sporelementene på jernbanen. Flere veksler av denne typen finnes på Oslo S og Gardermobanen, på strekninger med flere hundre togbevegelser i døgnet.

En dobbel kryssveksel består av flere hundre deler som først ble bygget sammen til en ferdig veksler og deretter demontert i Sverige, forteller prosjektleder i Betonmast, Odd Olav Berg Kristiansen, til Jernbanemagasinet.

Hver av vekslerne var bygget sammen i fem deler før sporarbeidet på Oslo S kunne starte.

Den mest kritiske fasen i jobben var innmåling og plassering av midtpunkt i vekselen, før de fire siste delene kunne plasseres og alt laskes sammen og tilpasses med totalt 32 skinneskjøter.

– Sveising i sporkryss er en komplisert oppgave fordi det er trangt mellom skinnedelene. Maskinkjørere med ekstrem nøyaktighet var ikke minst avgjørende, og de sparte oss for flere timer arbeid i en avgjørende fase, sier Kristiansen, som hadde med et team hvor alle jernbanefag var representert, inkludert kontaktledningsmontører, signalmontører og svakstrømsmontører.



**STOR SVEISEJOB:** Sporvekslerne som ble byttet ut med helstøpte kryss i mangan, utgjør forbindelsen mellom Gardermobanens spor og sporene 11 til 15 på Oslo S.



## Julegave fra JBV

Da høstens TV-aksjon ble gjennomført søndag 21. oktober, kom det inn 100 000 kroner fra Jernbaneverket. Egentlig er pengene gitt av hver enkelt ansatt i Jernbaneverket ettersom disse pengene ellers ville gått til julegave. Men de ansatte ville det annerledes. I en spørreundersøkelse i høst sa et stort flertall ja til å bruke pengene på TV-aksjonen i stedet for på julegave. Dermed går 100 000 kroner til tiltak for barn berørt av hiv og aids i ulike deler av verden – i regi av UNICEF Norge.

TEGNING: EGLIL NYHUS

## Strammer inn 1

NSB vil ikke se på at enkelte sterkt berusede eller psykisk ustabile personer skal få gjøre togreisen til en ubehagelig opplevelse for de andre som reiser. Ubehagelig er det også for ombordpersonalet når folk ikke har billett og heller ikke vil ha noen billett. I transportvilkårene har NSB en åpning for å nekte personer adgang til togene hvis de representerer en sikkerhetsrisiko eller er til sterk sjenanse for andre. Før noen kan nektes å bli med, har de krav på en skriftlig advarsel. Denne advarselen er gyldig i inntil 12 måneder.

## Strammer inn 2

CargoNet har hatt så stor vekst i gods-trafikk ut og inn av Alnabu at de fra ruteendringen er nødt til å skjerpe inn rutinene for levering og henting av gods. I stedet for at gods blir lagret for sending/henting oppnår man kapasitetsøkning ved at levering/henting skjer direkte til toget. Den nye regelen betyr at gods kan leveres innen et intervall på fra to timer før og helt opp til togavgang. Tilsvarende gjelder for henting. En ny, utvidet terminal på Alnabu vil først stå ferdig i 2011.



# Dyrere jernbane prosjekter

De tre store jernbaneprosjektene i Norge blir 25-30 prosent dyrere enn oppgitt i Nasjonal transportplan for 2006-2015. Samlet utgjør kostnadsøkningen om lag 1,1 milliarder kroner.

**Tekst:** SVEIN ERIK BAKKEN OG TORE HOLTET

Det opplyser utbyggingsdirektør Magne Paulsen i Jernbaneverket til Jernbanemagasinet. Han minner om at også vegvesenet har opplevd store kostnadsøkninger i sine prosjekter og at Samferdselsdepartementet ble orientert da Jernbaneverket ble klar over utviklingen.

## Milliardsprekk

De store jernbaneprosjektene som er under bygging, er nye dobbeltspor Lysaker-Sandvika og Sandnes-Stavanger samt Lysaker stasjon.

– Dersom kostnadene stiger minst like mye på de øvrige prosjektene i NTP, vil seks til åtte milliarder kroner av rammen på 26,4 milliarder kroner bli spist opp av økte kostnader. Det betyr at vi ikke kan gjennomføre mange av prosjektene som ligger inne i NTP innen dagens investeringsrammer, opplyser Paulsen, som mener det er fornuftig at regjeringen i statsbudsjettet for 2008 ikke starter nye prosjekter, men prioriterer de prosjektene som man er i gang med. Den samme linje har svenskene lagt seg på.

## Viktigere enn noensinne

– Vi gleder oss fortsatt over at investeringer i årets budsjett er 50 prosent høyere enn i 2006.

Budsjettforslaget for 2008 viser at regjeringen følger opp på samme nivå. Men mye av denne økningen går med til å dekke opp høyere kostnader på prosjektene som er under bygging. – Det er synd at dette faller sammen med en høykonjunktur og et opphetet bygge- og anleggsmarked. Resultatet er at vi ikke får så mye jernbane for pengene som vi ellers kunne fått, men disse forholdene må vi lære oss å leve med. Vi kommer nok ikke tilbake til noen billig periode.

## 60 prosent dyrere betong

Bygge- og anleggsmarkedet i Stavanger-området er det tøffeste i Norge. Samtidig er Jærenregionen et av de største vekstområdene i landet, og det viser at det er riktig å bygge ut jernbanen der.

– Men vi har fått en kraftig påminnelse om at det koster å bygge ut i dette området. Dobbeltsporet ble plutselig over 400 millioner kroner dyrere, fra vel 1,3 til nær 1,8 milliarder kroner. Blant annet er prisen på betong 60 prosent høyere i Stavanger enn på Lysaker.

## Midt i fleisen

Sjefen for Jernbaneverket Utbygging understreker at de kraftige økningene i priser og kostnader har sin forklaring i flere forhold.

«Prisen på betong er 60 prosent høyere i Stavanger enn på Lysaker»

MAGNE PAULSEN,  
Utbyggingsdirektør, JBV



**TØFFEST:**  
Bygge- og anleggsmarkedet i Stavanger-området er det tøffeste i Norge.  
FOTO: LONE ARNSTED

– For det første får vi den generelle utviklingen i et hett bygge- og anleggsmarked midt i fleisen når anbudene kommer inn. For det andre er prisanslag fra Statistisk sentralbyrå (SSB), som vi legger til grunn i våre kostnadsberegninger, basert på indekser for veisiden.

– SSBs indeks for perioden 2003 til 2007 la opp til en prisstigning på om lag 21 prosent, men da er ikke de spesifikke sidene med utbygging av jernbane lagt inn. Indeksen tar dermed ikke høyde for kostnadsøkningen som skjer i det markedet som vi opererer i.

## Fordyrende endringer

– I tillegg har det skjedd mye på den teknologiske siden i forhold til

prosjekter som er planlagt for en del år tilbake, fortsetter utbyggingsdirektøren. – Det har kommet inn mange nye og fordyrende regler i det tekniske regelverket som henger sammen med internasjonale forhold. Videre øker kostnadene som følge av nye forskrifter fra Jernbanetilsynet som stiller stadig større krav til blant annet dokumentasjon av utbyggingene. Dette er forhold som påvirker entydig i fordyrende retning.

– Summen av alt dette blir store kostnadsøkninger. En kan falle for fristelsen å legge mesteparten av skylda på markedet, men vi må også forbedre våre egne prosesser.

## Mer penger tidlig

– Vi jobber på mange områder for

å redusere kostnadene på de store utbyggingsprosjektene. Større konkurranse i anleggsmarkedet, et enklere regelverk, nye kontraktsformer og bedre prosjektstyring i eget hus er alle viktige faktorer for å få dette til.

Paulsen viser til at JBV Utbygging har konkurranse på det meste, men skulle gjerne sett at store, europeiske jernbaneentreprenører la inn anbud.

– De er ikke interessert i kontrakter før de er på over én milliard kroner. Skal vi både få ned kostnadene og få større konkurranse om oppdragene, må vi få mulighet til å bygge ut hele strekninger a la utbyggingen av Gardermobanen.

## Nye kontraktsformer

For øvrig har Jernbaneverket, sammen med Statens vegvesen og Forsvarsbygg, innledet samtaler med Statsbygg og Helsebygg Midt-Norge med sikte på å lære mer om deres erfaringer med nye kontraktsformer, særlig såkalte samspillkontrakter.

– Vi har også deltatt i et nordisk prosjekt om utvikling av et felles, nordisk anleggsmarked innen veg- og jernbanesektoren. Hensikten er å gjøre det lettere for entreprenørene å operere fritt mellom de nordiske landene, utvikle nye kontraktsformer, harmonisere lover og regler og utvikle en mer ensartet kultur for prosjektgjennomføring, opplyser utbyggingsdirektør Magne Paulsen i Jernbaneverket.

# Utbygginger utsatt - mer til fornyelser

Jernbaneverkets budsjett for neste år blir på 5,8 milliarder kroner - samlet sett en økning på seks prosent. Likevel må planlagte utbyggingssjekter utsettes i forhold til Nasjonal transportplan (NTP). Til gjengjeld forsterkes satsingen på å fornye eksisterende anlegg.

**Tekst:** NJÅL SVINGHEIM OG TORE HOLTET **Foto:** ØYSTEIN GRUE, HILDE LILLEJORD OG RUNE FOSSUM

Regjeringen foreslår å bruke 2339 millioner kroner til investeringer i jernbanenettet neste år. Dette er 119,5 millioner kroner mer enn i år, men den sterke kostnadsveksten i bygg og anlegg gjør at det ikke er rom for å følge opp alle planlagte utbyggingssjekter. Blant annet blir byggestart for nye Ski stasjon utsatt, til tross for at Jernbaneverkets folk sto klare til å sette spaden i jorda. Heller ikke den 7,7 kilometer lange parsellen mellom Barkåker og Tønsberg skal påbegynnes, slik jernbaneverket hadde planlagt.

## 660 millioner til fornyelser

Det foreslås 1342 millioner kroner til vedlikehold, samme beløp som i år. Vedlikeholdsinnsatsen skal fordeles på 220 millioner til korrektivt vedlikehold (akutt feilretting), 460 millioner til forebyggende vedlikehold (planlagt utskifting av slitte komponenter) og 660 millioner til fornyelse av anleggene, som utskifting av spor, kontaktlednings- eller signalanlegg fordi anleggene har nådd sin teknisk/økonomiske levealder.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at prosjektrammede aktiviteter i vedlikeholdet fortsatt skal konkurranseutsettes. I 2006 var 31 prosent av vedlikeholdsarbeidene og 50 prosent av fornyelsesarbeidene konkurranseutsatt.

## Lokførerutdanning

Det foreslås 2047 millioner kroner til drift av jernbanens infrastruktur i 2008, og det er 213 millioner mer enn i 2007. Driftsbudsjettet omfatter drift av stasjoner og publikumsområder, utgifter til trafikkstyring, strømforsyning, stasjonsbygninger, tekniske installasjoner og planlegging. Driftsbudsjettet omfatter også driften av Norsk jernbaneskole, som blant annet utdanner lokførere. Det skal brukes 50 millioner kroner til utvidelser og til et simulatorsenter ved jernbaneskolen i 2008.

## Sikkerhetstiltak

Det foreslås 107 millioner til sikkerhetstiltak. Dette omfatter ras- og tunnelsikring, teknisk sikkerhet og sikring eller fjerning av planoverganger. Jernbaneverket fjerner i løpet av 2007 om lag 110 planoverganger, og det vil være ca 3950 planoverganger igjen på jernbanenettet. I tillegg til å fjerne flere planoverganger skal Jernbaneverket gjøre tiltak for å bedre siktforhold og utforming på et stort antall av de eksisterende overgangene. Det skal også gjøres tiltak på om lag 50 stasjoner og holdeplasser for å gjøre forholdene tryggere for passasjerene.

Til kapasitetsøkende tiltak foreslås det 105,6 millioner kroner. Til stasjoner og knutepunkter foreslås det brukt 100 millioner.



