

Jernbanemagasinet nr. 5-2014

# Jernbane

## Jernbaneverket **FORESLÅR:**

- JBV som statsforetak
- Ryddigere eierstruktur
- Flerårige vedlikeholds- og utbyggingspakker
- Utbyggingselskaper
- Nytt transportdirektorat

Skal vi virkelig få mer jernbane for pengene, trenger vi reell handlefrihet

ELISABETH ENGER,  
jernbanedirektør

## Ja til stor reform

Svillebytte på Rørosbanen (bildet) tar sju år. Med effektiv pengebruk ville jobben vært ferdig for lengst. Nå vil mange ha en stor jernbanereform.



Jernbaneverket

## Jernbane

JERNBANEMAGASINET  
nr. 5-2014

**Ansvarlig redaktør:**  
SVEIN HARRISLAND

**Redaktør:**  
TORE HOLTET

**Fotojournalist:**  
ØYSTEIN GRUE

**Journalist:**  
ARVID BÅRDSTU

**Medarbeidere i dette nummer:**

Arne Hofseth, Marit Bendz  
Britt-Johanne Wang  
Nora Olesen, Brian Cliff Olguin  
Olav Nordli

**Adresse, redaksjonen:**

Tore Holtet  
Jernbaneverket HK  
Boks 788, Sentrum, 0106 Oslo  
22 45 52 98 (916 55 298)  
E-post: [tore.holtet@jbn.no](mailto:tore.holtet@jbn.no)

Redaksjonen avsluttet 28.08.2014



**Jernbaneverket**

**Utgitt av:**

Jernbaneverket  
Stortorvet 7  
Oslo  
[www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)  
Opplag: 7 300

**Design:**

REDINK  
CHRISTEN PEDERSEN  
[www.redink.no](http://www.redink.no)

**Forsidefoto:**

ØYSTEIN GRUE

**Trykk og distribusjon:**

RK GRAFISK



ISSN 1891-1676

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

### DET STORE BILDET

## Generasjonsskifte

**VED SKRÅRUD**, rett sør for fylkesgrensa mellom Akershus og Hedmark, blir det 124 år gamle, svingete sporet på Dovrebanen historie den 6. oktober. Da legges togtrafikken over til den nye dobbeltsportraseen på en 1,8 km lang strekning. Dette er en av flere delomlegginger på veien mot 200 km/t og ferdig dobbeltspor.

I første omgang skal bare det ene sporet brukes, som vi ser under bygging til venstre. Men den 17. oktober 2015, etter tre uker med sluttjobbing hvor togtrafikken innstilles, står hele den 17 km lange dobbeltsporstrekningen mellom Langset og Kleverud ferdig. Dette blir den første nye parsellen på Intercity-strekningen mellom Eidsvoll og Hamar.

På Fellesprosjektet E6-Dovrebanen er det samtidig utbygging av vei og bane langs sørenden av Mjøsa, og like før jul i år åpnes 19 av 22 km med firefelts motorvei. Resten, som ble forsinket av en entreprenørkonkurs, blir ferdig til sommeren. //

tekst OLAV NORDLI foto HILDE LILLEJORD





SIGNALER

## Spennende høst

Av Elisabeth Enger

**HØSTEN ER ALLTID** en spennende tid for oss som arbeider med jernbane. Mye av spenningen er knyttet til framleggelsen av det årlige statsbudsjettet og den videre behandlingen av dette. Først når Stortinget gjør sitt endelige vedtak i desember, vet vi nøyaktig hva vi i Jernbaneverket har å rutte med neste år.

Det er mange utfordringer knyttet til en slik uforutsigbarhet. Det gjør det vanskelig å planlegge systematisk og langsiktig, og det gjør det vanskelig å inngå gode kontrakter med leverandørene. Når Samferdselsdepartementet nå er i gang med å utrede reformer i jernbanesektoren, er derfor forslag som kan bidra til større forutsigbarhet, det viktigste for Jernbaneverket.

I denne utgaven av Jernbanemagasinet presenteres Jernbaneverkets forslag til reformer. Vi foreslår blant annet at Jernbaneverket omdannes til et statsforetak, og at det opprettes et transportdirektorat som får ansvar for transportplanlegging på tvers av transportformene. På side 10-12 redegjør vi mer i detalj for forslaget.

Samtidig er det i bladet også en oversikt over noen av de innspillene andre har gitt til reformarbeidet. Det viser seg at det er sammenfallende syn på flere av de utfordringene sektoren står overfor. Det er ingen tvil om at reformbehovet er til stede. Det vil være forstemmende hvis vi nå ikke får til endringer som gjør jernbanesektoren mer effektiv.

Det er ventet at Samferdselsdepartementets forslag til reformer vil foreligge mot slutten av året. Å vente på det blir kanskje det aller mest spennende denne høsten.//

## 08

### Hovedsaken: Rydd opp!

Jernbanedirektøren lanserer 14 forslag til hvordan hele jernbanesektoren bør endres. Hun vil gjøre om Jernbaneverket til et statsforetak som kan gjennomføre flerårige vedlikeholds- og utbyggingspakker. «Dagens system er feil», mener infrastrukturdirektøren. Flere aktører forventer nå full opprydding i jernbanesektoren.

## 22

### En jobb tar sju år

Manglende bevilgninger gjør at det tar sju år å skifte sviller på Rørosbanen. I sommer var det penger til ti netters arbeid for det tyske sporombyggingstoget.

## 26

### S-bane i Oslo?

I arbeidet med å finne nye kollektivløsninger i Oslo og omegn lanseres en rekke ideer. En av dem er en såkalt S-bane som utnytter kapasiteten i gamle dobbeltspor.

## 30

### Sett fra riggen

«Sommerens vakreste brudd.» Slik åpner Britt-Johanne Wang sin personlige beretning om sommerens omfattende jobb på Østfoldbanens østre linje.

## 40

### Boring i Bergen

For første gang i Norge skal en jernbanetunnel bores med en gigantisk tunnelboremaskin. Les om hva som skjedde da den første tunnelen Arna-Bergen ble bygd.

## Les også:

- 05 Alle fikk jobb
- 07 Proffere prosjektstyring
- 20 Ressurs i farta
- 36 Alltid på vakt
- 44 Tar sikkerhet på alvor
- 46 Jernvegen
- 50 Konkurransen ga trafikkvekst

Dagens organisering av jernbanesektoren er rotete.

Linda Bernander Silseth, Flytoget



**KLARE:** Med ny jakke er årets lærlinger på Lillestrøm klare, (foran fra venstre) Håkon Ellevold, Simen Bye, Niklas Frøshaug og Thomas Opperud. Kim Bråten (bak) er andre års lærling. Til høyre daglig leder på Opplæringskontoret for jernbane, Harald Eide Galtung.

### LÆRLINGER

## Alle fikk jobb

Fire forventningsfulle og topp motiverte karer er i gang med to års fagopplæring på Lillestrøm for å bli banemontør og signalmontør i Jernbaneverket.

tekst og foto ØYSTEIN GRUE

**300 JENTER OG GUTTER** har bestått fagprøve i jernbanesektoren siden Opplæringskontoret (OKJ) for jernbanesektoren startet med 19 lærlinger for sju år siden. Ingen av de 300 jernbanelærlingene som har fullført utdanningen siden 2007, er utdannet til arbeidsledighet!

Jernbanemagasinet treffer Håkon Ellevold, Simen Bye, Thomas Opperud og Niklas Frøshaug dagen etter at de er blitt ønsket velkommen som lærlinger av banesjef Lars Frøystein samt hovedtillitsvalgt og fagansvarlige i miljøet på Gardermobanen og Hovedbanen. Nå er det tid for å komme i gang.

Anleggsleder Ole H. Nygårdseter står klar med nytt gult arbeidstøy, og karene smetter på seg jakkene med et bredt smil.

Harald Eide Galtung, daglig leder i Opplæringskontoret for jernbane, sier at jernbanesektoren er liten og fagarbeiderne har spesialkompetanse.

- Når bedriftene rekrutterer, er det ikke for å ha billig arbeidskraft i læretiden, det er med tanke på at hele jernbanesektoren trenger dyktige fagarbeidere og gode medarbeidere på lang sikt. For å bli en dyktig fagarbeider må lærlingene få oppfølging og opplæring i og trene på fagets praktiske og teoretiske emner. Her gjør lærlingeansvarlige i Jernbaneverket en god jobb.//

**17 milliarder kroner** trengs for å komme à jour med vedlikeholdet av jernbanen. Gapet er økende. Resultatet blir tydelig når været er «mot normalt».

**99 prosent økning** i tømmervolum på jernbane fra 2010 etter at papirfabrikkene Hunsfoss, Follum, Peterson og Tofte ble borte. Mesteparten går til Sverige.

**6000 hjulaksler ruller** (og sliter) på Ofotbanen hvert eneste døgn. Til sammen bærer de 100 000 tonn med malm som skal ut i verden. Så mye er aldri kjørt før.

**87 tusen nyutdannede** ingeniører hvert år er målet i Storbritannia, en dobling fra dagens situasjon. Det trengs for å besette antatt én million jobber i 2020.



ØSTFOLDBANEN

## Stor sommerjobb

Østfoldbanen ble i sommer stengt i tre uker for å få gjort arbeidet langs hele strekningen. Den største oppgaven var tilpasning av signal- og sikringsanlegget ved Ski stasjon.

tekst NORA OLESEN foto HILDE LILLEJORD

**TRÅDER I TUSENVIS:** Signal- og sikringsanlegget på Ski er et reléanlegg av eldre dato hvor rundt 1700 tråder mellom releene ble revet og 2440 nye lagt inn. Her ser vi Kim Helge Sigbjørnsen fra Jernbaneverket og Michael Eriksson fra entreprenøren Nordisk Våg & Baneservice (bak).

**BYGGINGEN AV** nye hensettingsspor på Ski stasjon blir ferdig før jul, og i sommer kom den nye sporvekselen inn til området på plass. Dessuten ble plasseringen av utkjørsignalene i nordenden av stasjonen endret.

Til sammen utløste dette behov for store endringer i det innvendige signalanlegget ved stasjonen. De første to ukene ble satt av til døgnkontinuerlig arbeid i relérommet, før den siste uken ble viet sluttkontroll av anlegget.

- Nøye planlegging og intensiv jobbing førte til at vi hele tiden lå godt an og kunne starte sluttkontrollen av signalanlegget tidlig. Vi kom greit i mål med alt som skulle gjøres, sier sporkoordinator Bjørnar Karlsen i Jernbaneverket.

**Mange oppgaver.** De tre ukene ble godt utnyttet, og arbeidene på Ski stasjon var langt fra det eneste som ble gjort. Ved Greverud stasjon pågikk arbeidet med ny plattform, som avsluttes senere i høst. I Sole tunnel

**Vi kom greit i mål med alt vi skulle gjøre.**

Bjørnar Karlsen

ved Hauketo ble det gjort rehabilitering og brannsikringstiltak, og ved Ljan stasjon ble det bygd en ny undergang. I tillegg kommer en rekke kontroll- og vedlikeholdsjobber langs hele strekningen.

Sist, men ikke minst, er det gjort forberedende arbeider for Follobanen flere steder. Ved Loenga i Oslo ble det montert en midlertidig stålbri i Østfoldbanens trasé, og vestsiden av Ski stasjon er klargjort for første fase av ombyggingen tilknyttet Follobanen. //



**ISTYRET:** De skal alle sitte i prosjektstyre. F.v.: Michael Bors, Stine Ilebrekke Undrum, Erik Smith, Gunnar G. Løvås, Elisabeth Vike Vardheim, Tom Stillesby, Thor Haakstad og Per Arne Fredriksen.

UTBYGGING

## Proffere prosjektstyring

Jernbaneverket tar grep med sikte på å oppnå en mer profesjonell prosjektstyring. Økt handlefrihet og gjennomføringskraft i prosjektene kombineres med en sterkere eierstyring gjennom nyopprettede prosjektstyrer.

tekst TORE HOLTET foto HILDE LILLEJORD

**ASSISTERENDE** jernbanedirektør Gunnar G. Løvås minner om at Jernbaneverkets investeringsprogram beløper seg til rundt ti milliarder kroner i 2014, og at det er femdoblet sammenliknet med for seks-sju år siden. Dette er bakteppet for at de store utbyggingsprosjektene fra 1. april i år ble skilt ut som selvstendige organisasjonsenheter - med tydelige oppdrag og vide fullmakter. Nå suppleres den nye utbyggingsmodellen med egne prosjektstyrer for Follobanen, utbyggingsprosjekter i vest og utbyggingsprosjekter i sørøst.

**Gevinster.** - Hensikten med denne organiseringen er å ta ut flest mulig av de gevinstene man kunne oppnå ved å etablere egne utbyggingselskaper, sier Løvås. Han skal

på vegne av jernbanedirektøren lede prosjektstyrene.

Styrene vil få en tredelt oppgave: De skal godkjenne strategier og rammer, kontrollere at prosjektene når sine mål og motivere og utfordre prosjektledelsen.

**Tung kompetanse.** - Vi er glade for at eksterne personer med tung prosjektkompetanse har sagt ja til å delta i prosjektstyrene, sier Løvås, som blant andre har rekruttert tidligere konserndirektør i Hydro, Thor Haakstad, Statnetts konserndirektør Elisabeth Vike Vardheim samt tidligere Aker-direktør og lyntogutredet Tom Stillesby. Jernbaneverkets egen direktør for prosjektstyring, Per Arne Fredriksen, er for øvrig med i alle de tre prosjektstyrene. //

**SJ-OFFENSIV**  
Kutter prisene

**Svenske SJ** har den siste tiden drevet en intens jakt på kostnader. At de tøffe kuttene har virket, vitner halvårsregnskapet om. Så stor andel overskudd av omsetningen har ikke SJ hatt siden 2005. Dette kommer nå kundene til gode. SJ senker prisene på ekspressstogene, det vil si de avgangene selskapet kjører for egen regning og risiko. Minsteprisen for en 1. klassebillett er 295 svenske kroner, mot 395 kroner før. Prisene på billetter som kan endres, skal senkes med inntil 15 prosent om det er til 1. eller 2. klasse. Å kunne ha råd til å senke prisene er en vedtatt strategi fra SJs side for å stå sterkere i markedet når bikjeslagsmålet om kundene som skal reise mellom Göteborg og Stockholm, starter i desember. Dessuten begynte prispågang mellom toget og andre transportmidler å bli ugunstig for toget.