## BALLASTRENSING og forberedelse til ballastrensing:

- Kongsvingerbanen
- Østfoldbanen
- Vestfoldbanen
- Nordlandsbanen
- Ofotbanen



## DOBBELTSPOR

### Utbygging

- Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika (660 millioner kroner). Planlagt ferdig i 2011
- Nytt dobbeltspor Sandnes-Stavanger (570 millioner kroner). Planlagt ferdig i 2009

### Planlegging

- Nytt dobbeltspor Kolbotn-ski
- Nytt dobbeltspor Eidsvoll-Hamar
- Nytt dobbeltspor Bergen-Fløen
- Nytt dobbeltspor Holm-Holmestrand-Nykirke



## FORNYELSER AV ANLEGG

- Oslo-området: Tiltak mot forsinkelser
- Oslo S: Oppgradering av signalanlegg
- Sandnes-Stavanger: Tiltak i samband med bygging av dobbeltspor
- Egersund-Sandnes: Ombygging av kontaktledningsanlegg
- Nordlandsbanen: Fjernstyring Mosjøen-Bodø
- Ofotbanen: Kontaktledningsanlegg stasjoner
- Bergensbanen: Fjellsikringsanlegg og fornyelse av snøoverbygg
- Østfoldbanen: Tiltak på Rolvsøy bru ved Greåker og Geita bru i Oslo



## SKINNE- OG SVILLEBYTTE

- Skinner, sviller og sporveksler byttes der behovet er størst over hele jernbanenettet

## GODSTERMINALER

- Ganddal godsterminal sluttfinansieres og åpnes på nyåret
- Midlertidige tiltak for rask økning av kapasiteten på Alnabru
- Planlegging av ny godsterminal på Alnabru



## KRYSSINGSSPOR

- Arbeidet med Berg kryssingsspor på Østfoldbanen videreføres
- Prosjektering av nytt kryssingsspor på Gjøvikbanen mellom Alnabru og Roa (Jensrud)
- Planlegging av nytt kryssingsspor på Sørlandsbanen mellom Kristiansand og Egersund
- Planlegging av lengre kryssingsspor på Fauske stasjon

## STASJONER

- Utbygging av Lysaker stasjon (230 millioner kroner). Planlagt ferdig i 2009
- Avslutning av større ombygginger på Nationaltheatret stasjon, Haugenstua holdeplass og Strømmen stasjon
- Tilrettelegging for flytøt på Drammen stasjon
- Omlegging av spor på Kongsberg stasjon
- Utbygging av bedre informasjonssystemer på stasjoner og knutepunkter

## TRASÉ og TUNNEL

### Planlegging

- Vestfoldbanen: Ny trasé Farriseidet-Porsgrunn
- Nordlandsbanen: Gevingsåsen tunnel (Hommelvik-Hell)

**BLID OG NØGD:** Lotte Sandmark trivst godt som lærling i signalmontørfaget. Her er ho fotografert under ein jobb med eit vegsikringsanlegg på Meråkerbanen.



- Når eg blir vekt halv fire om morgonen fordi det er feil på eit signalanlegg, hjelper det å tenkje på pengane for å kome opp av senga, innrømmer Lotte Sandmark, 18 år og lærling i signalmontørfaget på Marienborg.

**Tekst:** ARVID BÅRDSTU  
**Foto:** ØYSTEIN GRUE

# Jente som råtrivst

## MIN ARBEIDSDAG

**NAMN:** Lotte Sandmark  
**ALDER:** Snart 19 år  
**ARBEIDSSAD:** Marienborg  
**LIKAR:** Blanding av elektronikk og mekanikk  
**BUR:** Stjørdal

Lotte Sandmark er rett nok nærare 19 år enn 18, men framleis ei ung dame. Etter eit drygt år som lærling, kan ho slå fast at ho har hamna på rett hylle. Sjølv om det var ein rein slump at det gjekk slik:

- Eg sat på skulen ein dag då eg fekk ein telefon frå John Morten Laugsand (dåverande personalrådgjevar i Drift Region Nord,

red.). Han lurte på om eg kunne tenkje meg å kome til Marienborg for å sjå på tilhøva her og å vurdere å bli lærling i Jernbaneverket., innrømmer ungjenta glatt.

Ikkje var det nokre andre heller på elektrolina ved Malvik vidaregåande skule som hadde høyrte om Jernbaneverket - eller nokre av vennene.

Lotte hadde i tillegg ikkje noko

«Den gongen visste eg ikkje at det fanst noko Jernbaneverk i det heile teke»

forhold til tog, men var derimot lidenskapeleg oppteken av bilar.

### Bratt læringskurve

Den første dagen som lærling hadde Lotte 21. august i fjor. Men sidan ho begynte ved signalavdelinga på Marienborg, har det skjedd mykje. Åtte av signalmontørane har slutta; nokre for å arbeide i private firma, andre for å gjere noko heilt anna eller for å halde fram i Jernbaneverket andre stader i landet.

Det at det brått forsvann så mange, gjekk på beredskapen laus. Løysinga vart å snakke med lærlingane.

- Alle vi tre lærlingane syntest det var positivt å få vere med og gå vakter. Ei vakt strekkjer seg frå onsdag til onsdag, og det er av tryggingssyns alltid to som går vakt saman, fortel Lotte.

Området dei dekkjer, går frå Dombås på Dovrebanen og Tynset på Rørosbanen i sør til riksgrensa på Meråkerbanen og til Steinkjer på Nordlandsbanen.

Sist ho hadde vakt, måtte ho tre gonger til Kongsvoll, som ligg 15 mil frå Trondheim. I tillegg vart det to turar til Skogn, som ligg åtte mil den andre vegen.

### Ikkje noko stress

Når togleiar ikkje kan køyre sporvekslar eller signala viser at det er usynlege tog på ei strekning, stoppar togtrafikken meir eller mindre opp. All merksemda blir retta mot signalmontørane - klarer dei å finne og rette feilen før trafikken går heilt i stå?

- Nei, me kan ikkje stresse. For oss er det viktig å halde på roa og finne feilen. Signalanlegg er kompliserte saker med mange relé som skal «snakke» saman. Det viktigaste for oss er å tenkje tryggleik,

tryggleik, tryggleik, fortel Lotte Sandmark.

Heldigvis er ho saman med røynde montørar. Slik kan ho suge meir lærdom til seg ved å vere med ut når noko slår feil.

### Lukkeleg val

For Lotte, som lenge har interessert seg for straum og elektriske saker og ting, var det aldri nokon tvil om at ho skulle inn på elektrofag. Dei to åra på vidaregåande gjekk fort. No har ho gjort unna eitt år av lærlingtida på 2,5 år. Det òg går greitt. Mottakinga hjå signalmontørane var topp. Det å vere einaste jente blant gutane er heller ikkje noko problem:

- Eg har absolutt inga kjensle av at eg må prestere noko meir berre fordi eg er jente. Eg er godt vant med å vere saman med gutar. Slik var det på skulen også. Jernbaneverket er ein kjekk arbeidsplass. Her får me tid til å bli opplært. Er det noko me lurar på, er det kort veg til nokon som kan gje eit svar, seier Lotte.

Ho har heller ikkje noko negativt å seie om løna - i alle fall ikkje no når ho er med på vaktordninga. Best likar ho å arbeide med vegsikringsanlegg eller med drivverk til sporvekslar. Kombinasjonen elektronikk og mekanikk er topp.

Og då er me der det starta - med bildilla. Heime på Stjørdal har ho ein Toyota Celica GT-4. Når dette kjem på trykk, har bilen fått sota rutene. I løpet av vinteren skal han bli senka.

- Eg råtrivst på Stjørdal. Om eg ikkje mister «lappen», kjem eg aldri til å flytte til byen, seier Lotte Sandmark med tyngd. Trivst gjer ho òg i Jernbaneverket - og Jernbaneverket med ho.

## SAGT OM JERNBANEN



«Drivkraften til vegvesenet er å få mest mulig veg for pengene. Dessuten er det en gammel kultur i vegvesenet.»

**HEIDI SØRENSEN**

Storingsrepresentant (SV) til Eidsvoll Ullensaker Blad

«Samferdselsminister Navarsete var i Fredrikstad før kommunevalget og møtte den svenske kommunikasjonsministeren. Tema var høyhastighetsbane mellom Oslo og Göteborg. De ble enige om å møtes igjen. I stedet for å svare konkret på spørsmål fra Østfold-pressen om og når dette prosjektet ville bli realisert, glir svaret over i andre store utredninger som høyhastighetsbanene til Trondheim, Bergen og Stavanger. Det er tydelig at jo større prosjektene blir, jo bedre fungerer de som redningsplanker for ikke å gjøre noe.»

**OSMUND UELAND**

Tidligere NSB-sjef

«Knappt noen investeringer er mer framtidsrettet enn økt satsing på infrastruktur og kommunikasjon. Vil man bruke dagens oljepenger på noe som også kommer barn og barnebarn til gode, må det (ved siden av forskning) være utbygging av et konkurransedyktig jernbanenett med miljøvennlige, klimanøytrale tog.»

**ERIK SAGFLAAT**

Utenriksredaktør i Dagsavisen og pendler

«Bergensbanen har vore til stor velsigning i dei snart hundre åra som er gått sidan oppinga i 1909. Men sentral bindelekk for folk som skal ta seg frå aust til vest - eller omvendt - har toget lenge vore på hell. Det tek for lang tid.»

**OLAV KOBELTVEIT**

Redaktør Bergens Tidende

«Jeg ville brukt tiden på å frykte andre ting enn bioterrorisme. Trafikken er, for eksempel, langt farligere.»

**PER LEINES LAUSUND**

Veterinær og oberstløytnant

# - Her er jernbanens framtid



**TRONDHEIM:** - Se for en flott bukkett ungdommer vi har fått, sier en fornøyd rådgiver Liv Turid Storli i Region nord. Regionen satser friskt på rekruttering for å sikre kjernekompetanse. Til nå er 13 lærlinger på plass, og målet er å skaffe 15 nye hvert år framover. ▶

Tekst og foto: JON IVER GRUE

**FRAMTIDA:** - Her er framtidens jernbaneanarbeidere. Er de ikke flotte? sier rådgiver Liv Turid Storli. Første rekke fra venstre: Paul Remy Tronseth (banemontør), Martin Strand (banemontør), Harald Lyng (banemontør), Christer Mathisen (energimontør), Odd-Martin Olsen (banemontør) og Stig Åge Hansen (signalmonfør). Andre rekke fra venstre: Fredrik Tiller (banemontør), Tommy Vangen (signalmonfør), Dan Patrick Solvoll (banemontør), Marius Fagernes (signalmonfør), Andreas Sorell (banemontør) og Ronny Nysæther (signalmonfør).

«Selv om vi rekrutterer ti nye banemontører i regionen hvert år framover, blir bemanningen i minus hvert år fra 2014»



LIV TURID STORLI,  
JBV Region Nord

► Behovet for rekruttering til Jernbaneverket har aldri vært større, og Region Nord har gått i bresjen med egne rekrutteringsplaner.  
– Selv om vi rekrutterer ti nye banemontører i regionen hvert år framover, blir bemanningen i minus hvert år fra 2014. Også de andre fagene trenger rekruttering, men fag som banemontør, signalmontør, energimontør og telekommunikasjon utgjør selve navet som må være på plass i hjulet, sier Liv Turid Storli, som er rådgiver for lærlingene.

#### Ivrige lærlinger

Region Nord har fått mange søkere til lærlingplassene, og hun opplever lærlingene som ivrige etter å begynne i Jernbaneverket.  
– Det tror jeg har noe med hele jernbanekulturen å gjøre. Den er fascinerende og gir stor frihet med variert arbeid ute i friluft, samtidig som det er mye ansvar der en ope-

rerer på sikkerhetsmarginer hele tiden. Jeg kan ikke generalisere, men disse lærlingene er i hovedsak gutter som har gått praktiske framfor teoretiske linjer på skolen. Problemet har vært å få søkere med akkurat den kompetansen som kreves. Derfor har det vært nødvendig å justere kravene og ta inn folk med litt annen bakgrunn. Det tror jeg bare er bra, for da får også Jernbaneverket en litt bredere kompetanse etter hvert, sier Storli.

#### Viktig å ha vyer

I Jernbaneverket må en like å jobbe i team, ta ansvar og jobbe selvstendig. En må også være fleksibel i forhold til bosted. – Det aller viktigste er å få lærlingene til å skjønne sikkerhetstankegangen og føre den videre. Det er også kjempeviktig at de har pågangsmot og er litt ambisiøse på egne vegne. Her får de en kjerneutdanning med fagbrev som kan brukes som et springbrett til en

videre karriere i bedriften om de vil, fortsetter hun.

#### Må se på lønssystemet

Storli har hatt rådgiverstillingen på engasjement det siste halve året. Før var den spredt på flere personer litt tilfeldig.  
– Vi har en bemanningsplan som kan brukes som et utgangspunkt, men er avhengig av at hele apparatet rundt lærlingene fungerer. Vi har en jobb å gjøre når det gjelder akkurat det. Jernbaneverkets byråkrati oppleves ofte som tungrodd, ikke minst for lærlinger som må vente unødige lenge for de eventuelt får tilbud om plass. Et annet område vi må se nærmere på, er lønssystemet vårt. Slik det er i dag, er konkurransen om lærlinger hard. Riktig nok kan vi friste med godt miljø og utfordrende arbeid, men for lærlingene er det lønna som teller, avslutter Liv Turid Storli.

## Nær 50 lærlinger samles på Hamar

Den 7. og 8. november samles alle lærlingene i Jernbaneverket til historiens første landskonferanse på Hamar.

– Mellom 40 og 50 lærlinger fra hele landet er invitert. Hensikten med samlingen er at de skal bli kjent med Jernbaneverkets forventninger til dem og omvendt, og at vi skal bli

kjent med deres forventninger til oss. Stikkordet er dialog, sier rådgiver Liv Turid Storli i Region Nord.  
– Enda viktigere er det at lærlingene føler at de er en viktig gruppe i Jernbaneverket og blir kjent med sentrale deler av vår virksomhet, fortsetter hun. Programmet er ikke helt spikret, men foredragene vil bære preg av at Jernbaneverket presenterer sin kultur til lærlingene.

– Vi er en tradisjonsrik, men samtidig moderne bedrift. På samlingen blir også praktiske forhold omkring

omorganiseringen i driftsapparatet tatt opp. I tillegg vil vi sørge for at lærlingene får en del faglige innspill, opplyser Storli.

Jernbanedirektør Steinar Killi har meldt sin ankomst. Initiativtakere til konferansen er Morten Mørch og Grethe Sperre fra økonomi- og personalseksjonen.

I tillegg til det faglige programmet skal lærlingene besøke Jernbanemuseet og Løiten Aquevitt.



#### HÅPER PÅ FAST JOBB:

– Jeg kan ikke tenke meg noen bedre arbeidsplass enn Jernbaneverket, sier energimontørlærling Christer Mathisen.

## Christer fant drømmejobben

– Dette overgår alle forventninger. Jeg har funnet drømmejobben min, sier energimontørlærling Christer Mathisen (18).

Tekst og foto: JON IVER GRUE

På Heimdal stasjon i Trondheim er han i sving med en lang stang for å jorde en kjøreløst etter et tog som nettopp passerte. Christer begynte som lærling i Jernbaneverket 1. august og stortrivs både med arbeidsoppgavene, miljøet og kollegene.

#### Variert arbeid

– Jeg har alltid likt å være ute, og jobben som energimontør er veldig variert. Hovedansvaret vårt er vedlikehold av kjøreløst, i tillegg til at vi holder varmposter for togene på Marienborg. Jeg er med

på alt fra stramming av bolter og å sette opp nytt, til trekking av kabler og graving og legging av rør. Spesielt synes jeg det er artig å delta i planleggingsbiten. Da kan jeg være med på å ta beslutninger hvis det trengs og får se det når det er ferdig. Etterpå kan jeg skryte av at dette har jeg vært med og satt opp, sier han.

Førstevalget var egentlig som energimontør på E-verket, men de hadde ingen lærlingplasser. Gjennom en bekjent fikk han høre at det var lyst ut stilling i Jernbaneverket og sendte inn en søknad på internett. Før han fikk lærlingplassen, måtte han gjennom en helse sjekk med strenge krav til den fysiske helsen, særlig synet og hørselen.

#### Får utviklet seg

– Ikke alle har muligheten til å komme inn. En må være i tipp topp stand og kunne passe på seg selv.

Når jeg først var så heldig, ser jeg muligheter til å utvikle meg selv. Fra før har jeg ett år som vanlig elektrolærling, men trivdes ikke noe særlig med det. Biler og motorsykler har alltid interessert meg, og da jeg så LM 6-maskinen som vi bruker, smeltet jeg helt. Jeg tenkte at, herregud, her vil jeg være. Enda har jeg ikke prøvd yrket på vinteren, men det blir sikkert «berre lekkert».

Christer må flire før han fortsetter; – Det høres ut som om jeg er betalt for å si det, men det er ikke bare arbeidskollegene mine som er trivelige, men alle som har med tog og jernbane å gjøre. En av grunnene til at jeg valgte Jernbaneverket er at jeg kan få jobb her når jeg først har fått en fot innenfor. Hvis de er fornøyde med meg, ser jeg for meg en framtid i Jernbaneverket. Jeg kan ikke tenke meg noe bedre.

# Tommy håper på fast jobb

- Det er mye å sette seg inn i, men signalmontør virker som et veldig interessant fag, sier Tommy Vangen (22).

**Tekst og foto:** JON IVER GRUE

Etter kun tre dager som lærling på Marienborg i Trondheim vet han ikke så mye om hva som venter ham, men folk har vært veldig imøtekommende. Hans inntrykk er at arbeidsmiljøet er godt.

## Retting av feil

- Førsteintrykket er veldig bra. Foreløpig har det ikke blitt så mye faglig, men jeg har vært med litt og sett hva de holder på med. Når jeg får bøker, skal jeg også studere litt. Det blir mye feilsøking for å rette opp feil, ellers regner jeg med

å få vite mer om oppgavene mine etter hvert. Region Nord er et stort område, og det blir sikkert en del reising. Noen ganger må vi til Dombås og andre ganger helt opp til Mo i Rana, men det er bare artig, forsikrer Tommy. De første dagene har ellers gått med til bestilling av verktøy, utstyr og arbeidstøy. Ettersom han og samboeren kom flyttende fra Mosjøen, har det også vært fullt opp å gjøre med å installere seg på hybelen som de leier.

## Tenkte å bli bilmekaniker

Etter to år med elektrofag på videregående skole tok Tommy seg et par friår fordi det var vanskelig å skaffe lærlingplass. Så ble det grunnkurs som bilmekaniker, før han helt tilfeldig kom over en annonse i avisen om at Jernbaneverket søkte etter lærlinger.

- Egentlig hadde jeg tenkt å bli bilmekaniker, men som signalmon-

tør slipper jeg heldigvis å stå på den samme plassen hele tiden. Jeg liker å være ute og se andre plasser enn bare verkstedet, sier han.

## Fast arbeid

- Hva visste du om Jernbaneverket på forhånd?

- Egentlig lite eller ingenting, men nå i sommer var jeg sesongarbeider i Jernbaneverket i Mosjøen. Der fikk jeg i hvert fall en liten innføring i hva som skjer på bandedelen med jernbaneoverganger og sånt. Jeg merket meg også at det er en høy gjennomsnittsalder, så det gjør sikkert ikke noe at de får inn yngre folk.

- Hva forventer du av lærlingplassen?

- Først og fremst håper jeg å få fast arbeid som signalmontør i Jernbaneverket, men ut over det har jeg ikke tenkt så mye framover.

## PÅ SPORET:

- Jeg har merket meg at det er en høy gjennomsnittsalder i Jernbaneverket. Det gjør sikkert ikke noe om de får inn litt yngre folk, sier signalmontørlærling Tommy Vangen.



# Martin har fått mersmak

- Jeg klarer ikke sitte stille. Som banemontør får jeg være ute med variert arbeid. - Da jeg fikk lærlingplass i Trondheim, passet det meg perfekt, sier Martin Strand (19).

**TEKST OG FOTO:** JON IVER GRUE

Han gikk anleggs- og bergverkslinja på videregående skole i Stjørdal, da Jernbaneverket kom for å presentere seg selv.

## Tre av oss søkte

- Det høstes veldig interessant ut, og vi var tre som søkte på lærlingplass. Før det var Jernbaneverket overhodet ikke noe tema, sier Martin.

Det hjalp også mye at en eldre kamerat som var banemontør, anbefalte ham å søke. - Når jeg ble tilbudt plassen, mente han at jeg ikke hadde noe valg og helt sikkert ikke kom til å angre. Men på intervjuet fikk jeg beskjed om at det var smekkefullt både i Trondheim og Stjørdal, og jeg mistet lysten da alternativene var å flytte til Grong eller Steinkjer. Jeg hørte heller ikke noe mer fra Jernbaneverket før i høst, da jeg fikk beskjed om at jeg hadde fått plass i Trondheim.

## Veldig variert

Martin er stasjonert på Brattøra og har etter få dager fått mersmak på en fremtid som banemontør.

- Vi jobber med vedlikehold av banenettet for at alt skal være klappet og klart til at det skal gå tog der. I tillegg kommer sikring langs skinnegangen som blant annet gjerding. I dag har jeg også vært med på å rydde skog og gjøre klart for legging av nye skinner. Det som er så bra, er at det er veldig variert. Hvis resten svarer til forventningene, tror jeg at jeg blir



## LÆREVILLIG:

- Når en gjør ting selv, lærer en og skjønner ting mye bedre. Brikkene faller liksom på plass, sier banemontørlærling Martin Strand.

i Jernbaneverket veldig lenge, fortsetter han.

## Lærer av å prøve selv

Forventningene for læretida de neste to og et halvt årene er å lære mye og at han får være med på å prøve ting selv.

- Når en gjør ting selv, lærer en og skjønner mye bedre, i stedet for bare å stå og se på. Brikkene faller

på en måte på plass, sier Martin.

Planen var egentlig å bli maskinfører, men det har han for lengst skrinlagt. - På skolen kjørte jeg en del gravemaskin, helt til det slo meg at det kunne bli fryktelig kjedelig. Hvis jeg hadde fortsatt, tror jeg at jeg før eller senere hadde hoppet ut av førerhytta for å se meg om etter noe annet å gjøre.

**ARMSLAG:** På hver av de tre lastegate-  
ne/sporene er årlig kapasitet anslått til  
mer enn 50 000 containereleheter.

FOTO: JERNBANEVERKET UTBYGGING

# Ganddal dobler godskapasiteten

**STAVANGER/SANDNES:** - Ganddal godsterminal vil doble kapasiteten og gjøre toget langt mer konkurransedyktig mellom Oslo og Stavanger, sier Kjell S. Hauge, daglig leder for det nyopprettede driftsselskapet Terminaldrift AS.

Tekst og foto: ØYSTEIN GRUE

Han har 37 års fartstid i godsfrakt og logistikk i NSB og har senere vært terminalsjef for CargoNet på Stavanger godsterminal, bedre kjent som Paradis. Kjell S. Hauge kjenner transportbransjen og Stavangerregionen bedre enn noen, og han kan ikke huske noen år med så kraftig vekst i trafikken som i år:

- Med 10,5 prosent økning over Stavanger godsterminal så langt i 2007 er behovet for å flytte aktiviteten til morgendagens jernbanelogistikk til Stavangerregionen på Ganddal overmodent.

Vi ligger an til å håndtere 67 000 enheter (TEU) i år. Dette er langt over tidligere anslått maksimal kapasitet her i Stavanger, forklarer han mens vi tar aktiviteten nærmere i øyesyn.

I løpet av tre timer fra klokken 05 til 08 er fire tog losset med nye personbiler, containere og prefabrikerte betongkonstruksjoner.

## En time å spare på hvert tog

- Hvordan vil kundene merke at Ganddal overtar for den gamle og utdaterte Stavanger godsterminal?  
- Først og fremst ved at vi kan

laste opp tog inntil få minutter før avgang.

På terminalen i Stavanger trenger vi minimum 50 minutter fra avsluttet lasting til toget kan gå på grunn av begrenset sporlengde på terminalen. Togstammen må deles opp på flere spor, noe som tar tid. I tillegg har vi en lav bru midt over terminalområdet som vanskeliggjør laste- og losseoperasjonene på Paradis.

- Vi regner med å spare én time på både lossing og lasting av ett togpar alene når vi kommer i gang på Ganddal sammenlignet med i dag, forteller Kjell S. Hauge til Jernbanemagasinet.