**GODS-OFFENSIV**  
Nye godspendler

**Cargolink** setter inn sin tredje, daglige togpendel til Bergen mens CargoNet etterkommer et ønske fra kundene om større kapasitet på Nordlandsbanen de viktigste dagene for godsforsendelse, nemlig tirsdag nordover og onsdag sørøst. Med denne pendelen, som har plass til like mye gods som 27 trailere, blir varestrommen av næringsmidler nordover og fisk sørøst forenklet for kundene. Toget får Fauske som endestasjon, men vil også betjene Mo i Rana.

Cargolink opplever sterk vekst i etterspørselen på Bergensbanen, men ser at kapasiteten på terminalen i Bergen er hemmende på de mest gunstige tidene for godsaktørene. Som neste skritt vurderer selskapet en utvidelse til Stavanger, og også å komme opp med et tilbud på Nordlandsbanen.

# SLIK VIL DE REFORMERE JERNBANEN

**Statsforetak.** Transportdirektorat. Konkurransetsetting. Forpliktende finansiering. Ryddigere eierstruktur. Dette er noen av innspillene til den nye jernbanereformen.

foto BRIAN CLIFF OLGUIN

**Dagens organisering av jernbanesektoren er utdatert og løser ikke fremtidens utfordringer**

**LINDA BERNANDER SILSETH,**  
adm. direktør i Flytoget

**Jeg blir skuffet hvis vi ikke nå tar tak og reformerer hele jernbanesektoren.**

**ELISABETH ENGER,**  
jernbanedirektør

**Det er ikke mye vi får gjort på en ordentlig måte fordi vi hele tiden har for korte tidsfrister.**

**GORM FRIMANNSLUND,**  
infrastrukturdirektør

**Man kan ikke ha ett departementet som eier både tilsyn, forvaltningsorganer og statlige bedrifter.**

**PETTER HAAS BRUBAKK,**  
direktør for næringspolitikk i NHO



# «Vi trenger reell handlefrihet»

**Jernbanedirektøren** vil gjøre om Jernbaneverket til et statsforetak som gis reell handlefrihet i gjennomføringen av flerårige vedlikeholds- og utbyggingspakker. Samtidig vil hun etablere et transportdirektorat som får ansvar for planlegging på tvers av transportformene.

tekst TORE HOLTET

**JERNBANEVERKET** lanserer i alt 14 forslag til hvordan norsk jernbane bør utvikles og organiseres i åra framover.

- Jernbanesektoren er moden for omfattende og reelle endringer, sier Enger og understreker at de trengs for å kunne gjennomføre viktige samfunnsoppdrag på en god måte.

- I dag har Jernbaneverket mange oppgaver, fra å drifte, vedlikeholde og bygge jernbane til å fungere som et utredningssekretariat for Samferdselsdepartementet. Selv om vi både effektiviserer og omorganiserer oss, er vi avhengige av bedre rammevilkår og en klarere rollefordeling mellom ulike aktører, både i og utenfor sektoren. Mye handler om bedre planlegging, forpliktende finansiering og koordinering mellom aktørene. Skal vi for eksempel ta trafikkveksten i byområder gjennom kollektivtrafikk, sykkel og gange, trengs en omfattende samhandling. Og dette arbeidet må koordineres. Et nytt transportdirektorat kan være en måte å løse dette på, og det må ses i sammenheng med forslaget om å omdanne Jernbaneverket til et statsforetak. For skal vi virkelig få mer jernbane for pengene, trenger vi reell handlefrihet i gjennomføringen av det politikerne har bestemt, resonnerer Enger.

**Gunstige avtaler.** Enger ser for seg et nytt direktorat som legger til rette for politiske beslutninger og tar seg av helhetlig transportplanlegging inkludert å utarbeide rutemodeller og foreta statlig kjøp av alle typer transporttjenester. Jernbaneforetaket skal være gjennomføreren. I stedet for å vente på utfallet av årlige statsbudsjetter, er tanken at foretaket forholder seg til politisk vedtatte vedlikeholdspakker for minst fire år om gangen.

- På den måten kan vi gjennomføre mer sammenhengende vedlikehold i form av større og mer helhetlige prosjekter med bedre og raskere fremdrift. Vi vil uten tvil oppnå mer gunstige avtaler i leverandørmarkedet enn i dag. Med dagens tilstand på infrastrukturen - og måten den er dokumentert på - er vi avhengig av å gjøre det daglige vedlikeholdet i egen regi. Men etter hvert som vi tar igjen etterslep og innfører det europeiske signalsystemet ERTMS, er det mulig å sette ut stadig mer i konkurranse.

**En IC-utbygging.** - Er det også mulig å bygge ut jernbane rimeligere enn i dag?

- Ja, også her mener vi det er mulig å hente ut gevinster, ikke minst ved at politikerne vedtar og forplikter seg til

Den gjenstående delen av InterCity-utbyggingen bør gjennomføres med en samlet styringsramme.

ELISABETH ENGER,  
jernbanedirektør



## Skal vi virkelig få mer jernbane for pengene, trenger vi reell handlefrihet i gjennomføringen av det politikerne har bestemt

ELISABETH ENGER, jernbanedirektør

større satsinger. Den gjenstående delen av InterCity-utbyggingen bør gjennomføres med en samlet styringsramme. Garantert finansiering ved oppstart og fastsatt dato for ferdigstillelse vil bety mye. Det gir igjen jernbaneforetaket bedre mulighet til å stille krav på vegne av staten. Om nødvendig bør vi også kunne ta opp lån for å få til en optimal gjennomføring.

Jernbanedirektøren forutsetter at jernbanen i all hovedsak vil være finansiert av statskassen, og derfor vil det være mer naturlig å omdanne Jernbaneverket til et foretak enn til et statlig aksjeselskap. Ved å samle eiendommene inkludert stasjoner og terminaler (det som i dag er Rom Eiendom AS) i det nye foretaket, åpner det seg også muligheter for å finansiere deler av virksomheten med kommersielle inntekter. Ikke minst vil en slik organisering bidra til en langt mer helhetlig utvikling av moderne trafikkknutepunkter.

**Utbyggingsselskaper.** Enger mener at et statsforetak kan ta ansvar for å utvikle og bygge ny infrastruktur. – Der foretaket finner det naturlig, kan det være aktuelt å opprette utbyggingsselskaper. Det vil eksempelvis være aktuelt når vi skal bygge vei og jernbane på samme strekning, men også i de tilfeller der jernbaneprosjektene delfinansieres utenom statskassen, sier Enger.

Fra politisk hold er det sagt at planleggingstida bør halveres. Jernbaneverket foreslår at dagens tungroddede regime, med konseptvalgutredninger (KVU) og kvalitetssikringer (KS), evalueres. Enger antyder at såkalte KVU-er kun bør utarbeides i de tilfeller det skal skje reelle konseptvalg, og KS-konsulenter må ha tilstrekkelig teknisk og økonomisk kompetanse.

**Større anbudspakker.** Dersom politikerne åpner for konkurranse om persontransport på sporet, har jernbanedirektøren én klar anbefaling: – La togselskaper konkurrere om større pakker og langsiktige kontrakter. Etter vår mening vil det ha liten effekt på kvalitet og kostnader hvis en begrenser konkurranseutsettingen til mindre enkeltstrekninger, sier Elisabeth Enger, som minner om at hun i 2011 var med i den såkalte jernbanegruppa som foreslo en rekke endringer i samme retning: – Jeg blir skuffet hvis vi ikke nå tar tak og reformerer hele jernbanesektoren. Det fortjener både togpassasjerene og alle de som gjør en stor samfunnsjobb ved å skape en bedre og mer moderne jernbane. //

### FAKTA

## Jernbaneverkets 14 forslag

Her er essensen av Jernbaneverkets innspill til en ny jernbanereform:

**1 Et transportdirektorat** får ansvar for transportplanlegging på tvers av transportformene.

**2 En langsiktig transportplan** omfatter helheten i kollektivtrafikken. Staten tar et betydelig ansvar for investeringene i direkte tilskudd til prosjekter. Samordning av tiltakene i byene mellom staten, fylkeskommuner og kommuner skjer i forpliktende prosesser knyttet til overordnede utredninger.

**3 Rutemodeller** og statlig kjøp av transporttjenester legges til transportdirektoratet.

**4 Et eget planregime** etableres for større vei- og jernbaneprosjekter.

**5 Systemet med konseptvalgutredninger (KVU) og kvalitetssikringer (KS)** evalueres.

**6 Jernbaneverket** omdannes til statsforetak. Oppgaverefølgen gjennomgås, og plan- og forvaltningsoppgaver inngår i all hovedsak i transportdirektoratet.

**7 Jernbaneforetaket** får eierskapet til stasjoner og terminaler, og inntekter fra eiendom utvikles som en delfinansiering av foretaket. Verksteder etableres som uavhengige enheter.

**8 Feilretting** og tilstandskontroll utføres inntil videre av jernbaneforetaket i egen regi. Foretaket gjennomgår tiltak for å øke kvaliteten med lavere ressursbruk.

**9 Det vedtas** en vedlikeholdspakke for jernbanen med varighet for minst fire år om gangen.

**10 Utbygging av ny jernbane** og vedlikehold av eksisterende utføres etter konkurranse mellom private tilbydere på oppdrag fra jernbaneforetaket. Innsatsen for å få god effekt av konkurranse og et velfungerende leverandørmarked styrkes.

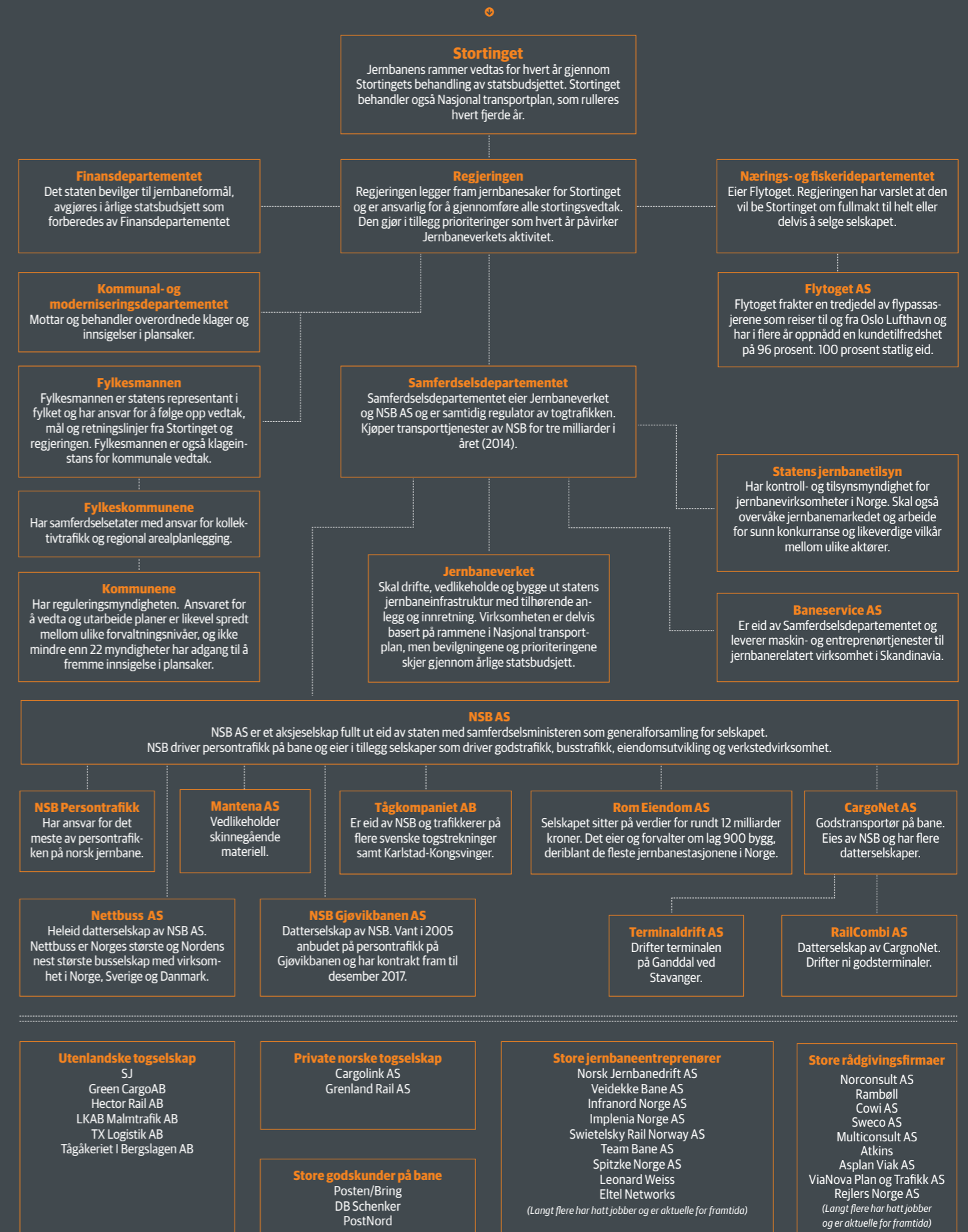
**11 Den gjenstående delen** av InterCity-utbyggingen gjennomføres med en samlet styringsramme der finansieringen garanteres ved oppstart. Ut fra kravene til effekt/kvalitet og ferdigstillelse får jernbaneforetaket frihet til å gjennomføre utbyggingen innenfor styringsrammen og forplikte staten i avtaler med entreprenører og leverandører.

**12 Jernbaneinvesteringer** bør vedtas i større satsinger (som IC), der jernbaneforetaket etter vedtak om oppstart har anledning til å inngå kontrakter og om nødvendig ta opp lån for midlertidig finansiering for optimal gjennomføring.