- Som på Alnabru, har vi slitt med svært begrenset depotplass i Stavanger. Rikelig armslag på Ganddal vil gjøre hverdagen lettere for oss 19 som skal jobbe på den nye terminalen, og ikke minst vil godsoperatørene og sjåførene få en bedre hverdag.

## Kapasitet mot uendelig?

- Hvor mye er det plass til på Ganddal sammenlignet med dagens volum?  
- Volumet kan mangedobles på

Ganddal dersom toggangen tilpasses, og vareflyten gjennom terminalen gjøres effektiv, fastslår Kjell S. Hauge.

Det er mange andre flaskehalsar som må fjernes før Ganddal-terminalen ikke klarer å ta unna. Hauge peker i første rekke på kapasitetsbegrensningene på Jærbanen og Sørlandsbanen.

- Med andre ord skal det ikke stå på kapasiteten på Ganddal dersom målet er å få mer gods over fra E18 til jernbanen mellom Alnabru og Stavanger?

- Nei, tvert imot. Ganddal-terminalen vil ubetinget styrke jernbanens posisjon i konkurransen om transportene mellom Oslo/Østlandet og Stavanger. Og jernbanelogistikk-terminalen er et vesentlig bidrag i ambisjonen som næringsforeningen i Stavangerregionen har reist: Å gjøre Stavanger til et nasjonalt logistikk-knutepunkt.

Hauge mener at den sterke veksten i containertrafikk til og fra Stavanger henger sammen med både konjunkturutviklingen, strengere kjøre- og hviletidsbestemmelser og sjåførmangel. Det er heller ingen tvil om at varekunder og



Terminalområde for speditører og bildistributører (F.eks Schenker, Linjegods og Tollpost Globe)

3x600 m lastespor.  
• Plass for depot/lager av containere, semihengere og vekselflak

Intern veisystem  
• Portkontroll/ ankomstområde

Arealer dimensjonert for truck og klar for fremtidig kran

Bilramper/bilspor

Ankomstspor

Støyvoll mot naboer



## «Volumet kan mangedobles på Ganddal dersom toggangen tilpasses ...»

► transportører av hensyn til miljøet må legge om til en mer miljøvennlig transport. Og her er jernbanen svaret – i Norge som i resten av Norden og i Europa for øvrig.  
– Det blir nesten døgndrift fra første tog ankommer ved 04-tiden

mandag morgen frem til lørdag middag på Ganddal, forteller Hauge.

### Jernbane og båt-cargo

– Kritiske røster påpeker at Ganddal mangler havnetilknytning.

Hvordan blir forholdet mellom en ny Risavika havn sør for Ganddal og jernbanegodsterminalen?  
– Andelen gods til og fra havn er svært lav i dag. Hele 95 prosent av alt gods over terminalen kommer til Stavangerregionen med bil eller

tog. Terminalen ble lokalisert ut fra en optimal utnyttelse av jernbanen – det vil si mulighet til å laste og losse et tur-retur-tog mellom Alnabruterminalen i Oslo og Ganddal i løpet av 24 timer, slik at vognmateriell og lokomotiv kan utnyttes

**LANG FARTSTID:** Kjell S. Hauge begynte med sekke-tralle på gods-ekspeidjonen ved Stavanger stasjon som 17-åring i 1970 og er påtropsende leder i det nye driftsselskapet «Terminaldrift AS» på nye Ganddal godsterminal.

optimalt – begge veier, forklarer Kjell S. Hauge.

– Om nye Risavika havn skulle vokse raskere enn beregnet, og vi skulle få en omlegging med større godsvolum mellom båt og bane, vil det være enkelt, men kostbart å bygge et godsspor mellom havna og Ganddal godsterminal, påpeker Hauge. Han er overbevist om at veksten i godstransport til og fra Stavangerregionen bare vil fortsette. Inntil videre vil Risavika bli betjent med bil.

### Flere flaskehals

– Hva skal til for å øke godskapasiteten mellom Oslo og Stavanger?  
– Stigningene på Sørlandsbanen sammen med begrenset kapasitet på strømforsyningsnettet til jernbanen er to konkrete flaskehals. I tillegg er det behov for flere kryssningsspor på strekningen. Ved å forbedre strømforsyningen kan man sette inn sterkere og mer moderne lokomotiv. For å øke antall vogner og totalast per tog er det nødvendig med sterkere lok.

### Les mer om Ganddal:

[www.jernbaneverket.no/prosjekter/pagaende/Ganddal\\_godsterminal](http://www.jernbaneverket.no/prosjekter/pagaende/Ganddal_godsterminal)



**GLEDER SEG:** Sjøfører i Posten Norge, Karl Fr. Høyning, gleder seg til Ganddal godsterminal ved Sandnes åpner, men han er spent på trafikkforholdene mellom Sandnes og Stavanger sentrum.

Mens vi i dag har de største begrensningene på jernbaneterminalene i Oslo og Stavanger, ligger utfordringene i neste runde i infrastrukturen, sier Kjell S. Hauge. Han har sett reguleringsplanene for nye kryssningsspor på Jærbanen. Men han kunne ønske seg disse realisert raskere, ikke minst i en periode hvor sjåførmangelen rir transportbransjen som en mare.

Til nyttår kommer Jernbaneverket med en ny ruteplan basert på dagens kapasitet. Spørsmålet er om det er mulig å øke antall tog per døgn for eksisterende kryssningsspor blir forlenget eller supplert med nye, avrunder Kjell S. Hauge.

## - Fremst i landet i 2020

– Innen 2020 skal Stavangerregionen bli den fremste storbyregionen i landet innen transport- og logistikkløsninger. Vi har i dag terminaler for fly, båt og bane innen ti kilometer radius. Verken Oslo, Bergen eller Trondheim kan oppvise maken.

**Tekst:** ØYSTEIN GRUE

Dette var hovedbudskapet da Birger Haraldseid i Stavangerregionen Næringsutvikling nylig presenterte «Stavangerregionen som logistikk-knutepunkt».

Haraldseid peker på behovet for felles infrastruktur-løsninger og effektive kollektivtransport-løsninger slik at regionen får optimal uttelling for de store investeringene som allerede er gjort ved jernbaneterminalen på Ganddal, på Stavanger Lufthavn Sola og i Risavika havn. Veisystemene mellom terminalene samt hovedårene ut av regionen må

oppgraderes og utvides. Skjer ikke dette, vil det være fare for flaskehals slik at Ganddal godsterminal, Stavanger Lufthavn og båtforbindelsene ikke kan utnyttes optimalt, heter det.

### Jernbane

Sørlandsbanen har sin endestasjon i Stavanger med person- og godstrafikkforbindelse til resten av NSB-nettet så vel som til utlandet via Kristiansand eller Sverige. Ganddal godsterminal utenfor Sandnes, 20 km fra Stavanger

sentrum, erstatter Stavanger godsterminal på Paradis og blir Norges mest moderne terminal når den tas i bruk i januar.

### Fly

Stavanger Lufthavn Sola ligger 15 minutter fra bykjernene Stavanger og Sandnes. Flyplassen har daglige avganger til flere europeiske storbyer som London, Aberdeen, Newcastle, Frankfurt, Amsterdam og København, i tillegg til flere innenlandsruter. Sola har også en stor helikopterbase som flyr til og fra plattformer i Nordsjøen.

### Båtforbindelse

Det er både gods- og passasjerforbindelser med ferge til England og kontinentet fra havneanlegg i Stavangerregionen. Stavanger er et fergeknutepunkt. Havneanleggene i Stavanger og Sandnes er bygget ut og modernisert og framstår i dag blant de havner i Norge som har flest anløp pr. år. I Risavika og i Dusavik er det anlagt moderne, maritime baser for supplyskip, servicefartøyer og diverse virksomheter som er knyttet til oljevirksomheten i Nordsjøen, og disse er Europas største i sitt slag.

Risavika havn blir knutepunkt for stykkogods og containere.

### Stavanger - Trondheim

Birger Haraldseid i Stavangerregionen Næringsutvikling tar til orde for en forsert utbygging av E 39 Bergen – Stavanger – Kristiansand med fokus på kryssing av Boknafjorden (Rogfast) med tilknytning til Bergen, Trondheim og Oslo.

### Les mer:

[www.greaterstavanger.com](http://www.greaterstavanger.com)



# - Ingen kapasitetskrise!

CargoNet-sjef Are Kjensli vil ikke høre snakk om noen kapasitetskrise på jernbanen. Han vil utfordre vedtatte sannheter om at alt skal transporteres på natten. Selskapet kjøper materiell for to milliarder kroner og vil kjøre godstog døgnet rundt.

Tekst: TORE HOLTET Foto: ØYSTEIN GRUE



Jernbane er blitt «in» – også i næringslivet. Flere bedrifter ønsker å profilere seg på miljøvennlig transport. Ifølge Logistikk- og transportindustriens landsforening (LTL) kunne 30 prosent mer gods i dag vært sendt med jernbane – hvis det hadde vært plass.

## - Plass nok!

Administrerende direktør Are Kjensli i CargoNet mener imidlertid at det blir feil bare å skyldte på sprengt kapasitet. Han trekker fram strekningen Oslo-Bergen som eksempel: – Vi har her seks avganger i døgnet og har plass nok – om en ser døgnet under ett. – Problemet er at vareeierne har satt premissene i begge ender. Tankegangen er at alt gods skal flyttes i løpet av nattetimer, og da blir det trangt. Derfor er vi nødt til

å tenke helt nytt. Ved å spre godstransporten over døgnet – og kjøre flere tog på dagtid – tror jeg vi har mye å hente. Vi vil også se på hvordan prismekanismen kan brukes bedre. Se bare på hvordan flyselskapene utnytter prisdifferensiering.

## Handler for to milliarder

CargoNet skal i løpet av de nærmeste åra kjøpe 500 nye jernbanevogner og 45-50 nye lokomotiver. 200 av vognene er på plass og resten vil bli levert i løpet av neste år. De første lokene vil bli tatt i bruk neste høst.

Hver vogn koster en million og hvert lokomotiv 30 millioner kroner.

– For å kunne forsvare en slik investering er vi nødt til å utnytte kapasiteten bedre på dagtid. Et

lokomotiv må kjøre 20–22 timer i døgnet sier Kjensli og legger til: – Vi jobber nå sammen med viktige kunder med å få på plass en ruteplan for 2009 som gjør det mulig å fordele større deler av transporten over døgnet. Dette vil alle tjene på.

## Selvforskyldt

CargoNet-sjefen legger ikke skjul på at transportbransjen har kommet inn i en selvforskyldt situasjon.

– Vareeierne har vært flinke til å stille krav. De har funnet ut at transportbransjen fikser alt. En god stund har også vi nytt godt av en vekst og kapasitet som har vært lett tilgjengelig. Men alt kan ikke trekkes gjennom et lite hull samtidig, og det er langt på vei det som er tilfelle – både på jernbane og

vei. Hele vår bransje er i ferd med å få fordøyelsesbesvær. Transportbransjen sliter også med et stramt arbeidsmarked, med mangel på folk i viktige funksjoner på terminaler, i biler og i lokomotiver. Nå er det på tide at hele transportbransjen søker etter nye løsninger, og jeg er sikker på at våre kunder, samlasterne, er innstilt på det samme. Vi klarer ikke lenger å effektivisere oss ut av den ubalansen som har oppstått.

## 600 meter lange tog

– Hvor stort er potensialet for CargoNet?

– Kjempestort! I dag går rundt 30 prosent av godstransporten mellom de store byene på jernbane. Men på strekningene Oslo-Bergen, Oslo-Stavanger og Oslo-Trondheim bør det ikke gå

lastebiler i faste ruter i det hele tatt. For å få til dette må vi ha en infrastruktur som gjør at vi kan kjøre tog annenhver time. Og vi må ha plass til 600 meter lange tog. I dag er en rekke kryssingsspor altfor korte. Det betyr at det systematisk må bygges mange nok og lange nok kryssingsspor på de nevnte strekningene, konstaterer Kjensli.

## Rask økning på 30 prosent

Selv om byggingen av ny godsterminal på Alnabru er utsatt, er Kjensli fornøyd med at Jernbaneverket sammen med CargoNet AS gjennomfører flere strakstiltak på dagens terminal. På neste års statsbudsjett er det satt av 40 millioner kroner til formålet. Ved å forlenge spor, fjerne ramper og for øvrig legge til rette for lengre tog kan

man øke kapasiteten raskt med 25–30 prosent.

– Dette viser at det er viktig å bevilge penger til de riktige tingene. På innværende års statsbudsjett ble det sagt at 450 millioner kroner ble avsatt for å få økt godstransport på jernbane. Hva har vi fått igjen for de pengene? spør Are Kjensli, som ikke nødvendigvis ser noen motsetning mellom gods- og persontransport.

– Gitt at det ble bygd en høyhastighetslinje mellom Oslo og Bergen, så kunne den nåværende traseen få stor betydning for godstransporten – særlig hvis en snarest bygger nødvendige kryssingsspor. På kort sikt kan vi gjøre mye med vår nåværende infrastruktur, ikke minst hvis vi på flere steder kan møtes med lengre tog. Det er lov å ha flere tanker i hodet samtidig.

## MER Å PÅ DAGEN:

– Ved å spre godstransporten over døgnet tror jeg vi har mye å hente, sier administrerende direktør i CargoNet, Arne Kjensli.

«Nå er det på tide at hele transportbransjen søker etter nye løsninger»

# NHO med jernbaneløft

Norsk næringsliv lider under elendig infrastruktur, slår NHO fast. – Vi må snarest mulig investere flere hundre milliarder i jernbane og vei, sier avdelingsdirektør Inger Aarvig. Hun er ikke bekymret for inflasjon ...

**Tekst og foto:** ØYSTEIN GRUE

I utredningen «SamferdselsLøftet» slår Næringslivets Hovedorganisasjon fast at det er nødvendig å øke kunnskapen om sammenhengen mellom transport og næringslivets konkurransevne for å få rammebetingelser som bidrar til vekst og verdiskaping i næringslivet over hele landet.

## – Et krafttak

– Vårt innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019 begrunner hvorfor vi trenger et krafttak innen samferdsel, sier avdelingsdirektøren med ansvar for samferdsel i NHO, Inger Aarvig. – Dagens infrastruktur i Norge er elendig! Derfor har NHO fremmet flere forslag til tiltak, både organisatoriske og direkte knyttet til forbedringer av banestrekninger, ut over det Jernbaneverket selv foreslår.

## – Ingen inflasjonsfare!

NHO anslår det samlede investeringsbehov på vei, jernbane, flyplasser og havner til 400 milliarder kroner de neste 50 år.

– Med Finansdepartementets og Norges Banks frykt for overoppheting av norsk økonomi – hvordan kan NHO gå inn for at hovedtyngden av denne investeringen gjennomføres i løpet av ti år?

– Våre olje- og gassinntekter vil øke kraftig frem mot neste NTP-planperiode og gi den norske stat hundrevis av milliarder kroner å rutte med. Vi mener disse pengene skal brukes på vekstfremmende tiltak som bedre infrastruktur og samferdselsløsninger, slik Stortinget opprinnelig mente. Dette er særlig viktig for næringslivets konkurransevne, påpeker Inger Aarvig.

– En forsering av samferdselsinvesteringene i takt med de økte oljeinntektene vil ikke medføre noen overoppheting av norsk økonomi, argumenterer NHO.

## By og land

– NHO peker spesielt på behov for bedre nasjonal samordning av godstransport og går inn for å løfte ansvaret for havneplanleggingen til Samferdselsdepartementet. Dette vil sikre bedre samordning av intermodale logistikk-knutepunkt.

– For å få overføring av gods fra vei til bane er det helt avgjørende at det satses på tiltak som kan øke forutsigbarheten for godstransport på bane, sier avdelingsdirektør Inger Aarvig. Hun mener myndighetene bør satse på økt kapasitet og fremføringshastighet på de lengste banestrekningene der jernbanen er konkurransedyktig, med tydeligere prioritering av godstransporten og økt punktlighet.

– Jernbaneverkets godstransportstrategi er i altfor liten grad etter-

fulgt av konkrete tiltak, påpeker Aarvig.

– Byene og distriktene kan ikke settes opp mot hverandre. Byene fungerer som nav for næringslivets transporter, og distriktene er avgjørende for å opprettholde bosettingen.

## Høyhastighetsavsporing

– Hemmer dagens departementstruktur en samordning av en tidsriktig og effektiv infrastruktur – hvor jernbanen ikke blir glemmt?

– Samferdselsplanlegging i Norge har lenge vært preget av sektortenkning. Vi mener tiden er moden for et tydeligere næringspolitisk grep om samferdselspolitikken, med en bedre organisering av de offentlige etatene. Å samle alle transportetatene i ett departement ville være riktig vei å gå, repliserer Inger Aarvig. NHO går inn for en bedre koordinering mellom Avinor, Vegvesenet, Jernbaneverket, Kystverket, kommunale havneforetak og plan- og reguleringsmyndighetene både i planlegging og gjennomføring av samferdselstiltak.

– Holdningen til jernbane har endret seg i takt med den økte oppmerksomheten på miljø. Jernbanen har særlig forutsetninger for å ta mer gods langt, men vil også være effektiv løsning for persontransport inn og ut av byene.

– I NHO frykter vi at debatten rundt høyhastighetsbane skal resultere i at man glemmer å ta vare på de banene vi har. Det må gjøres betydelige investeringer i det eksisterende jernbanenettet, slik Jernbaneverket har beskrevet, understreker Inger Aarvig.



**LØFT:** – Det trengs et jernbaneløft nå, sier avdelingsdirektør Innovasjon i NHO, Inger Aarvig. – Av hensyn til næringslivets konkurransevne må de viktigste investeringene på jernbane forseres og gjennomføres så raskt som overhodet mulig.

# Jernbanen sett fra skinnegangen

I 2005 fikk jeg i oppdrag å lede NSB Anbud AS, som skulle ta seg av den første konkurranseutsatte persontrafikkstrekningen i Norge. Jeg hadde vært seks år i NSB og trodde jeg begynte å få noe innsikt i jernbanens mangslungne verden. Det viste seg raskt at jeg hadde mye igjen å lære...

Fokus, engasjement og eierskap er våre ledestjerner på Gjøvikbanen. Vårt hele og fulle ansvar er å trafikere fra Skøyen/Oslo S til Gjøvik, rundt 1,6 mill. togkilometer hvert år.

Det ble raskt tydelig for meg hva som virkelig betyr noe for kundene våre:

Togene må komme og gå slik rutetabellen lover – hele tiden.

I bunnen for dette ligger sikkerheten, som ALLTID har første prioritet.

## Banen natt og dag

Infrastrukturen må fungere og togene må gå. Ut fra dette er det to samarbeidspartnere som er helt avgjørende for oss: Jernbaneverket og Mantena, som er vår vedlikeholdsleverandør.

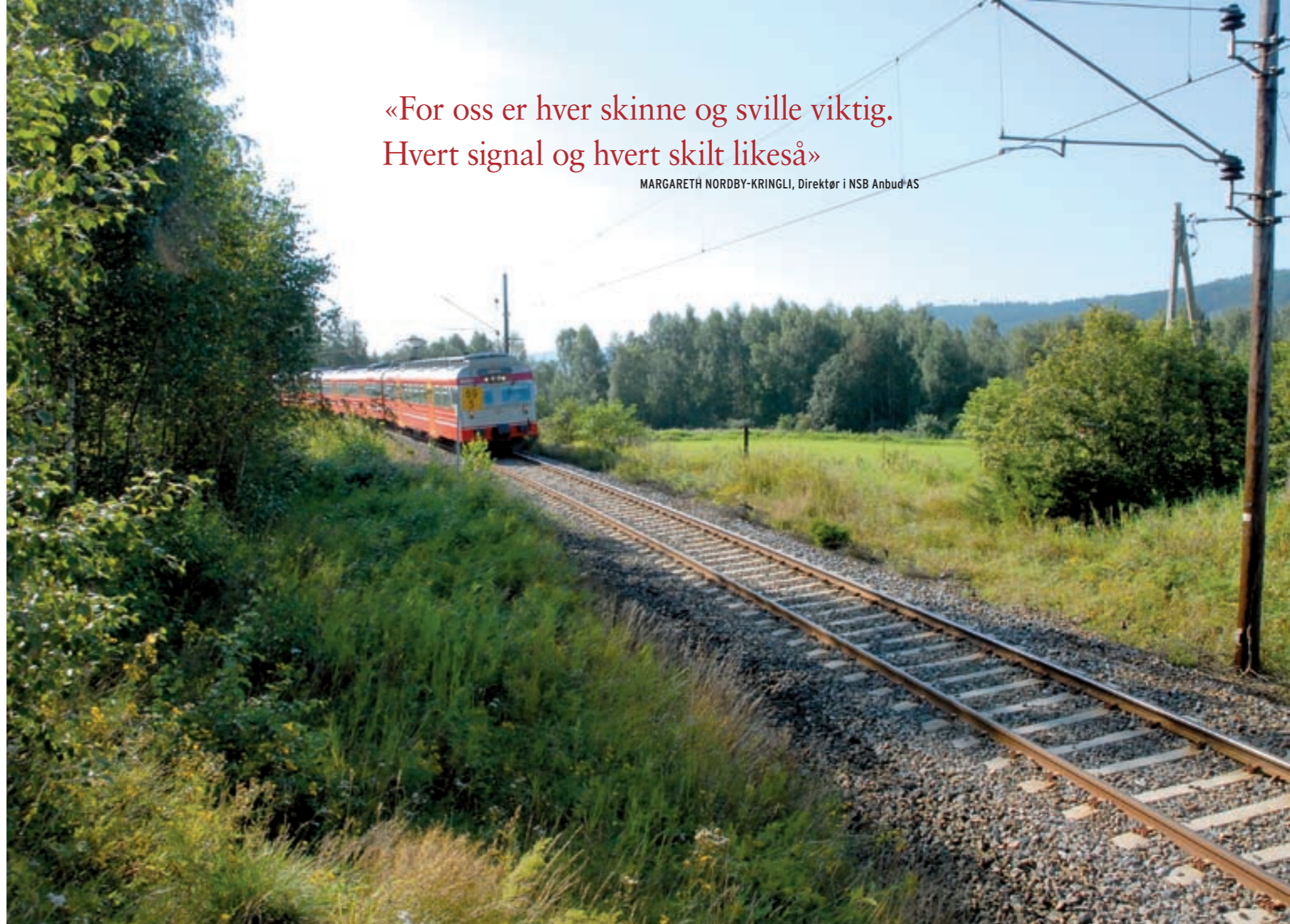
Jeg tror kanskje begge merker at vi som jobber på Gjøvikbanen, lever med banen natt og dag. Vi er fem ansatte i administrasjonen som får avviksmeldinger rett på telefonene våre. Hver gang noe skjer, er vår første tanke: Hva skjer nå? Har strømmen gått på banen, er det signalfeil eller er det teknisk feil på toget?

For oss er hver skinne og sville viktig. Hvert signal og hvert skilt likeså. Ikke minst er det viktig at vegetasjonen holdes langt nok vekk fra skinnegangen. Og vi ser etter hakk i kullet på strømvogtakerne på togene våre. Kan det være feil med kjøreledningen?

## Raskere puls

Alt betyr noe for en effektiv togframføring. En feil, og toget står.

Vi er i hyppig i Lodalen og følger opp alle utestående feil på våre tog – alt fra stoppende feil til komfortfeil. Kurven på utestående feil peker stadig nedover. Målet er maks fire feil per togsett. Alle 80 som jobber på Gjøvikbanen, er opptatt av å rapportere feil, mangler og hendelser raskt, og vi ønsker å se tiltak på viktige saker.



«For oss er hver skinne og sville viktig. Hvert signal og hvert skilt likeså»

MARGARETH NORDBY-KRINGLI, Direktør i NSB Anbud AS

Vår styrke er at vi har korte linjer og evne til raske tilbakemeldinger og tiltak. Jeg tror kanskje at noen banesjefer og verkstedsjefer har fått raskere puls av dette.

## Alle er like viktige

Uten menneskene går ikke togene. Alle 80 på Gjøvikbanen er like viktige. Alle tar ansvar og gjør jobben sin på alle 59 avganger – hver dag. Jeg er stolt av at kundene våre sier at er mest fornøyd med rutetilbudet, komforten i togene våre og ikke minst: de er fornøyd med dem som jobber om bord.