**13 Egne utbyggingsselskaper** bør etableres for gjennomføring av prosjekter som omfatter vei og jernbane på samme strekning eller for jernbaneprosjekter med en betydelig andel særskilt finansiering utenfor statskassen.

**14 Anbudsutsettelse** av persontogtjenester skjer i større pakker med langsiktige kontrakter.

## Slik er jernbanen organisert i dag



# «Systemet er feil»

**Gorm Frimannslund** hadde til i vinter hatt arbeidsdagene sine i næringslivet, aller lengst i Widerøe og SAS. Etter noen måneder som direktør for Infrastrukturdivisjonen i Jernbaneverket har han blinket ut flere forbedringspunkter.

tekst ARVID BÅRDSTU

**DET FRIMANNSLUND** opplever som noe av det vanskeligste i Jernbaneverket i dag, er sammenblendingen av drifts- og forvaltningsoppgaver.

- Den delen av virksomheten som dreier som om utredninger, som departementets forlengede arm, går dårlig i hop med den delen av virksomheten som skal drifte jernbanens infrastruktur mest mulig effektivt. Det tar bort oppmerksomheten, og vi får en unødvendig ressursbruk i driftsdelen når vi må svare ut alt mulig annet, sier Frimannslund, som vil ha den operative virksomheten lagt til et foretak.

- Da kunne foretaket konsentrere seg om å sørge for at jernbanen tikker og går og virker som den skal. Et klarere skille ville vært veldig bra.

**Slakkere rammer.** Et annet stikkord for Frimannslund, er forutsigbarhet over tid. I dag kommer forslaget til statsbudsjett i oktober og blir endelig vedtatt like før jul. Da først er det klart hvor mye penger som blir stilt til rådighet det kommende året.

- Hvis vi tenker på vår egen og våre underleverandørers planhorisont, er det mye vi ikke får gjort på en ordentlig måte fordi vi hele tiden har for korte tidsfrister, forklarer Frimannslund.

Et aktuelt eksempel på hvor galt det bærer av sted uten forutsigbarhet, har stikkordet ballastrensing:

- Underleverandøren, som vi på bakgrunn av bevilningsregimet har ettårsavtale med, inklusiv en for Jernbaneverket uforpliktende opsjon, har leid inn noe av utstyret fra Tyskland. I fjor hadde vi ikke penger til ballastrensing i det hele tatt. I år har vi litt, men neste år blir det kanskje heller ingen ting. Det setter underleverandøren i en forferdelig vanskelig økonomisk

situasjon, sier Frimannslund.

- Hvis vi hadde fått forvalte samfunnets ressurser til jernbanen i et større perspektiv, ville vi utført ballastrensing intensivt over noen år. Da hadde underleverandøren hatt mulighet til å tjene penger, og vi ville fått lavere pris. Dagens system er feil, slår Frimannslund fast.

**For dårlig.** I entreprenørbransjen kreves det at større deler av produksjonen Jernbaneverket i dag utfører med egne ansatte, settes ut på anbud. Det vil ikke den øverste ansvarlige for jernbaneinfrastrukturen gå inn for nå.

- Slik tilstanden på store deler av jernbanen er i dag, ser jeg ikke det som noen mulighet. Når det er mange ulike anlegg, mange gamle anlegg og mange som er dårlig dokumentert, sitter mye av kunnskapen om dem i hodet til medarbeiderne våre. En utsetting av disse oppgavene ville medført en for stor risiko slik situasjonen er i dag, sier Gorm Frimannslund.

Det som imidlertid kan - og som blir - satt ut på anbud, er arbeidsoppgaver som er klart og tydelig definert.

- Før løpende vedlikehold kan settes ut til eksterne, må det være en viss standard på anleggene, de må være enhetlige, og de må være godt beskrevet. Der er vi ikke i dag, forklarer Frimannslund.

**Cash kontant.** Jernbaneverket er underlagt det statlige regimet som styres etter kontantprinsippet. Det vil si at alt som kjøpes inn, betales fullt og helt der og da. I Jernbaneverket er altså begrepene driftskostnad og investering vidt forskjellig fra det betegnelsene står for ellers.

Et eksempel i denne sammenheng er forestående innkjøp av 21 arbeidsmaskiner. I de fleste virksomhe-



**Før løpende vedlikehold kan settes ut til eksterne, må det være en viss standard på anleggene.**

**GORM FRIMANNSLUND, infrastrukturdirektør**

ter vil dette være en betydelig investering som avskrives over maskinenes levetid. I Jernbaneverket blir innkjøpssummen regnskapsført som en kostnad det året de blir kjøpt og betalt.

- I en «normal» virksomhet vil nye arbeidsmaskiner gi reduserte driftskostnader. Vi får bare økte driftskostnader. Det er ingen bra måte å drive en virksomhet på. Vi må prioritere mellom arbeidsmaskiner og for eksempel ballastrensing, sporbytte, fornyelse av KL-anlegg eller liknende.

**Mer for pengene.** Gorm Frimannslund ser mange muligheter til at storsamfunnet skal få mer igjen for de pengene som brukes på jernbanesektoren. Aller mest tror han det er å hente på å få klare og ryddige rammebetingelser. Men også på å få en god og avklart relasjon til underleverandørene:

- Jeg tror ikke vi skal være redde for en viss konkurranse med underleverandører. De vil alltid ha egeninteresse av å ville gjøre mer mot at vi gjør mindre selv. For oss gjelder det å utnytte den konkurransen til beste for jernbanen ettersom vi er her for å få mest mulig jernbane for pengene.

Men aller mest for pengene får Jernbaneverket hvis det får inngå flerårige avtaler, sier Frimannslund og forklarer:

- Slike avtaler gjør at enhetskostnadene går ned. Men det krever at Jernbaneverket får de fullmaktene som skal til for å få det på plass. Det håper jeg vi får med den bebudede jernbanereformen. I så måte er foretakstankegangen en god måte å skille de forvaltningsmessige og driftsmessige oppgavene på, avslutter Gorm Frimannslund. //



# Vil ha mer konkurranse

**Flytoget** mener dagens organisering av jernbanesektoren er rotete. Dessuten vil de ha mer konkurranse fordi det vil gi mer penger til jernbanen - til beste for kundene.

tekst ARVID BÅRDSTU

**FLYTOGET EIES** av Næringsdepartementet. Jernbaneverket, NSB og Statens jernbanetilsyn er alle styrt av Samferdselsdepartementet. Det gir rotete og utydelige roller, mener adm. dir. Linda Bernander Silseth:

- Det vil hjelpe Samferdselsdepartementet at vi rydder opp i de rollene. NSB bør bli et rendyrket persontrafikkselskap plassert under Næringsdepartementet. Det vil gjøre det enklere for Samferdselsdepartementet å være regulator.

Flytoget AS har levert en av de mest omfangsrrike høringsuttalelsene til jernbanereformen. Det forklarer Bernander Silseth med at de daglig, i den operative virksomheten av Flytoget, opplever utfordringer knyttet til hvordan sektoren er organisert i dag.

- Bare for noen år siden var jernbane det samme som NSB. Nå er det mange aktører, men eierskapet til produksjonsfaktorene og den historiske arbeidsdelingen mellom Jernbaneverket og NSB er fortsatt styrende for alle disse.

Sett fra Flytogets side er det komplisert at NSB eier produksjonsfaktorer som er viktige for alle som vil kjøre tog i Norge, slik som togmateriell, billettsystem, jernbaneeiendommer, verksteder med mer.

- Det aller viktigste sett fra vårt ståsted er å legge til rette for konkurranse på like vilkår. Dernest at ansvar og myndighet på de ulike områdene er helt avklart.

En ubetinget forutsetning for å få til konkurranse - sett fra Flytogets side - er at rammene for virksomheten er forutsigbare.

- Det er de ikke i dag. Derfor er det helt uinteressant for utenlandske selskap å komme til Norge nå. Først må det ryddes opp i organiseringen.

Konsernsjefen i NSB, Geir Isaksen, presenterte sitt forslag til en nyorganisering av jernbanesektoren allerede i slutten av november. NSB vil ha to nye selskap - ett som tar seg av infrastruktur inklusive eiendom-

mer, og ett som skal ta seg av trafikken på skinnene samt være ansvarlig overfor kundene. Det første selskapet vil de ha underlagt Samferdselsdepartementet, det andre under Næringsdepartementet.

NSB anbefaler å etablere de organisatoriske rammene for den framtidige jernbanen i Norge før det legges ut noen nye anbud på konkurranse.

- Dette er viktig for å legge til rette for konkurranse på like vilkår og skape tilstrekkelig forutsigbarhet for anbyderne, skriver NSB i sin høringsuttalelse - og ordlegger seg med andre ord akkurat som Flytoget.

**Mer konkurranse.** Det gjennomgående ønsket nedfelt i regjeringens sundvollenerklæring er å åpne for mer konkurranse om det meste innen jernbane. Akkurat det synes Linda Bernander Silseth er bra - fordi det vil medføre større satsing på jernbane og et bedre tilbud til kundene.

- Men er ikke formålet med konkurranse at det ikke skal bli behov for så store pengeoverføringer fra staten?

- Nei, tvert imot. Konkurransesetting vil kreve langt større bevilgninger, mye mer enn det vi har hørt om til nå, om dette skal lykkes ved å få flere til å reise med tog og gi en totalt sett bedre kundeopplevelse. Det er en gjensidig avhengighet her, sier Bernander Silseth og viser til Gjøvikbanen som eksempel. Der oppsummerte Transportøkonomisk Institutt at det skjedde mer på denne banen de fem første årene etter konkurranseutsettingen i 2006 enn på de 30 foregående.

- Kravene fra omgivelsene blir annerledes ved konkurranse. Det er skjerpene. Når infrastrukturen blir topp moderne, vil behovet for å bruke penger på å kjøpe transporttjenester fra togselskapene gå ned. Det skjedde også på Gjøvikbanen, der staten sparte tolv prosent i tilskudd. Men på den andre siden blir kravene til standarden på infrastrukturen - spor, stasjoner, kapa-



**Konkurransesetting vil kreve langt større bevilgninger, mye mer enn det vi har hørt om til nå**

**LINDA BERNANDER SILSETH,**  
adm. direktør i Flytoget

sitet og hastigheter høyere. Høy fart er en forutsetning for at toget skal gjøre en best mulig jobb for samfunnet med å binde sammen bo- og arbeidsregioner, og er en viktig årsak til Flytogets suksess. Der må det brukes mer penger enn i dag, forklarer Bernander Silseth.

**Sentralisering.** NSB og Flytoget er også enige om at det må være en sterkere sentralisert samordning av offentlig kjøp av både buss og tog, og for utviklingen av knutepunkt for de ulike transportslagene.

- Det bør etableres et sterkere strategisk planleggingsorgan under Samferdselsdepartementet. Vi ser at i Sverige er det blitt for mange aktører. Da forsvinner den overordnede premissgiveren. Ruteplanprosessen fungerer best når den er sentralisert til ett sted - og alle togoperatører må selvsagt likebehandles, mener Bernander Silseth.

Men NSB og Flytoget er uenige om hva slags kontrakter det skal konkurreres om: bruttokontrakter eller nettokontrakter. Ved en bruttokontrakt tar selskapet på seg kjøring mot et bestemt vederlag, mens alle billettinntektene tilfaller oppdragsgiver, som også får ansvaret for å drive markedsføring og skaffe flere kunder. Ruter AS er en slik oppdragsgiver for Oslo og Akershus, AtB i Sør-Trøndelag.

Ved nettokontrakt får selskapet en fast sum, men beholder billettinntektene selv. I så måte blir det i togselskapets interesse å skaffe flere kunder og utvikle tilbudet. NSB anbefaler bruttokontrakter, Flytoget nettokontrakter.

- Vi vil ha nettokontrakter fordi det da er togselskapet som «eier» kunden og er ansvarlig for hele kundeopplevelsen. Vi mener all drift og utvikling må gå i retning av det kunden vil ha. I dag blir det tatt altfor lite hensyn til hva kundene ønsker av et framtidig togtilbud, sier Linda Bernander Silseth. //

# For fleksible løsninger

**Petter Haas Brubakk**, direktør for næringspolitikk i NHO, har store forventninger til jernbanereformen, men er mest opptatt av at pengene blir brukt effektivt, og at de gir resultater.

tekst ARVID BÅRDSTU

**I HØRINGSUTTALELSENE** til Samferdselsdepartementet har Næringslivets hovedorganisasjon (NHO) demonstrert stort engasjement for omfattende tiltak innenfor jernbanesektoren.

- Sektoren er overmoden for reformer. Godsmengden på jernbane går ned og overføres til veiene. Det er imot alt det vi og alle andre har sagt er riktig vei å gå. Vi må satse både på person- og godstrafikk. Velfungerende persontrafikk er særlig viktig for å få effektive bo- og arbeidsmarkedsregioner. Våre medlemmer er opptatt av konkurranse på togsiden, slår Petter Haas Brubakk fast.

NHO er ikke fornøyd med driftsstabiliteten på jernbanen, og ser for seg et mål for jernbanereformen at den skal gi bedre leveranse til brukerne enn man klarer i dag.

- Vi ser at jernbanen i viktige deler av landet er en krumtapp i hele samfunnssystemet, sier Brubakk, som også innser at Jernbaneverket har med seg en tung ryggsekk med for dårlig og forsømt vedlikehold:

- At man i offentlig sektor kan komme opp i en situasjon der man forsømmer investeringer og vedlikehold så lenge at man faktisk ikke er i stand til å levere, det kan jeg vanskelig se for meg ville skjedd i en privat bedrift.

**Mer konkurranse.** - Vi er for økte bevilgninger både til vedlikehold og investeringer, men ikke nødvendigvis mer penger inn i systemer som ikke viser seg gode nok til å forvalte dem på en tilstrekkelig måte. Pengene må omsettes i effektiv ressursbruk. Der mener vi konkurranse i et marked er mest effektivt, sier Petter Haas Brubakk.

NHO ser gjerne at Jernbaneverkets egen produktionsvirksomhet settes ut på anbud - slik det er gjort på veinettet, og slik det allerede er gjort på den svenske jernbanen. Dog tar de et forbehold om at det kan være noen oppgaver det er hensiktsmessig at Jernbaneverket selv utfører.