Vi har så langt hatt meget bra punktlighet og regularitet. Stort sett ligger vi mellom 92 og 97 pro-

sent totalpunktlighet. Dette har medført at antall reiser stadig øker hos oss.

Vi er ydmyke for at dette raskt kan snu. Lavere punktlighet med påfølgende plagsomme avvikssituasjoner vil påvirke kunden til å benytte andre transportmidler. Derfor må vi være proaktive og holde bane og tog i orden – også i årene som kommer.

## Samordne

Bedre veier og påfølgende økt bruk av bil er noe vi ikke kan påvirke i særlig grad. Dette er jo politikernes ansvar.

Etter mitt skjønn burde staten i større grad samordne veg- og jernbaneutbygging. Når det skal byg-

ges ny veg på Hadeland, burde man benytte sjansen til å fornye jernbanetraseen samtidig. Her må det være mye å hente – dette er jo statens penger uansett. La oss få mest mulig ut av hver krone!

Satsing på infrastruktur burde generelt settes høyere på dagsordenen i dette landet. En god og effektiv infrastruktur danner jo grunnlag for næringsutvikling og bosetting.

Få trailerne og flere personbiler vekk fra veien på hovedfartsårene – bygg ut jernbanen. Dette er meget god miljøpolitikk!

Kanskje vi kunne driste oss til å bruke noen milliarder på dette?

## Vi blir aldri ferdige

Vi på Gjøvikbanen er glade for at det nå ser ut til at vi får et nytt og moderne kryssingsspor på banen vår. Vi har i tillegg et sterkt ønske om bedre strømtilførsel og ATC på hele strekningen vår. I 2007 burde dette være en selvfølge.

Hva har jeg så lært de siste to årene? ALT. Noe av det kunne jeg riktignok fra før, men nå ser jeg det fra en annen vinkel – fra skinnegangen så å si. Det gir andre perspektiver for hva som er viktig. Vi på Gjøvikbanen ser at utfordringene står i kø, vi blir aldri ferdige. Det er alltid mulig å få til forbedringer og lære mer. Det er vår livsstil.

## I RUTE:

Gjøvikbanen kan vise til en punktlighet på mellom 92 og 97 prosent, og antall reiser øker stadig.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

## MÅNEDENS GJEST

NAVN: Margareth Nordby-Kringli  
TITTEL: Direktør i NSB Anbud AS



## Godbitar på DVD

Alle som er opptekne av norsk jernbanehistorie, kan no få kjøpt nokre godbitar på DVD. Filmene er frå perioden 1948 til 1967 og er samla på fire Dvd-ar. Filmsnuttane er på 12-27 minutt, og kvar DVD inneheld tre filmar. Filmene gjev eit godt bilete på korleis jernbane og samfunnsliv var på den tida. Det er Norsk jernbanemuseum ([www.norsk-jernbanemuseum.no](http://www.norsk-jernbanemuseum.no)) som sel Dvd-ane. Kvar film kostar 187 kroner. Desse Dvd-ane kan trygt ligge framme slik at òg born får sett dei!

## 54,6 millionar togreiser

Etter at alle togselskapa har summert opp kor mange reiser dei selde i fjor, vart resultatet heile 54,6 millionar, som er 2 125 000 fleire reiser enn i 2005. Medan Flytoget landa på 4,88 mill. og Flåmsbana og NSB Anbud (Gjøvikbanen) kvar nådde i overkant av ein halv million, er NSB framleis avgjort størst med 48,52 millionar passasjerar. Førrebels tal frå i år syner at veksten held fram - med ti prosent vekst i passasjertrafikken og fem prosent for godstrafikken i første halvår.

## Vil ta Flytoget

Asker Ap har bedt Samferdselsdepartementet om å gi Flytoget tillatelse til å ta med passasjerer fra Asker inn til Oslo. Bakgrunnen for henvendelsen var de mange innstilte togene på denne strekningen tidligere i år. Samtidig gikk det et Flytog med god kapasitet fra stasjonen hvert 20. minutt. I svaret fra departementet viser de til at det er NSB som har enerett på persontransport på denne strekningen mens Flytoget kun har konsesjon på å drive tilbringertjeneste til Gardermoen. Riset bak speilet er sanksjonsmulighetene departementet har hvis ikke NSB setter opp alternativ transport ved driftsavvik.



**OVER 100 ÅR:** Annelise Vestli, Marit Fjuk, Tove Svenningsen og Bodil Bufoss (sittende) har til sammen mer enn 100 års erfaring fra telefonsentralen. Her er det hjelp å få!

## Kuttet «navlestrengen»

I alle år etter oppdelingen den 1. desember 1996 har Jernbaneverket og NSB hatt felles telefonsentral. Men nå er også den forbindelsen kuttet. Nytt telefonnummer til Jernbaneverket er 05280.

**Tekst og foto:** ARVID BÅRDSTU

Helt nøyaktig skjedde overføringen av NSBs telefonlinjer søndag 30. september klokken 20.00. Tidspunktet var antakelig velvalgt - midt i elgjakta og på et tidspunkt der mange hadde høstferie.

For de elleve ansatte på Jernbaneverkets telefonsentral blir det roligere dager. Men ingen mister jobben når de nå bare skal håndtere samtaler til Jernbaneverket, forsikrer avdelingsleder Tove Svenningsen:

- Vi får mindre arbeid, men ressursene som blir ledige, blir beholdt i Fellestjenester. Vi vil også få naturlig avgang ettersom noen hos oss blir pensjonister i den nærmeste framtid.

### Døgnbetjent

Telefonsentralen i Jernbaneverket er døgnbetjent på samtlige av årets dager. Slik vil det nok også bli ei stund framover. Men på sikt kan det tenkes en løsning der andre i Jernbaneverket betjener inngående samtaler om natta. Det er som kjent alltid personer på vakt i Jernbaneverket - på stasjoner, trafik kstyringsentraler, Banemeldingssentralen, elkraftsentraler etc.

Alle som skal ringe Jernbaneverket, bruker 05280. Det er enkelt å huske også om man ringer med mobiltelefon og skal taste inn nummeret. Da blir det å taste 0 etterfulgt av tastene for J (5), B (2) og V (8) samt en 0 til slutt.

## Torp holdeplass

Den 6. januar vil det ligge inne en ny stopp på Vestfoldbanen. Det som tidligere var Råstad stasjon, og hvor toget ikke har stoppet siden 1978, gjenoppstår som Torp holdeplass. Formål: Å betjene dem som vil ta toget til og fra flyplassen.

**Tekst og foto:** TRINE EVENSEN

Etableringen av Torp holdeplass innebærer bygging av en 250 meter lang plattform langs eksisterende spor, samt atkomstvei med snuplass for flybussen som skal trafikere mellom Torp holdeplass og Sandefjord lufthavn Torp. Den eksisterende stasjonsbygningen på Råstad blir ikke berørt av utbyggingen og skal heller ikke være en del av holdeplassen, da plattformen bygges på den andre siden av sporet.

Det er mye arbeid som skal utføres på snaue sju uker. Prosjektleder Arild Herfindal forteller at det kommer til å bli en hektisk høst og førjulstid. Tilbudsfristen var 29. oktober og allerede 9. november skal entreprenør være valgt. Planlagt byggestart er 19. november og plattformen skal være klar til bruk ved ruteendringen 6. januar.

### Rekker ikke alt

- Når anlegget tas i bruk, vil det vil nok gjenstå noen arbeider, blant annet asfaltering av snuplassen og bygging av et leskur på plattformen. Men skal vi rekke å ta i bruk holdeplassen til 6. januar, så er dette arbeid vi må ta i etterkant, forteller Herfindal.

På grunn av den korte tidsfristen er det allerede lyst ut entrepris på leveranse av betongelementene. Leverandør er valgt, og elementene er satt i produksjon.

Herfindal sier videre at Jernbaneverket innhenter tilbud på levering av stolper og armaturer for belyningsanlegget. Denne leveransen tiltransporteres grunnentreprisen for å spare tid i forhold til åpning av holdeplassen.

## Bybanebråk

I Bergen skaper fortsatt utbyggingen av Bybanen politisk strid. En justering av kostadsestimatet med 400 millioner kroner fikk Fremskrittspartiet til å foreslå at hele prosjektet burde overføres til Jernbaneverket. Bakgrunnen er at byggingen av Bybanen i Bergen delvis blir finansiert ved hjelp av bompenger. Ifølge FrP vil bilistene slippe å betale for Bybanen hvis byggingen blir overlatt Jernbaneverket, som jo får pengene over statsbudsjettet. I bystyret var det bare Pensjonistpartiet som fulgte FrP.

## Tog til fly

Når den tidlegare militære flyplassen på Rygge no blir flyplass for sivil flytrafikk, blir det frå første dag lagt til rette for å nytte tog til flyet. Alle som kjem med tog - om det er frå Oslo, Moss eller Göteborg, kan gå på ein maxi-taxi og få gratis skyss til terminalen. Fram til i veke 8 neste år er det rett nok ikkje mange fly å velje mellom frå Moss Lufthavn Rygge, som er flyplassen sitt offisielle namn. Men i februar startar Norwegian opp med fleire rutefly. Dei vil i hovudsak gå til utlandet - og til Bergen.

## Ryddar i Trøndelag

NSB har sett seg lei på at «alle» skal operere med egne takstar. I området til Trønderbanen har NSB, Nord-Trøndelag fylke, Sør-Trøndelag fylke og Trondheim kommune kvar sine takstar. I verste fall kan det gje fleire ulike prisar for reise på same strekning. Når NSB no berre vil nytte sitt eige prissystem, inneber det at folk ikkje berre kan hoppe frå tog til buss og omvendt med same billett. Studentar må til dømes finne seg i å betale noko meir ettersom studentbatten i NSB er på 25 prosent, og dei som reiser med månadsbillett, kan ikkje lenger fritt velje om dei vil nytte buss eller tog.



**NY STOPP:** Den 19. november starter byggearbeidene på en helt ny plattform, og på nyåret skal toget stoppe på Torp holdeplass.

# Enkel landsens jente

- Det spørs hvordan det går med Jernbaneverket nå som dere har ansatt meg, ler informasjonsdirektør Anne Marie Storli galgenhumoristisk. - Mine to forrige arbeidsplasser ble henholdsvis lagt ned og flyttet!

**Tekst:** ARNE DANIELSEN **Foto:** ØYSTEIN GRUE

- Jeg er ei enkel landsens jente fra Telemark, smiler Anne Marie mildt. Ikke vet vi om man blir en bedre sjef av å vokse opp på glesbygden, men en ikke ubetydelig trend blant diverse samfunns-topper går ut på å forsikre allmuen om at ingen har hatt mer møkk under neglene enn akkurat dem. Sist ut i så måte var selveste Eivind Reiten, selv om vel ikke alle trodde ham helt.

Men Anne Marie virker overbevisende nok.

- Jeg vokste opp som den yngste av tre søsken på et småbruk i nærheten av Gvarv og føler at oppveksten har formet meg som menneske. Vi ble flaska opp med arbeidets velsignelse, om verdiene av å gjøre en innsats for fellesskapet og tjene til livets opphold og at «ittjno kjæm ta seg sjøl». Alt fra tiårsalderen hadde jeg sommerjobb som jordbærplukker hos naboen, og i potetferien så plukket vi virkelig poteter! Moralen var: Arbeid først, og deretter lek - om det blir tid til overs!

## Kompleks jernbane

Nå skal sies at Gvarv faktisk også er en stasjon på Sørlandsbanen, og toget brakte bygdebarna ut i verden i tidlig alder, blant annet til Oslo der forsering av storbyjungen mellom Vest- og Østbanen kunne være en svært så krevende utfordring. Og selv om sentralstasjonen nå lenge har bundet verdenshjørnene trygt sammen, strever hun fortsatt med jernbanesystemets oversiktighet.

- For en ny medarbeider som meg, uten spesiell jernbanekompetanse, er det mye å ta inn over seg. Jeg har virkelig fått opp øynene for hvor kompleks jernbanedriften er, og bedriften rommer flere yrkesgrupper enn jeg var klar over på forhånd. I all ydmykhet innser jeg at jeg må spørre og være kreativ og bruke tid for å skaffe nødvendig oversikt.