Det er resultatene vi er opptatt av.

**PETTER HAAS BRUBAKK**,  
direktør for næringspolitikk i NHO

- Mange motsetter seg konkurranseutsetting fordi man mener man har en egen beredskapskultur eller at det gir særegne verdier å ha dette i egen organisasjon. Vi mener konkurranse - som hovedregel - gir en bedre ressursbruk.

- Finnes det et marked som står klare til å konkurrere om de jernbanetekniske fagene?

- Tilbud kommer der det er etterspørsel. Man kan ikke forvente at noen sitter klare til å gi tilbud hvis man aldri er blitt spurt før. Når man heller ikke har sagt at man har tenkt å spørre, da er det ingen aktører der. Markedet kommer ikke før man begynner å etterspørre det.

**Pragmatisk.** Petter Haas Brubakk er snar med å understreke at NHO ikke er doktrinære på dette området. De er opptatt av om katta fanger mus, ikke hvilken farge den har, som han uttrykker det.

- Hvis den beste løsningen er å gjøre dette arbeidet i regi av Jernbaneverket, så gjør vi det i regi av Jernbaneverket. Men vi kan ikke slå oss til ro med en oppfatning av at det aldri kan gjøres på noen annen måte. Det blir for statisk. Men som sagt, det er resultatene vi er opptatt av.

NHO er svært fornøyd med at regjeringen nå vil legge fram en melding om endringer i jernbanesektoren.

- Vi mener tiden er overmoden og har store forventninger. Samtidig har vi en pragmatisk tilnærming. Målet på om man lykkes, er om vi klarer å få stabil frakt av gods og mennesker til fornuftige priser, sier Petter Haas Brubakk, som også ser fram til en ryddigere «hattestruktur»:

- Man kan ikke ha ett departement som eier både tilsyn, forvaltningsorganer og statlig eide bedrifter. Det er et generelt synspunkt vi har. Vi har en forventning om at den meldingen som regjeringen har bebudet, inneholder endringer i organiseringen av jernbanesektoren i den hensikt å få til bedre resultater. //

## FAKTA

### Utålmodige godsaktører

Regjeringen ville også få tilbakemeldinger på tiltak for å få mer gods over på jernbane. Her er noen:

#### NSB:

- Arbeidet med å bedre stabiliteten på infrastrukturen må gis høy prioritet
- Etablere kompensasjonsordning knyttet til avvikssituasjoner for å sikre at ikke godstilbudet bygges ned
- Sørge for effektiv drift av terminalene

#### DB Schenker:

- Jernbanen må være åpen 365 dager i året, 24 timer i døgnet
- Jernbaneverket må utvikle en organisasjon som jobber mer spesifikt for godstransport på sporet
- Gods har ikke samme fokus som persontrafikk i dag

#### Posten/Bring:

- Løfte standarden og øke kapasiteten på infrastrukturen
- Gjennomføre tiltak for bedre organisering
- Jernbaneverket må få økte økonomiske rammer til standardheving og økt kapasitet
- Det trengs tydeligere rolle- og ansvarsforhold i sektoren mellom infrastrukturholder (JBV), tilsyn/regulator og tog-/terminaloperatører

#### NHO Logistikk og transport:

- Behov for vitalisering av organisering, drift og markedsorientering
- Staten bør øke sitt ansvar på infrastrukturområdet og redusere sitt ansvar for trafikkelskapene og driftsorganisasjonene

#### Arbeidsgiverforeningen Spekter:

- Vedlikehold og andre tiltak bør styres etter vedtatt måltall for regularitet for godstogene
- Det offentlige må kompensere økonomisk når infrastrukturen ikke fungerer
- Prioritere framføringen av godstog framfor andre tog i tidsrommet 18:00-05:00
- Skille forretning og forvaltning

#### Statens jernbanetilsyn:

- Økt fokus på vedlikehold og fornyelse av infrastrukturen

#### H. Strøm/Rail Terminal Drammen:

- Se hele terminalstrukturen i et nasjonalt og regionalt perspektiv
- Finne nye områder for terminaler
- Terminalene må kunne håndtere alle typer gods, også vognlaster (konvensjonelle vogner)
- Jernbaneverket må få en egen «godsminister»

#### CargoLink:

- Reformen må ha som målsetting å legge grunnlaget for raskere utbygging av infrastruktur og et mer effektivt og bedre koordinert transportsystem
- Gods er et umodent marked preget av gamle strukturer

# Ressurs i farta

Høsten 2010 ble hun ansatt som drifts- og vedlikeholdsleder på Røros. I 2012 forsvant stillingen, og hun ble seksjonsleder Produksjon. Under omorganiseringen i vår forsvant også denne stillingen. Slik ble Ann-Kristin Rehder langpendler.

tekst og foto ARVID BÅRDSTU

**ANN-KRISTIN REHDER** bor på Os i Østerdalen sammen med mann og to barn, den yngste bare åtte år gammel. Selv om Os bare ligger ei lang mil fra Røros, vokser ikke jobbene på trær. Dessuten er det fryktelig morsomt å arbeide med jernbane.

Da jobben på Røros forsvant, dukket en ny opp i Jernbaneverket - i Trondheim. Slik ble hun pendler.

- Jeg er veldig glad i familien min og trodde ikke jeg kom til å klare å pendle. Mannen min derimot mente at dette skulle vi få til. Så da måtte jeg prøve. Det går bra selv om det er litt stusslig å sitte alene på en hybel om kveldene.

Ann-Kristin Rehder er utdannet økonom og hadde vært 12 år i det interkommunale avfallsselskapet FIAS da stillingen som DVT-leder (Drift og vedlikeholdstjenester) på Røros- og Solørbanen ble utlyst. Den jobben søkte og fikk hun. Det var i oktober for fire år siden.

- DVT-lederjobben var en ren personallederjobb. Men jeg jobbet veldig tett med han som var produksjonsleder. Som seksjonsleder Produksjon ble jeg godt kjent med Produksjon og dagliglivet i Bane. Infrastrukturprosjekter derimot er en ren byggherreenhet og representerer en helt annen hverdag igjen, sier Ann-Kristin.

**På hybel.** Som pendler klarte hun å skaffe hybel på Vikhammer, et stykke forbi Trondheim i retning Stjørdal. Der er det stille og rolig:

- Jeg får trent litt og er mye ute. Dessuten har jeg med symaskina. Men jeg må innrømme at det blir lange arbeidsdager.

Dessuten er hun blitt student. Samferdselsskolen er et samarbeid mellom NTNU, Jernbaneverket og Statens vegvesen. Stu-

diet tar for seg gangen i et samferdselsprosjekt helt fra planleggingsstadiet til drift og vedlikehold.

- Vi jobber mye med samhandlingen mellom byggherre, entreprenører og rådgivere og hvordan få prosjektene til å bli bedre. Det er veldig artig, oppsummerer Ann-Kristin, som skal ha eksamen i november.

**Omstilling.** Etter at hun selv ble omorganisert inn i en annen enhet i april, har jobben hennes gått ut på å fordele prosjekter og personale mellom Infrastrukturprosjekter og de nye områdene. Den oppgaven ble det satt sluttstrek for 1. juni.

- Nå fremover er det bemanningsplanlegging og rekruttering som blir viktig. Jeg skal planlegge for de prosjektene som skal komme etter hvert. Nå som vi vet hvem vi har med oss i egen organisasjon, kan vi dimensjonere antall stillinger som skal være faste hos de tre prosjektsjefene Karstein Søreide, Kristian Leif Slorbak og Gørild Malm Kristiansen, hvor mange vi må ha til enhver tid og hvor mange og hva slags kompetanse vi må rekruttere til de ulike prosjektene, hvor mange vi kan ansette og hvor mange vi må leie inn.

Utgangspunktet for bemanningsplanene er handlingsprogrammet. Det går ti år fram i tid.

- Vi planlegger ut fra det som best vi kan. Det gjelder å ikke gjøre den faste staben større enn at det er mulig å holde det gående selv om det skulle skje at det ikke skulle komme penger til et prosjekt, sier Ann-Kristin Rehder. //

*PS! Etter at intervjuet ble gjort, er Ann-Kristin fristilt i 90 prosent for å bli delprosjektleder for innføring av ressurs- og turnusplanleggingsverktøyet GAT i Infrastrukturdivisjonen.*

## FAKTA

**Ann-Kristin Rehder, 49 år**

**STILLING:**  
HR-rådgiver Infrastrukturprosjekter

**BOSTED:**  
Os i Østerdalen

**ARBEIDSSTED:**  
Marienborg

## 3

### KJAPPE

**Hva kan Jernbaneverket bli bedre på når det gjelder personalarbeid?**

Vi kan bli mye bedre til ressurs- og arbeidstidsplanlegging - både for at ressurser og tilgjengelig tid blir utnyttet bedre, og for å gi bedre forutsigbarhet og gi medarbeiderne mulighet til å ha gode og meningsfulle arbeidsdager.

**Hva er den største bøygen for å få tak i de fagfolkene vi ønsker oss?**

Å utdanne nok fagarbeidere og ikke minst lokførere for arbeidsmaskinene våre, er en stor utfordring - spesielt i distriktene. Vi bør kanskje se på andre eller mer fleksible utdanningsordninger?

**Hvis du skulle utfordre din sambygding Therese Johaug i noe, hva skulle det vært?**

Tja - det måtte bli å sy et stort lappeteppes med egenkomponert mønster og innfelte bilder, tenker jeg. Da kanskje hadde jeg hatt en liten mulighet.

**LIKE BLID:** Ann-Kristin Rehder valgte å bli langpendler da jobben på Røros- og Solørbanen forsvant med omorganiseringen. Men like blid er hun.



Det gjelder å ikke sette den faste staben større enn at det er mulig å holde det gående - selv om det skulle skje at det ikke skulle komme penger til et prosjekt.

# FORVANDLINGEN

Sporombyggingstoget forvandler 1200 meter av **Rørosbanen** i løpet av en natt. Men manglende bevilgninger gjør at jobben med å skifte ut 150 000 slitne sviller i Østerdalen kan ta sju år ...

*Tekst og foto ØYSTEIN GRUE*

**Kunne vi lånt penger i banken, hadde tresvillene vært erstattet med betong for lengst.**

**JON LILLEGJÆRE, prosjektleder.**



**RÅTNE:** Etter mer enn 50 år på Rørosbanen er tilstanden på mange kreosot-impregnerte tresviller preget av lang tjenestetid.

**ET TYSK VIDUNDERTOG** er for fjerde sommer på rad i gang med å plukke opp råtne, tilårskomne, gråsvarte kreosotsviller på Atna. Den avanserte SPOT'n etterlater seg en uendelig lang rekke med betongsviller som lyser opp i sommernatten. Signalmontører, ingeniører, sikkerhetsvakter, sporarbeidere og føreren på en gul hjullaster jobber om kapp med klokka. Lyden av ballastpukk som treffer stål flerrer stillheten og lager ekko i de blåsvarte åsene.

I løpet av fire år er 70 000 tresviller mellom Hamar og Røros erstattet av betongsviller med «fast-clip»-innfesting. Knappt noen banemontør i Østerdalen hadde fantasi til å tenke seg at Rørosbanen skulle få betongsviller for femten år siden - da banen var truet med kroken på døra.

**Lyntog.** Det mer enn 500 meter lange sporombyggings-toget (SPOT) består av vogner for nye og gamle sviller med en portalkran som transporterer sviller til og fra selve maskinen som plukker opp gamle- og legger nye sviller ned i sporet. Toget forflytter seg ved hjelp av belter. Skinnene løftes til side mens ballastpukken planeres samtidig som svillebytingen foregår.

Som et lyntog fyker svillekranen frem og tilbake på egne skinner oppe på toget!

Bak SPOT'n følger ballasttoget som fyller på ny ballastpukk. Til sist følger en pakkmaskin som justerer sporet. Til slutt blir skinnene nøytralisert og sveiset i riktig temperatur for å forebygge solsløyng og skinnebrudd.

**1200 på en natt.** Med en fremdrift på over 200 meter pr. time rekker SPOT'n å fornye 1200 meter etter at siste tog har passert om kvelden og før første tog skal holde rutetiden på nye sviller syv timer senere.

I løpet av ti nattskift i juni ble årets svillefornyelse på Rørosbanen gjennomført. 70 000 av 150 000 tresviller er byttet med betongsviller. Fortsatt venter 50 km med 80 000 gamle, utslitte tresviller på avløsning. Avhengig av vedlikeholdsbudsjettene er planen å gjennomføre resten av svillebyttet innen 2017. - I år hadde vi bare penger til jobb i ti dager for sporombyggingstoget på Rørosbanen, sier prosjektleder Jon Lillegjære. Han håper på vesentlig mer penger til svillebytte i 2015. //



**NAPOLEON med sin hær ...** Erfarne og effektive banemontører jobber for Leonhard Weiss, en av tre store tyske entreprenører som konkurrerer om vedlikeholdsoppdrag i Norge. Tresviller erstattes med betong som gir bedre komfort.



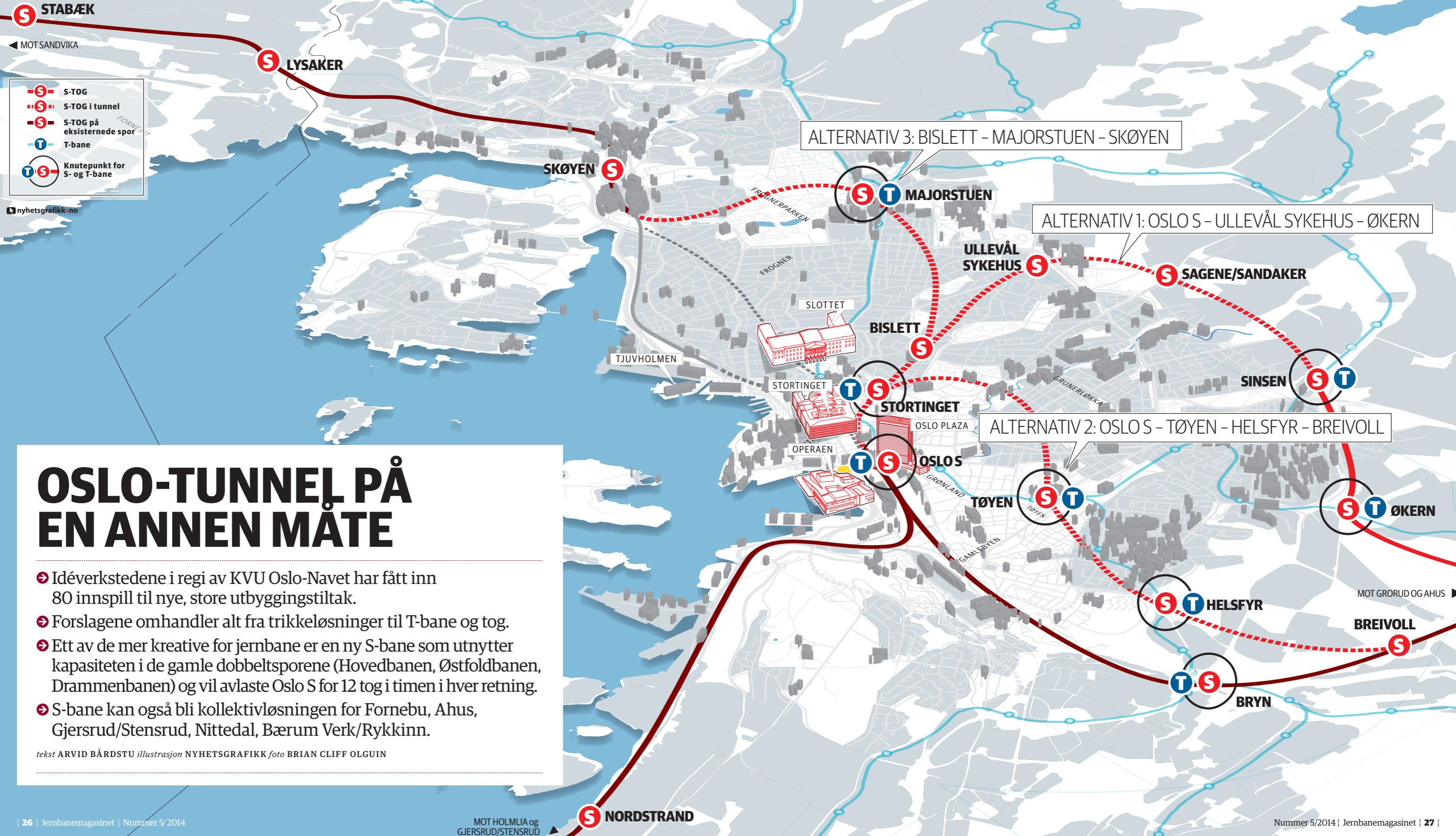
**ENESTE:** Ann-Kristin Fauskerud passer på så ingen forviller seg for nære hjullasteren som drar av stålflerene som har festet skinnene til tresviller på Rørosbanen. Hun er eneste høne blant karene som bytter ut kreosot-sviller med betong.



**SIGNAL:** Signalmontørene Knut Øieroset, Thomas Karlstad og Tarjei Moen fester baliser på nye betongsviller. De er overbevist om at det nå blir færre signalfeil på Rørosbanen.



**HVITVEIS-tog:** Da rallarene bygget smalsporbane gjennom Østerdalen i 1875, skjedde det ikke brått så mye i løpet av én natt som når sporombyggingstoget Edelweiss, «hvitveis»-toget til tyske Leonhard Weiss, sørger for forvandlingen.



# OSLO-TUNNEL PÅ EN ANNEN MÅTE

- ➔ Idéverkstedene i regi av KVVU Oslo-Navet har fått inn 80 innspill til nye, store utbyggingstiltak.
- ➔ Forslagene omhandler alt fra trikkeløsninger til T-bane og tog.
- ➔ Ett av de mer kreative for jernbane er en ny S-bane som utnytter kapasiteten i de gamle dobbeltsporene (Hovedbanen, Østfoldbanen, Drammenbanen) og vil avlaste Oslo S for 12 tog i timen i hver retning.
- ➔ S-bane kan også bli kollektivløsningen for Fornebu, Ahus, Gjersrud/Stensrud, Nittedal, Bærum Verk/Rykkinn.

tekst ARVID BÅRDSTU illustrasjon NYHETSGRAFIKK foto BRIAN CLIFF OLGUIN

## I tillegg til å avlaste Oslo S kommer passasjerene mye nærmere dit de skal ved å ha stasjoner på steder som i dag ikke dekkes av verken tog eller T-bane.

ØYVIND RØRSLETT, seniorrådgiver i KVVU Oslo-Navet

**I 2012 BLE DET** beregnet om lag 300 millioner kollektive reiser i Oslo og Akershus. Dette tallet er antatt å øke til 530 millioner om 15 år og til 800 millioner i 2060. Konseptvalgutredningen for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVVU Oslo-Navet) har som oppgave å finne ut hvordan alle disse reisene kan avvikles kollektivt og med sykkel eller gange. Oppdraget med å finne en helhetlig løsning for framtidens kollektivtrafikk er gitt Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i fellesskap.

I arbeidet med å finne fram til mulige konsepter og løsninger på denne oppgaven har KVVU Oslo-Navet avholdt flere idéverksteder. Til sammen flere hundre forslag til tiltak ligger nå på blokk for prosjektet starter arbeidet med å sette sammen mulige konsepter. Til slutt skal det ende opp med én anbefaling som skal overleveres oppdragsgiverne 1. mai neste år.

**Jernbanens rolle.** Jernbanen spiller alle- rede en vesentlig rolle i kollektivtrafikken i Oslo-området. Spørsmålet er hvordan den kan bidra til å ta enda mer trafikk.

Alle som har opplevd Oslo S eller Natio- naltheatret i rushtid, vil skjønne at en dob- ling eller tredobling av trafikken vil være vanskelig slik stasjonene er i dag. Dessuten er det liten plass til flere tog gjennom Oslotunnelen.

Ett av forslagene til løsning som har kommet på bordet under KVVU-prosessen, går ut på å slå flere fluer i én smekk: Kom- binasjonen ny jernbanetunnel, utnyttelse av de gamle dobbeltsporene og bedre skin- negående dekning av så vel indre by som noen utvalgte steder i ytterområdene som Fornebu, Akershus universitetssykehus (Ahus) og den planlagte drabantbyen Gjersrud/Stensrud på grensen mellom Oslo kommune og Ski.

**S-bane.** - KVVU-en gir oss mulighet til å tenke nytt om jernbanens rolle i hoved- stadsområdet, kommenterer Øyvind Rørslett, seniorrådgiver i KVVU Oslo-Navet. - Det vi kan kalle akkurat dette konseptet,

som er ett av mange vi nå jobber videre med, er S-bane. Det er en bane med tettere av- stand mellom stasjonene i indre by enn det lokaltogene har i dag, men et togtilbud som vil være mye raskere enn T-bane til forste- dene. I tillegg til å avlaste Oslo S kommer passasjerene mye nærmere dit de skal ved å ha stasjoner på steder som i dag ikke dekkes av verken tog eller T-bane, som for eksempel Ullevål sykehus, forteller Øyvind Rørslett.

- Ved å se tog, T-bane, trikk og buss i sam- menheng er målet å utvikle et sammen- hengende kollektivsystem med flere knute- punkter og et mer sømløst reisetilbud.

**Ledig kapasitet.** Når Follobanen er ferdig utbygd, vil det fra Oslo S gå fire spor i de tre korridorane nordover mot Lillestrøm, sør- over mot Ski og vestover mot Asker. Mens de togene som skal raskt ut av byen, kjører Romeriksporten, Follobanen eller Askerba- nen, kan de gamle banene ta unna mye mer av lokaltrafikken. Men også gi et skinnegå- ende tilbud til steder som i dag ikke har det: - Med en løsning som skissert på illu- strasjonen er det mulig å se for seg tog fra Gjersrud/Stensrud til Oslo sentrum, over Ullevål sykehus eller Grünerløkka og vi- dere med Hovedbanen til Lillestrøm eller til Ahus og vice versa. Da vil det bli langt enklere å bo i Lillestrøm og jobbe på Ulle- vål eller Blindern. Reisen med et slikt tog vil ta langt kortere tid enn noen måte å reise på i dag, sier Rørslett.

S-banetog skal gå ofte - gjerne hvert 5.-10. minutt.

**Lett å bruke.** Rørslett ser at en S-bane, som er en hybrid av lokaltog og T-bane, vil bidra til at jernbanen blir en mer integrert del av byens kollektivsystem:

- Den får langt flere omstigningspunkter med det øvrige kollektivnettet der stasjo- nene kan legges sammen med T-banestasjo- ner eller ved trikkeholdeplasser. Et tettere nettverk vil gi kortere reisetid fra dør til dør. Dessuten vil mange flere kunne gå direkte fra toget til jobben, sier Rørslett mens han studerer Jernbanemagasinet illustrasjon. //

### FAKTA

#### Mandatet

Utdrag fra mandatet gitt av Samferdselsdepar- tementet 14. august 2013 for KVVU Oslo-Navet:

- Oppdraget gis til Jernbaneverket (koordinator), Statens vegvesen og Ruter AS i fellesskap
- En premis for arbeidet er klimaforliket på Stortinget. Veksten i trafikken skal tas kollektivt eller med sykkel og gåing
- Transportsystemet i Oslo-regionen skal utvikles til å håndtere en kraftig økning i folketallet
- En svært sentral oppgave for KVVU-en er å vurdere det langsiktige behovet for ny jern- banetunnel og/eller T-banetunnel i Oslo
- Influensoområdet for prosjektet avgrenses til én times reise med tog fra Oslo når IC er utbygd
- Utredningen skal vie stor oppmerksomhet mot å utnytte de gamle dobbeltsporene til Lillestrøm, Ski og Asker
- Prosjektet skal også vurdere en utvikling av tilbudet på Hovedbanen nord for Lillestrøm, Gjøvikbanen, Sørlandsbanen fra Drammen til Kongsberg, Kongsvinger- banen, Spikkestadbanen og Østre linje

#### S-bane

- Berlin fikk som den første byen S-bane i 1930
- Begrepet S-bane er en forkortelse for Stadtschnellbahn
- I dag er det S-bane i mange byer i Tyskland. Men også i Østerrike og Sveits
- København fikk sin første S-banelinje i 1934. S-banen der går på egne spor

#### Veien videre

- Behovsanalysen ferdig - august '14
- Beskrivelse av mål og krav - august/september. Sortere og bearbeide rundt 900 utarbeidede/ innkomne konsepter/alternativer - august
- Siling av konseptene (opp mot mål og krav) - september/oktober
- Usikkerhetsanalyse - desember
- Kostnadsberegne infrastruktur, undersøke teknisk gjennomførbarhet og lage tek- nisk-økonomisk plan - desember
- Analyser (alternativ-, samfunnsøkonomisk-, følsomhets, RAMS-): september-februar 2015
- Sammenstille, rangere og velge konsept til anbefaling - april 2015
- Leverer KVVU: 1. mai 2015
- Deretter følger ekstern kvalitetssikring (KSI) og høring
- Etatene legger fram forslag til Nasjonal transportplan våren 2016
- Regjeringen kommer med sitt forslag til NTP våren 2017



**KVVU-en gir oss mulighet til å tenke nytt om jernbanens rolle i hovedstads- området.**

ØYVIND RØRSLETT, seniorrådgiver i KVVU Oslo-Navet

**S-BANESTOPP** Her ved Ullevål sykehus tror Øyvind Rørslett i KVVU Oslo-Navet at det kan være aktuelt med en stasjon hvis det skal bygges en S-bane med stasjoner i indre by i Oslo.

# Løfter Østre linje

Sommerens vakreste brudd. Fem stasjoner fremstår snart i ny drakt, noen har fått mer oppmerksomhet enn andre, men felles for dem alle er at midtplattformene er fjernet, og at alle plattformer er blitt lange nok.

tekst BRITT-JOHANNE WANG foto BRIAN CLIFF OLGUIN

## Sett fra riggen

**BRITT-JOHANNE WANG**  
Kommunikasjonsrådgiver Britt-Johanne Wang har fulgt sommerbruddet dag for dag fra sin plassering på riggen i Askim. Sommerferien er utsatt til etter 8. september.



**DET HELE STARTET** med skoleferien. Da siste ransel forsvant ut skoleporten 20. juni og folk gjorde seg klare til St. Hans-helg, kokte det av liv på hovedriggen i Askim. Riktignok hadde vi holdt hus her siden mars måned, og mye arbeid var allerede påbegynt, men det var nå det gjaldt. Utålmodige jernbanefolk kunne nesten ikke vente til siste tog fra Oslo S til Mysen kl.23:31 passerte, og klokken 03:00 21.juni var det et faktum. Sommerens lange arbeidsperiode kunne begynne.

**400 personer i sving.** Og sånn som vi begynte! Opp mot 30 grader varmt, lastebiler og gravemaskiner dundret gjennom små og søvnige østfoldbyer, virvlet opp både støv og næringsliv. Støvet ble raskt og effektivt dempet, og lokalt næringsliv fikk et livgivende pust. Nærmere 400 personer har vært i sving, det har satt sitt preg på Indre Østfold, som hos Evsensens bakeri i Askim, hvor omsetningen av baguetter er mer enn fordoblet. For restauranter og kafeer med varm mat på menyen har det vært en lykke at ganske mange svensker har sin sysselsetning for Jernbaneverket i år. Våre EU-kolleger vil som kjent ha varm lunsj. ☺



**NYTT:** Her monteres ny kontaktledning.



Så kom regnet, men det stoppet ingen ...



**NY PLATTFORM:** Den nye plattformen på Tomter begynner å ta form.



**STOR AKTIVITET:** Mange jobber ble utført samtidig.



I august neste år står landets første ERTMS-strekning fra Ski til Sarpsborg ferdig, og våre fem stasjoner er et bidrag til den.