## Mange kokker

- Nyansatte trenger all den hjelpa vi kan få for å komme i gang. Vi burde hatt en slags «kokebok». Nå fikk jeg også et e-læringsprogram på mail etter å ha vært her i rundt to uker, det skulle blant annet inneholde en videonutt med Steinar Killi. «Flott tiltak!» tenkte jeg, men da jeg forsøkte å åpne lenken, så skjedde ingenting. Vel, jeg brukte ei uke på å skaffe de rette tilganger, men så var det ingen lyd! Høytalere er nemlig ikke å regne som standard datautstyr, og så gikk nok ei uke. Det skorter altså ikke på gode initiativ,

men noen ganger kan det virke som om diverse retningslinjer slår de kreative tankene i hjel.

## Langt av lei

Forholdene kan altså lett bli store og uoversiktlige, men jammen har hun ikke opplevd at stellet har blitt for smått også.

- Etter norskstudium i Bø fikk jeg se en annonse fra Åfjord i Trøndelag. De søkte etter lærer. Det var ei uke til skolestart da jeg ringte, og så ble jeg ansatt på direkten over telefon! Vi var to lærere sammen på den lille skolen og ble nok oppfattet som betydningsfulle personer i bygda. For eksempel ble det forventet at jeg skulle lede den lokale husmormotrimmen, noe som var en helt ny erfaring. Og i løpet av det ene året jeg var der oppe, var jeg på middag eller kaffe hos samtlige foreldre. Et morsomt år og en nyttig erfaring å friste hybeltivværelse med fire mil til nærmeste butikk!

## Hoppet i det

Egentlig ønsket hun å bli journalist, men så ble det lærerhøyskole i stedet. I tolv år holdt hun det gående etterpå, for det meste i ungdomsskolen.

- På denne tiden var lærerne drepende dårlig betalt i tillegg til at vi ble pålagt stadig flere arbeidsoppgaver. Jeg tenkte da at jeg måtte velge mellom å bli stadig mer misfornøyd eller rett og slett slutte. Valget ble lett da jeg fikk jobb som informasjonskonsulent ved Fylkes-trykdekontoret i Buskerud. Mange ▶

**LEKEN:** - Kongepuddelen Ludo er en ganske viktig del av livet mitt, poengterer friluftsentusiast Anne Marie Storvik.

# 100 år mellom øst og vest

► tidligere kolleger var sjokkert over at jeg kunne finne på å si opp en ettertraktet jobb i askerskolen, men nå ligger det nok i min natur å hoppe i det. «Er jeg født, så vil jeg leve» er mitt motto, og det innebærer at man må være villig til å ta noen sjanser. Jeg har aldri angret på det valget.

Etter to år ble hun redaktør av bedriftsbladet til trykdeetaten, før hun ble informasjonssjef i Akademikernes Fellesorganisasjon (AF) inntil denne ble nedlagt. Deretter var hun i seks år informasjonsdirektør i Post- og teletilsynet.

## Tvangsflyttingens velsignelse

I sitt voksne liv valgte hun fortsatt å bo i ei stasjonsbygd.

– Jeg har bodd i Asker i tjue år og er blitt virkelig glad i bygda. Nå bor vi i Vollen, og her har vi funnet vårt paradiset med nærhet til sjøen og annet friluftsliv. Jeg tar toget til jobben hver dag, og som mange andre askerbøring er jeg svært glad for at stasjonen vår ble bra til slutt.

Som en skjebnens ironi ble bygdejenta selv et offer for norsk distriktspolitikk.

– Som informasjonsdirektør i Post- og teletilsynet ble jeg en del av den sveiva der åtte tilsyn skulle flyttes ut av Oslo. Skulle jeg blitt med videre, hadde jeg havnet i Lillesand. Det er sikkert koselig på Sørlandet, men verken jeg eller familien – mann og to voksne døtre – hadde lyst til å flytte fra Asker og nettverket vårt her. Likevel var det langt fra lett å bryte opp fra en svært hyggelig arbeidsplass.

## Nok å gjøre

– Heldigvis fikk du fortsette å jobbe med kommunikasjon?

– Det er jeg godt fornøyd med, og det er jo ingen direkte ulempe at også den nye jobben er knyttet opp mot Samferdselsdepartementet, der jeg alt hadde opparbeidet meg gode kontakter. Likevel var det viktigste ønsket mitt å få jobbe med noe som gir mening, noe som virkelig engasjerer folk, og de fleste har jo et forhold til jernbane.

Etter snart et halvt år i stolen er hun i ferd med å få oversikt. Hun har vært rundt i organisasjonen både i vest og nord og opplevd nattskift på Ofofbanen i midnattssol. Overalt har hun møtt hyggelige kolleger, inkluderende ildsjeler med engasjement for jobben.

– Vi forvalter store summer og må forvente at journalister og andre følger oss med argusøyne. Det er en utfordring for meg som informasjonsdirektør å fortelle hva vi gjør, hvilke effekter vårt arbeid har samt hvordan vi disponerer skattebetalernes penger. Og om hvor viktig toget er for klima og miljø. For ikke å snakke om hvilken attraktiv og spennende arbeidsplass vi har – der vi alle jobber mot ett felles mål om å få alt til å gå mer på skinner.

USTAASET: Startsskuddet har gått for Bergensbanens 100-årsjubileum. Den 9. oktober møttes skinnelagene fra øst og vest nær Ustaaset stasjon, og 100 år senere ble begivenheten minnet med en høytidelig gjentakelse av programmet fra den gang.

**Tekst og foto:** NJÅL SVINGHEIM

Folk fra Jernbaneverket Region Vest skrudde sammen en symbolsk skinnegang av samme type som banen hadde ved skinnelaggingen i 1907.

## En stor dag

Det er vanskelig å fatte hvor stor betydning den nye faste forbindelsen mellom Østlandet og Vestlandet hadde da den sto ferdig for hundre år siden. Mellom landets to største byer kunne man komme fram på dagen, i stedet for å legge ut på en flere dager lang tur med dampskip rundt kysten. I tillegg ble store deler av landets indre bygder og dalfører både øst og vest for høyfjellet tilgjengelig for transport av mennesker og gods.

Landet hadde satsset store beløp på et risikoprojekt av dimensjoner, og de som hadde bygd banen hadde slitt hardt under svært krevende forhold. Derfor var 9. oktober 1907 en stor dag og derfor ble begivenheten også markert på samme dato i 2007.

## Bane og båt

Selv om hele Bergensbanen først ble åpnet to år senere, ble det i 1907 etablert en forbindelse østfra over Krøderbanen og med båt over Krøderfjorden til Gulsvik nederst i



Hallingdal. Fra Gulsvik kunne togene kjøre helt til Bergen.

For 100 år siden ble skinnene skrudde sammen med nasjonalfargede lasker av anleggets toveringeniører. Musikkorps spilte, nasjonalsangen ble sunget, det ble holdt høytidelige taler og det ble ropt 3x3 hurra. Det kom også ekstratog fra øst og vest. I stor grad ble det samme programmet

gjentatt tirsdag 9. oktober 2007. Skinnene ble skrudde sammen på en skinnegang ved siden av Bergensbanens hovedspor, og denne symbolske skinnegangen med nasjonalfargede lasker skal bli liggende som et minne.

## Sentral plass

Regiondirektør Lars Christian Stendal i Jernbaneverket Region

Vest sa at markeringen er viktig, både med tanke på det enorme arbeidet byggingen av banen var, men også med tanke på Jernbaneverkets folk som holder banen i drift i dag. Bergensbanen har fortsatt etter 100 år en meget stor betydning og en sentral plass i landets kommunikasjoner. Det er ikke mange 100 år gamle anlegg som fortsatt har en slik betydning for landet.

Ordfører i Hol, Erik Kaupang, sa at ikke noe har hatt så stor betydning for Hallingdal som Bergensbanen.

Banen ble åpnet i sin helhet 27. november 1909. Da var også strekningen mellom Roa og Gulsvik klar for trafikk. Samtidig var også snøoverbygg og snøskjermer over den krevende høyfjellsstrekningen på plass.

## SKRUDD

**SAMMEN:** Banesjef Norvald Skjoldli var blant dem som fikk jobben med å skru sammen sporet med nasjonalfargede lasker på samme måte som 100 år siden.

# Skinnende lys i høsten

Jernbane. Skinner som strekker seg ut i horisonten. Signaler som sender røde og hvite lys inn i natten. Toghjul som treffer skinnestrengen i streben etter å komme frem. Mellom hverdager, helligdager og andre dager dukker motivene opp. I korte øyeblikk blir jernbanen selve livet. Og gir visshet om at det finnes håp i alle verdens kroker. Også i hver enkelt jernbanehverdag.

Foto og tekst: LONE ARNSTED

Bildene er tatt under togfri helg på prosjektet dobbeltspor Sandnes–Stavanger i september.



**VEIVALG:** Det er bedre å velge en vei å gå enn å stå helt stille og la livet stoppe opp.



**ALDER:** Å bli eldre betyr ikke å stoppe opp med å leke og le

**STEMNING:** Når alt stopper opp, finnes det muligheter for å komme videre. Det gjelder å få øye på løsningen i et annet perspektiv.

## MÅLEBÅND:

Bruker du lupe på andres feil og mangler og kikkert på de positive sidene?



## NYE MULIGHETER:

Akkurat når alt virker godt planlagt, dukker det opp noe nytt som gir nye opplevelser og sender nye mennesker inn i livet.



**KONTAKT:** Kanskje det er på tide å ringe noen du ikke har snakket med på lenge?



**SPEIL:** Et godt ord fra noen får de fleste til å skinne.



**PÅ HØYDEN:** Når alt ramler sammen, kan det lønne seg å få et blick ovenfra.

# Sporfinner under sporet

**STAVANGER:** Skinnene henger kun fast i panderolklemmer. Mellom skinnene ser bas Arne Lindland opp i duskregnet. Det har igjen vært togfri helg på dobbeltsporet Sandnes-Stavanger.

Tekst og foto: LONE ARNSTED

Mens gravemaskiner fjerner masse, stiger bas Arne Lindland fra entreprenør Vassbakk & Stol inn under skinnene, som etter hvert kun henger i løse luften. Mens duskregnet legger seg på hjelmen hans, graver han ut mer masse med spade ved Gausel i Stavanger.

– Jeg får ta litt her. Og her, sier

han mens han smiler opp mellom skinnene.

Lindland graver iherdig mens små mengder masse raser ut av seg selv. Han tar opp en klump med mørk jord og klemmer den sammen i hånden. Han lukter på den.

– Muldjord, konstaterer han og smiler sjenert mens han hiver jordklumpen fra seg.

## Høyspent

Under sporet, hvor Lindland står, skal det legges kabler for høyspentledning. Den gamle ligger så høyt at den vil ligge midt i det nye dobbeltsporet om den ikke graves lenger ned. 20–30 kubikkmeter med masse fjernes for å få det til. Anleggsleder Kim Ivan Holmen i Vassbakk & Stol kaller arbeidet en liten jobb.

– Ja, dette er ikke store greier. Vi graver en grøft hvor vi legger trekkør. Gjennom dem føres høyspentkabelen. Den går i bakken fra før, men må lenger ned, forklarer han.

Gravemaskiner på hver side av sporet fjerner massen. Snart er

grøften stor nok. På sporet lenger bak står en halvfull colaflaske. Regnet stopper etter hvert. Og Lindland går opp på oversiden av sporet igjen.

## Togfritt hjelper

Gravingen under sporet utførte entreprenøren siste helg i september. Fem helger i høst er togene innstilt for å få arbeidet i eller i umiddelbar nærhet til sporet gjort.

– Det er gode muligheter for å få jobbet når togene ikke går. Når det gjelder den lille jobben på Gausel i Stavanger, har vi en del oppfølging i etterkant. Sporet nærmest flyter på en myr. Når vi

er ferdige, komprimerer vi massen etter hvert som den bygges opp under sporet, forklarer Holmen.

Sporet er målt på forhånd og måles i etterkant. I tillegg måles det etter en stund.

– Dette gjør vi for å forsikre oss om at det ikke blir setninger i grunnen, forklarer anleggslederen.

Setninger kan føre til at massen beveger seg over tid. Noe som igjen har konsekvenser for stabiliteten i sporet.