☛ **Puslespill.** Alle har vi hatt våre brikker å passe på i det store puslespillet. Etter hvert som vi bokstavelig talt ble varme i trøya, og shorts-dispensasjon innført, gikk samarbeidet på skinner med entreprenør Leif Grimsrud AS. Bruddet ledes myndig og smidig av LAT (leder av totalbrudd) Arne Christiansen og Frode Bredholt. At både vi og arbeiderne ute på de fem stasjonene har sikkerhet øverst på den daglige agendaen, det sørger sikkerhetsrådgiver Jan Jensen og Knut Fredrik Sørhusbakken for.

Den største overraskelsen har kanskje vært at graverne har støtt på uante mengder med kabler i bakken, etter at det var gjennomført kabelpåvisning. Tilsynelatende var de også eierløse, men etterforskningen til byggeleder lavspent, Ola Belsvik, førte som regel frem til eieren, som ikke hadde altfor mange gode svar.

**Stigende humor.** Men det er ikke bare stasjonstiltakene til Jernbaneverket som har vært i sving på Østre linje. Togbruddet har vært utnyttet til flere aktiviteter.

Norsk Jernbanedrift har installert nytt utstyr på fem planoverganger, og Spydeberg kommune har brukt tiden til å restaurere en bro over jernbanen og rassikring ved Glomma. Prosjekter Øst og Bane øst har utført mye forskjellig arbeid på strekningen.

Med så mange detaljer var det viktig å møtes ofte. De første ukene kjørte LAT statusmøter med alle parter hver dag. Og da pølsejelen ble et fast innslag på statusmøtet to ganger i uken, steg humøret, akkurat slik prosjektleder Erik Munch-Søgaard hadde forutsett.

**I august neste år ...** Deadline for prosjektet er 8. september kl.03:00. Da settes trafikken i gang igjen. Etter planen skal ikke alt stå ferdig, men pendlerne kan endelig bytte ut buss med tog igjen. Stasjonstiltakene er en del av ERTMS-utbyggingen på Østre linje.

I august neste år står landets første ERTMS-strekning fra Ski til Sarpsborg ferdig, og våre fem stasjoner er et bidrag til den. //



**HEISER:** Bernt Maring og Erik Schwarze heiser elementer på plass.

**ASFALT:** Asfaltering på vått underlag skapte litt utfordringer.



**KL SØRVIS:** Tom Normann Andersen i KL Sørvis AS.



## Brua over Glomma

tekst og foto ØYSTEIN GRUE

**FETSUND BRU** er navnet på både ei vei- og ei jernbanebru som krysser Glomma ved Fetsund i Fet kommune i Akershus.

Den første brua, bygget i tre, ble tatt i bruk i 1860 for Kongsvingerbanen. Fet og Høland herreder spleiset på en kjørebane for hest og kjerre på nedstrøms side av brua. I 1877 ble brua ombygd, og peleåket ble erstattet av brukar i stein. Den fikk også sju spenn i stål, hvert på om lag 60 meter

Lensene i Sørumsand ble flyttet til Fetsund, og den gamle brua kunne gi store opphopninger av tømmer under fløtingen. Dette førte til at en ny og høyere bru ble bygget noen titalls meter oppstrøms for den gamle trebrua.

Andre generasjon jernbanebru, med en lengde på 420 meter, ble åpnet i 1919, bygget som en kombinert jernbane- og veibru med en kjørebane på hver side. I 1959 kom den første veibrua på riksvei 22, og en av kjørebane på jernbanebrua ble gang- og sykkelvei. På 1980-tallet ble en av de siste kombinerte jernbane- og veibruene i Norge revet. //



**RASUTSATT:** Vossebanen går i et meget vanskelig og rasutsatt terreng. - Vi må ha kontroll på vær og vind, sier Bjørn Skauge.

**Jernbaneverkets beredskapsrutiner har avverget mange farlige situasjoner**

**BJØRN SKAUGE**

# ALLTID PÅ VAKT

Av sin overordnede har **Bjørn Skauge** fått én enkel instruks: «Bruk minst mulig tid på kontoret!» Og den nye banesjefen med ansvar fra Bergen til Finse har aldri vært vanskelig å be. Bjørn sier ja når han blir spurt om å stille opp. ➔

*tekst og foto ØYSTEIN GRUE*



## Feil på signalanlegget er vår største utfordring. På Bergensbanen er det signalfeil som gir mest togforsinkelser.

BJØRN SKAUGE

I vinter sa han ja til å bli banesjef på Norges kanskje mest utfordrende og rasutsatte jernbanestrekning. «Rett mann på rett plass!» lyder det rundt ham. Bjørn Skauge plukker oss opp utenfor Bergen stasjon for å vise frem dagens utgave av Bergensbanen - som for det meste er den opprinnelige jernbanen mellom Bergen og Voss. Klenodiet av en jernbanestrekning pleies og overvåkes døgnet rundt av banesjefens 80 fagfolk fordelt på spor, strømforsyning og signal med stasjonering i Bergen og på Voss. Med mindre og mindre tid til vedlikehold og akutt feilretting mellom togene, kan oppgaven være utfordrende. Skal stadig flere godstog komme knirkefritt frem på banen som Kong Haakon døpte «vår generasjons storverk», forutsettes det ofte ekstraordinær innsats på toppen av den daglige beredskapen.

**Enorm kontrast.** Vossebanen klører seg fast til rasutsatte fjellsider mellom Arna og Bulken. Både E16 og Bergensbanen stikker inn og ut av korte og lengre tunneler, med fjorden rett under oss. Med kurveradius ned i 108 meter blir hastigheten som med dampvog. Kontrasten til Gardermobanen og Rørosbanen er enorm.

- Mitt oppdrag er utfordrende nok, forklarer Bjørn: - Å eliminere feil som gir uholdbart mange forsinkelser på en bane med et betydelig behov for vedlikehold og fornyelse.

- Vi er godt i gang, men mye gjenstår, slår banesjefen fast og viser en enkel og iøynefallende «sognemur» langs jernbanesporet. Effektivt forebygger trekonstruksjonen at stikkrenner går tett i regnskyll. Utfordringen er spesielt stor på pendlerstrekningen Bergen-Voss. Her er det stadig kortere tidsluker mellom togene til å gjennomføre vedlikehold. Derfor trenger vi korte, togfrie perioder både vår og høst for å gjøre tyngre vedlikeholdsinnsats.

**Ekstremvær.** Bjørn Skauge tar en stopp på Langhelle, hvor E16 og Vossebanen kommer ut i dagslys mellom to tunneler. Terrenget er stupbratt med frodig gran- og løvskog over en fredelig bekk som krysser under jernbanen og hovedveien til Bergen. Mellom E16 og jern-

### FAKTA

Bjørn Skauge

**STILLING:**  
Banesjef, Bergensbanen vest

**FØDT:**  
1956 i Bergen

3

KJAPPE

### Største høydepunkt?

- Det må være da vi fikk ny fjernstyring på Bergensbanen i 2012. Vi måtte til Banmuseet i Ängelholm for å få reparert den gamle. Nå går det bokstavelig talt på skinner.

### Lidenskap?

- Jeg liker å danse swing. Om ikke det blir en tur i swingklubben, så blir det nok noen trinn i stuen på lørdagskvelden.

### Om du var samferdselsminister?

- Da ville jeg bygget en ny Bergensbane for minst 210 km/t og sørget for nok vedlikeholdsmidler til å opprettholde en punktlig bane av høy standard.

banen står en GSM-R-kiosk med antennemast.

Ennå minnes han mandag 15. november 2005. Midt på dagen ble togtrafikken på Vossebanen stanset av banesjefen, etter varsel om ekstrem nedbør og fare for jordras. Værvarselet slo til for fullt.

Da Bjørn Skauge og to kolleger ankom Langhelle, var både E16 og jernbanen blokkert av tømmer, løsmasser og en frådende elv. Tre døgn senere var Bergensbanen bygget opp igjen.

- Erfaringen bidro til at beredskap og rutiner i forbindelse med ekstremvær ble forbedret i hele Jernbaneverket. Jernbaneverkets beredskapsrutiner har avverget mange farlige situasjoner, oppsummerer Bjørn.

**Motivasjonen.** - Jeg hadde ikke blitt i Jernbaneverket og hadde ikke jobbet med skinner, sviller, tunneler, signalanlegg og elektro om jeg ikke trivdes, slår Bjørn fast med et bredt smil.

For første gang siden han begynte på jernbanen i 1979 opplever han å få det budsjett som trengs for å opprettholde og forbedre sikkerheten. Virkeligheten er i løpet av få år snudd fra oppgitthet i banemontør-, elektro- og signalmontørkorpset til tro på fremtiden og stå-på-vilje for jernbanen. Vedlikeholdsetterslepet øker imidlertid fremdeles.

**Fagforeningsgründer.** Bjørn Skauge er den første banesjefen i Jernbaneverket med bakgrunn fra signalfaget. Det er bakgrunn som kan komme godt med for en med ansvar for Jernbaneverkets mest komplekse rassikringssystemer. Han var leder i Signal- og Teleteknikernes Forening og ble tillitsvalgt på fulltid i STAFO i perioden 1996-2001.

I 1994 ledet han et offentlig utvalg som utformet læreplan for signalfaget (Reform -94).

Det var som tillitsvalgt han reiste til Hamar for å bistå signalmontørkolleger på Rørosbanen i dagene etter den fatale kollisjonen på Åsta.

- Erfaringene fra Rørosbanen gjorde at jeg seinere, som faglig leder, bestemte meg for at sikkerheten må gå foran alt. Når ulykken er et faktum, spør ingen om budsjettet ble holdt.

**SIGNALMANNEN:** - Ny fjernstyring på en ny IP-basert plattform ble tatt i bruk i 2012. Det var et viktig løft for sikkerheten og driftssikkerheten på Bergensbanen, sier banesjef Bjørn Skauge.

**DEN GANG DA:** Bjørn Skauge under montering av vekselsvarme på Voss stasjon rundt 1980. Det var før verneklær var oppfunnet ...



Vi er godt i gang, men mye gjenstår.

BJØRN SKAUGE

**Ansvar.** - Vi har jobbet med raskartlegging på Bergensbanen i mange år. Vi rensker fjell og kartlegger utfordrende partier i terrenget over banen, parallelt med regelmessige kontroller på skinnegangen.

Men 100 prosent gardering mot ras i omgivelser med så stor variasjon i geologi er det ikke mulig å gi. Banen går jo i åpent terreng med loddrette fjellsider rett ned på sporet.

- Bergensbanen er en klimautsatt bane. - Mitt ansvar er å ha kontroll på risikobildet og kjenne de faktorene som bidrar når faremomentene øker. Det vil enkelt si at vi må ha kontroll på vær og vind. På de mest utsatte strekningene gir rasvarslingsanlegg lokfører og togleder umiddelbar beskjed om et steinsprang eller ras skulle true sikkerheten.

**Lokføredrømmen.** Som nyutdannet elektriker gikk Bjørn med en drøm om å bli lokfører. Etter militærtjeneste og ett år som DJ og dørvakt på Hotell Norge fikk han jobbtilbud i Bergen Lysverker og i NSB. Ergerlig nok var han for ung til å bli lokfører. Men han valgte jernbanen og har ikke angret. Nysgjerrig på mulighetene som ny teknologi åpner for, er banesjefen overbevist om at årsakene til stadige forsinkelser på Bergensbanen kan fjernes.

- Feil på signalanlegget er vår største utfordring. Vi har for eksempel uholdbart mange feil på sporveksler på Bergen stasjon og på isolerte skjøter langs Bergensbanen, hvor alder og slitasje er en direkte årsak til at togene ikke går når de skulle gå. Områdedirektør Tony Dæmring har helt rett: Vi må raskt erstatte eldre, utdaterte signalanlegg som vi ikke lenger får deler til. På Bergensbanen er det signalfeil som gir mest togforsinkelser. Vi gjør fortløpende tiltak for å eliminere feil.

Bjørn Skauge er sikker på at akseltellere - som skal erstatte sporfelt - vil kunne redusere forsinkelser betydelig.

- Det er gode grunner til at Bergensbanen står nest øverst på fornyelsesplanen for nytt signalanlegg med ERTMS - etter Ofotbanen, avslutter banesjefen i vest. //

# Borar seg gjennom Ulriken

**Bergen-Arna** er den mest trafikkerte einspora jernbanestubben i Europa. Etter mange utsetjingar er arbeidet i gang med eit spor til. Dei første 800 metrane frå Arna med dynamitt, deretter overtek ei gigantisk fjellboremaskin.

tekst og foto ARNE HOFSETH

**MASKINA:** Tunnelboremaskina (TBM) er 190 meter lang, veg 1200 tonn og har ein diameter (borehovudet) på 9,3 meter. Bildet viser montering av TBM for Lötschberg-tunnelen i Sveits. (illustrasjonsfoto frå Herrenknecht)

Slik blei den første tunnelen til. **BLA OM!** 

Avstanden Arna-Bergen minka frå 25 til under 10 km.



**FEST:** Ragnar Blomdal med det festpynta toget i 1964.



**KLAR TIL AVGANG:** Tidlegare stasjonsmeister Ragnar Blomdali i prat med togekspeditør Tore Bøe. Lokaltoget står klar til avgang med kurs mot Bergen gjennom tunnelen i bakgrunnen. Til det nye sporet skal det sprengast ny tunnel til venstre for den gamle.

**DEN 1. AUGUST 1964** tek ein sliten stasjonsmeister mot det festpynta toget - utan høgtalarlegg og stasjonsskiltet på plass. Ragnar Blomdal måtte låne mikrofonen på talarstolen for å annonsere ekstratoget frå Oslo.

**Passasjerane betalte.** Talarstolen var rigga opp for Fritz C. Rieber - med briller og handknytt sløyfe. Halve Rieberplanen var i boks. Bergensbanen var 21 km kortare. Toget var fullt av prominensar som skulle feira ny, bompengefinansiert jernbane mellom Bergen og Tunestveit, inkludert tunnelar under Ulriken og Arnanipa, og Blomdal sin nye stasjon på Arna.

- Eg skulle ha sagt Narvesen stasjon, for kiosken hadde fått opp skiltet sitt. Arna-skiltet mangla, som så mykje anna, seier Blomdal i dag. 92-åringen er i sprudlande humør, balanserer kvikk gange med stokk og har lesebriller i beredskap i brystlomma.

- Rieberplanen hørde eg om då eg kom til Bergen i 1934. Avstanden Arna-Bergen minka frå 25 til under 10 km. Og taksten gjekk ned. Passasjerane betalte for 14 km inkludert bompengetillegget, og reagerte slett ikkje negativt, fortel Blomdal.

**Utålmodig.** Han er sjølv av den utålmodige typen. Faren og begge bestefedrane var jernbanefolk, og tog skulle gå NO! 50 års sommel med innkortinga på Ringerike har han inga forståing for.

Ragnar Blomdal hadde vore med på bane-

opning før. Som seksåring vifta han med flagg for første tog på Numedalsbanen. Faren hadde fått jobb på Djupedal stasjon. Sjølv byrja Ragnar i NSB i 1938 i Bergen og har tenestegjort mange stader. På Haukland fann han kona si og slo seg ned, men bygda miste toget for 50 år sidan, då han overtok ein uferdig stasjon på Arna. Utan stillverk måtte pensane opererast manuelt, godsekspedisjonen mangla innhald og planovergang. Gjerde mangla. Folk parkerte overalt, og gjekk over spora. Tilstandane var vanvitige. Pengeskapat var svintungt å flytta frå Arna gamle stasjon til den nye, men stasjonsmeisteren var ung og entusiastisk. Det var kjekt!

- Fana kunne hatt forstadstog på den gamle banen, seier Blomdal.

**Eit spor til.** Bergen-Arna er den mest trafikkerte einspora jernbanestubben i Europa. Etter mange utsetjingar er arbeidet i gang med eit spor til. Dei første 300 metrane frå Arna med dynamitt, deretter overtek ei gigantisk fjellboremaskin. Ho vil venteleg bryta gjennom i Fløen våren 2017. «Madam Felle» som gnog vegtunnelar gjennom Fløifjellet, blir reine småjenta i samanlikning. Første salve er markert saman med jubilea for Ulrikstunnelen og elektrifiseringa av Bergensbanen, som også var ferdig hausten 1964. Dette var staten sitt bidrag til radikal reduksjon av reisetida mellom Oslo og Bergen, frå tolv timar til mellom sju og åtte. På Auslandet er dei enno ikkje komne i gang

**FAKTA**

**Arna-Bergen**

**Nummer 1**

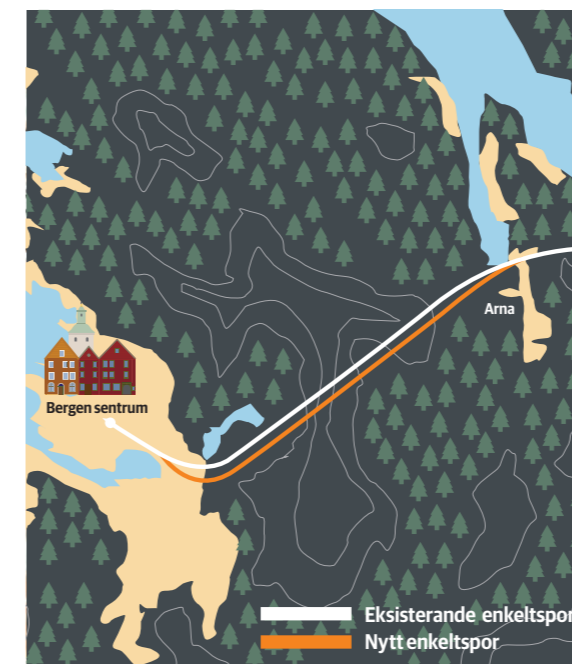
- ☉ For første gong i Noreg skal ein jernbanetunnel borast.
- ☉ 800 meter ved Arna stasjon skal sprengast for boringa startar om eitt års tid.
- ☉ Tunnelboremaskina (TBM) vil gjere jobben unna på eit og eit halvt år.
- ☉ Når den nye tunnelen opnast for trafikk, vert den gamle stengt for oppgradering.



- ☉ Etter planen skal begge tunnelane stå ferdige i løpet av 2020.



**SKILTET:** Korkje høgtalar eller stasjonsskilt var på plass til opninga i 1964. I dag er neonskiltet på Arna stasjon nærast verneverdig.



**FAKTA**

**Rieberplanen**

- ☉ **Plan for innkorting** og elektrifisering av Bergensbanen vart i 1955 lagd fram av ein komite med Fritz C. Rieber (1909-78) som formann.
- ☉ **Med privat finansiering** skulle det byggast ny line Bergen-Tunestveit og Hønefoss-Oslo. NSB skulle forsere elektrifisering av Bergensbanen og kjøpa elektriske tog.
- ☉ **Stortinget vedtok** Bergen-Tunestveit i 1956, og lina vart opna 1. august 1964. Elektrifiseringa var ferdig 7. desember 1964.
- ☉ **For Hønefoss-Oslo** la komiteen fram tre alternativ, med Lommedalslina fremst. Framlegget vann ikkje fram i regjeringen og Stortinget.
- ☉ «**Finansieringsinstituttet** for Bergensbanens Forkortelse» vart skipa for å reisa aksjekapital og ta opp lån utanlands til privatfinansiering. Låna vart nedbetalte etter bompengepriinsippet.
- ☉ **Passasjerane betalte** for fleire kilometer enn faktisk distanse på ny line. Differansen var bompengetillegget. Billettene vart likevel ikkje dyrare enn på den 21 km lengre gamlelina.
- ☉ **Fritz C. Rieber** var m.a. sjef for Toro-fabrikken og ein pådrivar for fleire samferdsleprosjekt og kulturtiltak som Aboretet og Grieghallen.

med Ringeriksbanen. Etter 50 år er siste nytt at alle planar er skrota. Det blir re-start saman med Vegvesenet.

Statsminister Gerhardsen og finansminister Bratteli sa i 1956 ja takk til gratis jernbane vestpå, men likte neppe at ein bergensk suppekokar overtok meir av staten sine oppgåver, trur tidlegare BT-redaktør Kjartan Rødland. Det kunne også botna i austnorsk aversjon mot bompengar, eller konkurranse med staten på lånemarknaden utanlands.

**Selde aksjar.** I vest skipa Rieber Finansieringsselskapet for Bergensbanens forkortelse, med taleføre advokat Alf Nordhus som medhjelpar. Dei selde aksjar for 200 kroner stykket til private, verksemdar og offentlege. Kommunar, der ein aldri hadde sett snurten av eit tog, kasta seg på. Resten lånte dei. Tretti års avtalt nedbetaling gjekk unna på rundt 16 år, og bompengetillegget fall bort.

Bompengordninga gjekk ut på at reisande frå Bergen til Voss, eller lenger, betalte det same som før, sjølv om avstanden vart kortare. På kortare distansar vart det billegare.

Slue vossingar oppdaga at det var pengar å spare på to billetter til byen, med teoretisk stopp på Risneset haldeplass. To samanhefta klippekort som konduktørane klippte tvers gjennom, var vanleg.

Forum Nye Bergensbanen har prøvt å selja inn ei tilsvarande ordning for Ringeriksbanen. Der er innkortinga 60 km. Folk betalar gjerne same pris når ein sparar tid. //

## Posten flytter

**Som i Oslo** slår alle Postens selskaper i Trondheim pjalte sine sammen og går for samling i ett hus. Tomt er skaffet, og den ligger på Torgård, et område som fylles opp med stadig flere store logistikkaktører. Torgård ligger sør på Heimdalsmyra og er det ene av to aktuelle alternativ for ny godsterminal i Trøndelag. Her kan Posten og Bring slå sammen dagens fire terminaler til én og gi 470 ansatte felles tak over hodet. Poenget er naturligvis en mer effektiv drift. Går alt etter planen, kan de flytte inn i de nye lokalene om to år.

**Vi har en ambisjon om å bygge Sør- og Østlandet sammen. Det er ingen liten ambisjon.**

**TERJE RIIS-JOHANSEN,**  
fylkesordfører (Sp) Telemark

## Fusjonerer

**Team Bane AS** på Lillestrøm og Svensk Järnvägsteknik AB har vedtatt å slå seg sammen for å være bedre rustet til de store oppgavene som ligger og venter på jernbaneentreprenører i både Norge og Sverige framover. De to bedriftene vil fortsette virksomheten under hvert sine navn, men dra vekslers på hverandres kompetanse og oppnå synergier der det er mulig. Med fusjonen blir selskapet en av de største, privateide aktørene innen jernbanebygging med en antatt omsetning i år på 800 millioner kroner. Fusjonsavtalen er betinget av en prosess som forventes avsluttet i oktober.

## NSB fortsetter på Gjøvikbanen

**Samferdselsdepartementet** har bestemt at NSB Gjøvikbanen AS får kjøre ut 2017. Da selskapet vant anbudet og startet opp sommeren 2006, var det på en 10-årig avtale med mulighet til forlengelse i to år. Det er denne muligheten departementet nå har benyttet seg av. Regjeringen arbeider med å konkurranseutsette flere jernbanestrekninger som ledd i reformeringen av jernbanesektoren. Da ligger det nok i kortene at trafikken skal lyses ut på nytt - enten alene eller i en pakke med andre strekninger - før vi skriver 2018. NSB Gjøvikbanen AS har så langt oppfylt alle kravene i kontrakten om punktlighet og regularitet. Dessuten har trafikken økt med 13 prosent i denne perioden.



FOTO: ARVID BÅRDSTU

**De nyeste planene for Oslo er langt unna målet om nullvekst i biltrafikken.**

**ARVID STRAND,**  
forsker TØI



**TAR TAK:** Simen Larssen (t.v.) og prosjektleder Vegard Johansen inne i sikkerhetsvogna som står godt synlig plassert på Ski stasjon.

## HMS TAR SIKKERHET PÅ ALVOR

Park & Anlegg AS har som de første innredet egne sikkerhetsvogner på anleggene. Vognene skal bidra til å bygge sikkerhetskultur - og gi trygghet for de 152 ansatte.

tekst og foto ARVID BÅRDSTU

**MENS DET ÅR FOR ÅR** gradvis ble færre skader og hendelser på anlegg i Norge, har tendensen nå snudd. Det har fått alarmklokkene til å ringe hos byggherrer, ansvarlige entreprenører, arbeidstakerorganisasjoner og myndigheter. I midten av juni ble det undertegnet et HMS-charter der partene forplikter seg til å ta grep for å øke sikkerheten på bygge- og anleggsplasser.

Park & Anlegg AS, som er hovedentreprenør for grunnarbeidene for hensettingssporene på Ski, reagerte allerede etter den store HMS-konferansen i regi av Maskinentreprenørenes Forbund i fjor. Der ble det nemlig

etterlyst handlekraft. - Med sikkerhetsvogna signaliserer vi at vi tar dette på alvor. Her inne gjennomfører vi sikker jobb-analyse, vi har førstehjelpsutstyr, hjertestarter og annet utstyr. Utvendig har vi merket sikkerhetsvogna som et svært godt synlig signal om å tenke sikkerhet hele tiden. Dessuten får vi en repetisjonseffekt ved at den står godt synlig på anlegget, forteller Simen Larssen, innkjøpsleder med erfaring fra Forsvarets sanitet.

**Skal være best.** Sikkerhetsvogna har Park & Anlegg AS utviklet selv med råd og

bistand fra ambulansetjenesten i Østfold.

- Hver sikkerhetsvogn koster oss ca. 300 000 kroner. Det mener vi er vel anvendte penger når vi har som ambisjon å være best, sier Larssen.

De fleste alvorlige ulykkene skjer hos underentreprenører. De som skal jobbe som underentreprenører for Park & Anlegg AS, blir derfor tatt med inn i sikkerhetsvogna før de slipper til på anlegget.

- Her møter vi underentreprenørene og leverandørene for gjennomgang av sikker jobb-analyse, og for å forsikre oss om at disse har riktig fokus, sier Simen Larssen. //



**GOD BØR:** Bør Børson jr. var hjertelig til stede i Torstein Fossmos skikkelse da Trondhjem-Størenbanen feiret 150 år. Jernbanedirektøren følger velvillig med på krumspringene.

## 150-ÅRSJUBILANT Tango for Trondhjemsbanen

Bør Børson jr. bød opp jernbanedirektøren til en tango i pur glede over 150-årsjubilanten og en hyllest til jernbanepionerene som så mulighetene den gangen.

tekst ARVID BÅRDSTU foto GUNN HEIDI NAKREM

**TRONDHJEMS BANEN** eller Størenbanen er den fjerde eldste jernbanen i Norge og den første bygd fra Trondheim. Budsjettet i 1864 var på 2,88 millioner kroner. Det holdt.

Rundt 1860 var det få som kunne noe om bygging og drift av jernbane i Norge. Men jernbanedirektør Pihl hadde peiling. Dessuten fikk han litt hjelp fra England, blant annet fra William Stevenson. Han hadde vokst opp ved verdens første jernbanestrekning og kom til Norge som mekanikus og lokomotivmester.

Noen besværligheter til tross, det meste gikk bra. Størst spenning var knyttet til om de mon-

strøse treviaduktene (bruene) over Nidelva ved Elgeseter og på Sluppen ville holde for «trenet». For å venne folk på tanken om at det ikke var farlig å ta toget, fikk de reise gratis den første tiden. Uansett var det ikke transport av folk som var begrunnelsen for å bygge smalsporet fra Trondheim til prestegårdsjordet på Støren. Det var gods.

**Liten nytt.** På 150 år er det skjedd to store endringer av traseen. Den ene i 1884 da linjen ble lagt på vestsiden av Nidelva ned til Brattøra, og i 1919 da linjen ble lagt om mellom Heimdal og Selsbakk. Banen er bygd om til normalspor, elektrifisert og

fjernstyrt, men traseen er i hovedsak den samme.

De viktigste begivenhetene på denne banestrekningen skjedde altså for lenge siden. Fortid var da også det viktigste temaet under jubileet i midten av august.