– Dette følger vi opp, forsikrer Holmen.

Vassbakk & Stol er underentreprenør til Veidekke, som har grunntentreprisen på parsellen mellom Lurahammaren og Jåttåvågen på dobbeltsporet.

## – Mye flinke folk

Den 39 timer lange togstoppen ga uttelling for Jernbanelaget. Andre del av en stor jernbanebru ble støpt i Jåttåvågen. Byggleder på parsellen, Morten Wangen, er svært fornøyd med arbeidet:

– Vi må skryte av karene som bygger jernbane. Det er mye flinke folk, og entreprenøren er faglig dyktig. Dermed går jobben bra.

Til støpingen av brua i Jåttåvågen gikk det med 300 kubikkmeter betong eller 750 tonn. Den kompliserte støpingen gikk som planlagt.

– Når karene vet hva de holder på med, er det ikke noe problem. I tillegg var vi heldige med været. Det har noe å si for herdingen av betongen, forklarer Wangen.

I tillegg ble det utført andre betongarbeider, blant annet ved nye Gausel holdeplass. Det ble lagt trekkør, montert jording, spuntet og mye mer. For å utføre arbeid i eller nær sporet må man slå av kjørestrommen. For å sikre personell som utfører arbeid på anlegget, innstiller man togene fra lørdag morgen til søndag kveld flere helger i høst.



**FORSKALING:** Ved den nye holdeplassen på Gausel ble tonnevis med betong brukt under togfri helg. Forskalingsnekkere fra venstre: Willy Tjelle fra Sola betong, Errold Haugen og Steinar Furali begge fra Veidekke.



**KUNDEVEILEDERE:** – Dette er en trivelig jobb for oss, sier Per Inge Fjelde (til venstre), som sammen med Einar Ognedal jobbet som kundeveiledere under togfri helg i september.

## UNDER SPORET:

– Her må det graves litt for hånd også, sier bas Arne Lindland under sporet mellom Sandnes-Stavanger.



## Togfrie perioder

Gjennomføres ved prosjekt Sandnes-Stavanger  
**Årsak:** For å sikre arbeid i eller i nærhet av spor  
Disse helgene berøres:

- 29.-30. september Klepp-Stavanger
  - 13.-14. oktober Klepp-Stavanger
  - 3.-4. november Klepp-Stavanger
  - 24.-25. november Sandnes-Stavanger
  - 8.-9. desember Klepp-Stavanger
- I tillegg innstilles tog på dagtid i oktober



## Full kontroll

Bildet er tatt fra et EL18-lokomotiv på Sørlandsbanen i år. Med 18 mm vidvinkel og blender 5,6 er både forgrunn og bakgrunn fanget inn. Lukkertid på et halvt sekund gir følelse av fart.



### MITT JERNBANEKONKURRANSEBILDE

**NAVN:** Torbjørn Heide  
**TITTEL:** Lokfører, Flytoget  
**KAMERA:** Nikon D200  
**BOR:** Oslo



## 40 interesserte leverandører

- Rundt 40 seriøse leverandører registrerte seg som interesserte. Dette er viktig med tanke på hva slags tilbud vi kan få fra markedet på prosjektene våre framover, sier informasjonssjef i Jernbaneverket Utbygging, Kjell Bakken, som en kort oppsummering etter årets Nordic Rail i Jønkøping.

Nordic Rail/Future Transport i Jønkøping er den nordiske jernbanebransjens viktigste møteplass.

## Dansk kampanje

Folk i Danmark er ikke likare enn her til lands. I fjor ble tre personer drept og to alvorleg skadde etter å ha kryssa jernbanelina på ein stad der det ikkje er lov. No skal ein kampanje i samarbeid mellom Banedanmark og DSB informere om kor farleg slike ulovlege kryssingar er. Dessutan skaper folk på feil stad i sporet forseinkingar ettersom toga må bremse opp. Endå verre er det for lokførarane som må slite med ei sjokkarta oppleving. Om lag halvparten av alle sjukemeldingane frå lokførarar i Danmark skriv seg frå slike opplevingar.

## Magnetbane i München

Magnetsvevetog Transrapid er ei tysk oppfinning frå industrikjempene Krupp Thyssen og Siemens. Men så langt finst det berre i operativ drift i Shanghai. Men no er det avgjort at òg tyskarane skal få ta del i nyvinninga. Byggestart blir neste år, og i 2014 skal banen stå ferdig mellom Franz Joseph Strauss-flyplassen og München sentralstasjon. Transrapid skal kunne køyre i 400 km/t og klare dei 37 kilometrane på berre 10 minutt. Heile stasen vil koste 15 milliardar kroner og vil bli eit spleiselag mellom den tyske staten, delstaten Bayern, Deutsche Bahn, EU, flyplassen og industrien.



**PÅ TUR:** Ledelsen i Flytoget AS på studiereise. Bak f.v.: Hans Kristensen (sikkerhet), Frode Mo (teknisk), Sverre Høven (kommersiell) og Thomas Havnegjerde (administrerende). Foran f.v.: Hilde Norsted (drift), Anne Cathrine Haadem (økonomi) og Kary Skybak (HR).

## Studerte Spania (I)

Ledergruppen i Flytoget har vært i Spania for å studere sikkerhet i tog og på stasjoner.

**Tekst og foto:** JENS ULRICH PEDERSEN

Det handler om et før og et etter i forhold til Europas største togattentat i Madrid 11. mars 2004. Etter terrorbombene som drepte 191 mennesker og såret nesten 2000, økte spanjolene sikkerhetsnivået på jernbanen. Flere vakter, mer kameraovervåkning og skanning av bagasjen til reisende med høyhastighetstog var noen av de tiltak som fulgte av tragedien.

### - Skremmende

Forleden var ledergruppen i Flytoget i Madrid for å lære sikkerhet.

- På en måte er det skremmende med all overvåkingen. Men samtidig må man ha forståelse for at det er nødvendig. I Spania er terrorproblemet helt reelt. De har gjenomlevd det verste som kan skje. I Norge derimot er bevisstheten om risikoen liten, og det er svært vanskelig å øke den bevisstheten hvis vi ikke opplever et terroranslag selv, mener Flytogets administrerende direktør Thomas Havnegjerde.

Flytogets sikkerhetsdirektør Hans Kristensen mener det vil få store samfunnsmessige konsekvenser hvis Norge skulle innføre den samme grad av sikkerhet som i Spania.

- Der skjer mye på sikkerhetsområdet også i Norge. Men jeg er ikke sikker på at vi er klare til å gå så langt. Vi ønsker et åpent samfunn, sa han etter besøkene hos Madrids Metro og hos Renfe og Adif som tilsvarende NSB og Jernbaneverket.

### Inspirerende

Alle i den syv manns store norske delegasjonen var enige om at studiereisen til Spania var lærerik.

- Det var veldig inspirerende. Vi møtte mye kunnskap og stor vilje til å dele erfaringer med oss, som Thomas Havnegjerde uttrykte det.

Spanjolene satser nå stort på utbygging av høyhastighetsnettet i landet. I år innvies ruter mellom hovedstaden Madrid og Barcelona, Malaga og Valladolid. På ruten Madrid-Sevilla innførte man midt i 1990-årene en punktlighetsgaranti. Ankommer toget mer enn fem minutter forsinket, får passasjerene billetten refundert.

- Jeg er meget imponert over den garantien. Den viser at de tar kundene på alvor. Det kunne være noe å tenke på for NSB, mener flytogdirektøren.

## Studerte Spania (II)

MADRID: «Det var en interessant tur!» Tilfredsheten strålte om kapp med sola da en delegasjon på åtte personer fra NSBs toppledelse var i Spania og Frankrike for kort tid siden for å studere høyhastighetstog.

**Tekst og foto:** JENS ULRICH PEDERSEN

Gruppen, som ble ledet av Arne Fosen, direktør for strategi og forretningsutvikling, og Siri Drengsrud, internasjonal rådgiver fra konsernsjefens sekretariat, gikk av toget flere steder i Spania, blant annet i Ciudad Real, 200 kilometer eller 50 minutters togreise sør for Madrid, der det dette bildet er tatt. Her fortalte byens varaordfører at både «økonomien, innbyggertallet og borgernes selvtillit er vokst etter at AVE-toget kom til Ciudad Real i 1992.»

### Satser voldsomt

Spania satser voldsomt på høyhastighetstog. Bare i år skal tre nye ruter innvies mellom hovedstaden Madrid og Barcelona, Malaga og Valladolid.

Etter noen dager i spansk solskinn og 20 grader pluss gikk turen videre til Frankrike hvor NSB-direktørene blant annet kjørte med TGV til Reims. I 2010 skal de to nabolandenes høyhastighetsnett møtes ved Perpignan, og da vil det bli mulig å reise fra London til Malaga i 300 kilometer i timen.



**PÅ TUR:** NSB-ledere i Spania. F.v.: Konserndirektør Arne Fosen, driftsdirektør Øystein Risan, teknisk direktør Tormod Gjermunden, direktør for trafikk- og operatørføring Tom Ingulstad, økonomidirektør persontog Irene Katrin Thunshelle, marked- og kommunikasjonsdirektør persontog Marianne Einarsen, utenlandsansvarlig Siri Drengsrud (delvis skjult) og salgsdirektør Karen Hancke.

## Jernbane etter folkeavstemming

I Sveits blir ting gjort på ein annan måte enn det me kjenner til. Då det kom opp framlegg om å bygge ei jernbaneline frå ein stasjon (Oerlikon) i utkanten av Zürich og inn til sentralstasjonen, vart framlegget lagt ut til folkeavstemming. Heile 82 prosent tykte det

var ein strålande ide. No har arbeidet med den nye lina på 9,6 kilometer til 7,5 milliardar kroner starta. Når ho står ferdig i 2013, kan innbyggjarane glede seg over fleire S-banetog og betre tilbod på fjerntog.



## Jernbaneverket

### Sentralt

Informasjonsdirektør  
Anne Marie Storli  
Telf: 22 45 52 50/917 33 650  
e-post: stam@jbv.no  
Informasjonssjef  
Sindre Ånonsen  
Telf: 22455275/91675707  
e-post: sian@jbv.no

### Info Utbygging

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

### Info Øst

Informasjonssjef  
Ellen Svendsvoll  
Telf: 22 45 72 42/916 57 242  
e-post: esv@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

### Info Sørlandsbanen

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



**A**  
RETURADRESSE:  
Grafisk Mailing,  
Prof. Birkelandsvei 31,  
1081 Oslo

## PÅ SKRÅTT BAKFRA



# Kunden i sentrum

Denne gangen synes jeg vi skal koste på oss litt nostalgisk kvalitetsmimring fra 50-årene.

Nedenstående historie sto opprinnelig i meddelsesbladet «Sørlandslinjer» i Kristiansand distrikt.

«Under den daglige inspeksjon på godshuset oppdaget fullmektigen at benet var brukket på et salongbord. Den avbrukne delen var stukket inn under pakkhyssingen. Tja, dette så ikke bra ut, og etter å ha rådført seg med stasjons-

mesteren, ble det sendt bud på en snekker. Han innfant seg omgående, og lovet å ha reparert bordet til neste dag. Man ventet med å budsende mottakeren til neste dag. Han hentet bordet uten noen som helst anmerkninger. Benet var meget pent reparert.

Neste dag kom det en herre og ba om å få tale med stasjonsmesteren. «Jeg kommer for å gi Dem noen blomster,» sa han etter å ha presentert seg. «Jeg har vært jernbanens kunde i mange år, både som reisende og som godstrafikant, og jeg har aldri hatt noe å klage over. Men som de fleste andre som er tilfreds, har jeg ikke latt høre fra meg. Denne gangen

må jeg imidlertid få takke Dem for førsteklasses service. Saken er den at jeg fant et salongbord på loftet hos min svigermor. Det ene benet manglet, men jeg sendte det til byen for å få det reparert. I går fikk jeg melding om at bordet var kommet hit til stasjonen, og jeg gikk for å bringe det videre til snekkeren. Jeg ble ikke så lite overrasket da jeg oppdaget at bordet var helt og fint og så godt som nytt. Derfor må jeg få takke Dem og Deres etat for den utmerkede serviceånd som hersker – jeg har aldri i mitt liv opplevd maken til god service.»

Og det tror vi så gjerne.»