Fra 1864 var jernbanen med på å forme mange av de stedene som fortsatt er tettsteder fra Støren til Trondheim, ikke minst Støren selv der figuren Bør Børson og stedets wienerbrød gjorde stedet landskjent. Sluskene etterlot seg en jernbane og oppskrift på jernbake - ei kake som er lettsolgt også i dag. Begge godsakene var det rikelig av på jubileet. //

## GODS I EUROPA Svak økning

**Både volum og priser** for intermodale transporter (konteinere, semihengere etc.) i Europa viser en svakt økende tendens, melder European Intermodal Association. De anslår en prisvekst på 5-6 prosent i år. Det er en markant økning, men knapt på et nivå der godstransport på tog blir økonomisk bærekraftig for en bransje som investerte mye i nytt materiell fram til finanssmellen i 2008. I fjor var volumøkningen målt i tonnkilometer på fire prosent. Den viktigste korridoren for kombitransporter er fra Rotterdam til Italia via Tyskland. De korridorrene som lykkes, er der det er investert i infrastruktur og laget regler som gjør grensekryssingen enklere.

## GODS I NORGE Hard kur for CargoNet

**CargoNet skal effektivisere** for 170 millioner kroner med mål om å kunne gjøre opp regnskapet neste år med positivt resultat. For å klare det må mer enn hundre årsverk bort. De fordeles med 65 årsverk fra terminalvirksomheten, 16 årsverk blant lokførerne og 23 årsverk i administrasjonen. I tillegg skal 200 godsvogner bort, avtalene med leverandørene - interne som eksterne - reforhandles for å spare 79 millioner kroner, og kanskje ender det opp med at selskapet flytter ut av hovedkvarteret til NSB og over i billigere lokaler. Derimot er ikke planen å kjøre færre tog eller færre konteinere, opplyser adm. dir. Arne Fosen til NSBs internblad Vingehjulet.

# Jernvegen

Regnet siler ned på Katterat stasjon. Men etter ein liten soldans utafor den gamle trafoen, lettar skyene. Og fram stig Norddalsbrua - montert av tyskarar, forsøkt sprengt av både tyskarar og nordmenn under krigen..


tekst MARIT BENDZ, foto JAN LUDVIG HUNDVEBAKKE OG MARIT BENDZ

*Mellan höge fjällen vid Ofotens fjord, skal en by anläggas upi höga nord, der en jernväg ifrån Sverige kommer till at tåga fram, och det bekannta stället är Victoriahamn. (frå Skara-Pelles rallarvise)*

**SEKS KILOMETER** rallarveg ned til Rombaksbotn ventar på fem turgåarar. Dei er langt frå dei einaste som har nytta det nye sommartilbodet til Visit Narvik kvar onsdag og laurdag, som omfattar Ofotbanen, fottur på Rallarvegen og båttur frå Rombaksbotn attende til Narvik. Opptil 40 personar har delteke på ein tur, og berre ein av turane er avlyst på grunn av for få deltakarar.

**Liv i stasjonshusan.** Jernbaneverket vil at småstasjonane mellom Narvik og Riksgrensen vert tekne i bruk att. Dei har alleie pussa opp Katterat stasjon, og Jernbaneverket er inne med midlar til vedlikehald og oppgradering av Rallarvegen, slik at fleire kan nytte dette flotte turområdet. Stadig fleire tek det i bruk, og dei fleste nyttar toget på eitt eller anna vis.

Katterat var i si tid ein staseleg stasjon. Ingen bur der fast nò, men det er utgangspunktet for mange fjellvandrarar.

Togturen til Katterat tek om lag ein halv time. Vi har allereie sett ein film om rallarlivet og bygginga av Ofotbanen på Narvik stasjon. 





**HEIMTUREN:** Sjøslaget i Narvik var større enn Pearl Harbor, fortel den entusiastiske båtføraren Kikki Westrheim på vegen frå Rombaksbotn attende til Narvik.



**1 KATTERAT:** Det er mange ryggsekkekar på toget. Skodda heng tungt over fjell og bane, og på Katterat pissregnar det.

**2 KRIGSHISTORIE:** Det tyske båtvraket utanfor Rombaksbotn ligg framleis som eit symbol på korleis det går når ein ikkje oppfører seg ordentleg.

**3 VANDRARAR:** Brørne Tino og Thorsten Rinck har gått ei heil veke frå Polarsirkelen til Abisko saman med to kameratar.

**Fleire og fleire skip vel Narvik på grunn av nøgde gjestar.**

LISE JANITA HANSEN, marknadssjef i Visit Narvik, Lise

Historier langs vegen. Dei sterkaste rallarane bar over 50 kilo på ryggen, i oppoverbakke. Vi har med oss ei lita rumpetaske med niste, ein brosjyre om Rallarvegen og ei vassflaske, i nedoverbakke. Tre svenskar har allereie lagt i veg nedover stigen. Dei skal òg gå til Rombaksbotn, men vil i tillegg ta ein avstikker opp den bratte rallarvegen i Norddalen. Vi ristar på hovudet av slikt overmott. Det tek tid å trave gjennom ulendt terreng.

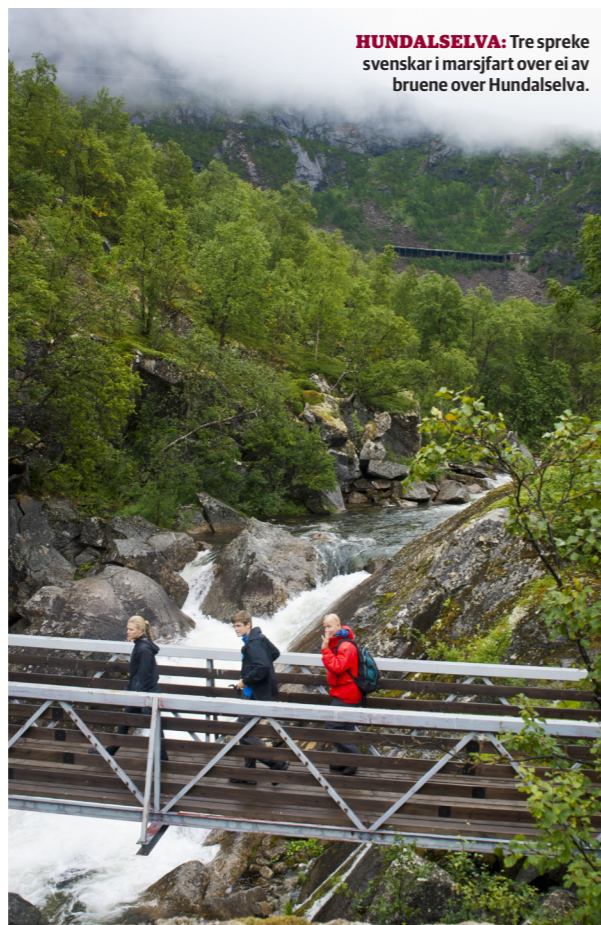
Infotavlene langs vegen er mange og tekstane lange og interessante. Der kan ein lese historia om rallarane og samfunna som vart etablert og så forsvann, om kraftstasjonar og taubanar, om menneske som har sett spor og menneske ingen lenger hugsar.

**Tog + nordlys.** Den 72 kilometer lange transportvegen mellom Rombaksbotn og Abisko stod ferdig i 1898. Fire år seinare opna Ofotbanen, og vegen grodde att. Men no er han restaurert som kulturhistorisk vandringsveg.

Ofotbanen er viktig for turismen i Narvik-regionen. Byen har flest cruiseturistar om vinteren. Japanarar, tyskarar og engelskmenn elsker både tog og nordlys.

- Fleire og fleire skip vel Narvik på grunn av nøgde gjestar, fortel marknadssjef i Visit Narvik, Lise Janita Hansen.

- Og vi vil sjølvsagt ha fleire ut på tur. Særleg dei små serveringsstadene treng



**HUNDALSELVA:** Tre spreke svenskar i marsjart over ei av bruene over Hundalselva.

**FAKTA**

**Ofotbanen**

- 43 kilometer lang jernbane frå Narvik hamn til riksgrensa mot Sverige
- Landets mest trafikkerte bane der malmtrafikken dominerer
- Viktig for varetransporten mellom Sør- og Nord-Noreg (via Sverige)
- Reknast som ein av Europas vakraste jernbaner

**Starten**

- 1882:** Alrik Ljunggren mfl. får konsesjon på bygging av jernbane mellom Ofoten og Luleå.
- 1885:** Det engelske firmaet Wilkinson & Jarvis får bygge-løyve og dannar The Swedish and Norwegian Railway Co Ltd.
- 1889:** Selskapet går konkurs. LKAB, den norske og svenske staten bestemmer seg for å fullføre bygginga.
- 1902:** Ofotbanen er ferdig, opning 15. november
- 1903:** Ofotbanen offisielt opna fordi kong Oskar ikkje orka å reise nordover midt på vinteren



**LEGENDE:** I Rombaksbotn var Svarta Bjørn kokke. Og litt til...

cruiseturistane. Vi fekk nettopp vite at ein japansk turoperatør har lagt Ofotbanen inn i programmet sitt.

**Konjakk-Nisse.** Over 5000 menneske arbeidde på banen på det meste. I tillegg kom alle som fann seg jobb der sluskane budde. Ringverknadene var store.

Fleire idylliske grillplassar med benkar og grue ligg ved vegen. Vi et nista vår ved den gamle kafeen til Konjakk-Nisse. Han heitte eigentleg Niels Persson og var køyrekar. Men han slo seg opp på ulovleg spritsal og fekk ikkje lenger jobb verken for NSB eller SJ. Ved Storbrua over Hundalselva opna han kafé og stall saman med fru Persson.

**Prøving og feiling.** Heilt sidan 1600-talet var det grubla over korleis ein skulle frakte malm frå dei ville fjelltraktene i Lappland. Første forsøk på bygging av jernbane mellom Kiruna og Narvik gjekk skeis, men det vart bygd til saman 80 km anleggsvog. Arbeidskraft var ikkje problem, rallarane på Ofotbanen tente det dobbelte av kollegaer på andre anlegg. Kokka var ein del av arbeidslaga og fekk betalt på lik line med rallarane. Utan kvinner og hestar hadde Ofotbanen ikkje vore mogleg å bygge.

**Siste etappe.** Rombaksbotn var eit levande samfunn i byrjinga av rallarartida, då engelsk-

mennene byrja å bygge transportveg derifrå oppover mot fjellet. Ras, to store brannar og tyfus knekte ikkje det vesle samfunnet på kring 500 menneske. Først da anleggstida tok slutt, vart Rombaksbotn sakte avfolka.

Ti minutt på fem kjem Kikki Westrheim, urmakarmeister og historieforteljar, fre-sande i RIB-en. Det er meir pengar i turisme enn klokke no. Men det er ingen svenskar å sjå. Vi fortel skipperen at vi truleg må vente ei stund, men presis klokka fem står tre slitne vandrarar på brygga. Jo, det vart hardt, det var lenger enn dei hadde tenkt.

**Drama i 1940.** Over 20 tusen sykklar Rallarvegen frå Finse via Myrdal til Flåm kvar sommar. Rallarvegen ved Ofotbanen er lite eigna, meiner prosjektlear June Berg-Sollund. Det vert fort konflikt mellom barnefamiliar på tur og stupbombarar på sykklar med feite hjul på den same smale stigen.

- Vi satsar på turgåarane, seier ho. RIB-en fyk over fjorden til restane av eit tysk båtvrak.

- Eit greitt symbol på korleis det går når ein ikkje oppfører seg ordentleg, gliser Westrheim og skildrar korleis dei hypermoderne tyske krigsskipa vart jaga inn i Rombaksbotn av engelske skip. Så viktig var det for alle å hindre at fienden fekk kontroll over malmtransporten. Det var her i nord det var krig. Historiebøkene er vel skrivne av søringar. //

# Konkurranse ga trafikkvekst

Storbritannias organisering av jernbanen er en suksesshistorie vi kan lære av. Ikke en gang jernbanelandet Sveits kan skilte med like høy vekst de siste 20 årene.

**MYE AV VEKSTEN** skyldes at det har blitt dyrere å kjøre bil, samt velstandsøkningen før finanskrisen. Det er likevel påfallende at Storbritannia har sett en større persontrafikkvekst på jernbane enn alle andre europeiske land. Dette er ikke nødvendigvis et produkt av konkurranseutsettingen i seg selv, men grunnlaget ligger i organiseringsmodellen som ble valgt. En overraskelse for de fleste.

**Privatiserte infrastrukturen.** Da John Mayors konservative regjering bestemte seg for å privatisere nasjonalkjennodiet som ikke en gang Thatcher turte å røre, British Rail, var målet å spare statens penger. Det skjedde ikke. Dagens britiske jernbane koster omtrent det samme per passasjerkilometer som den gjorde i 1995.

For med kjøreavgifter som gjorde det lønnsomt å øke trafikken, og kontraktstildeling til det selskapet som kunne betale mest for retten til å drive et område, skjøt passasjerveksten fart. Og selv om mange har spådd enden på denne veksten ved flere anledninger, fortsetter det britiske markedet å vokse.

**Overraskende vekst.** Men all vekst har konsekvenser. Den enorme veksten var ikke minst en overraskelse for den privatiserte

infrastrukturforvalteren Railtrack. De statlig regulerte kjøreavgiftene dekket ikke alle vedlikeholdskostnadene som flere og lengre tog førte til. Da jernbanen allerede var i dårlig forfatning, varte det ikke lenge før Hatfieldulykken var et faktum. Ulykken i oktober 2000 førte til at infrastrukturen ble overført til det de facto statskontrollerte Network Rail. I tillegg ble det mange midlertidige hastighetsnedsettelse samt høyere fornyelseskostnader.

I dag er den britiske jernbanen rangert som den sikreste blant de store europeiske landene.

**Sikker jernbane.** Å bruke Hatfieldulykken som et argument mot enhver liberalisering er imidlertid unyansert. Man skal riktignok være føre var når det gjelder gammel infrastruktur man ikke har full oversikt over, men det viktigste er å passe på

at det er nok ressurser til vedlikehold uansett hvem som gjør jobben. Flere land uten konkurranse opplevde ulykker med flere omkomne rundt årtusenskiftet, inkludert Tyskland og Norge. I dag er den britiske jernbanen rangert som den sikreste blant de store europeiske landene.

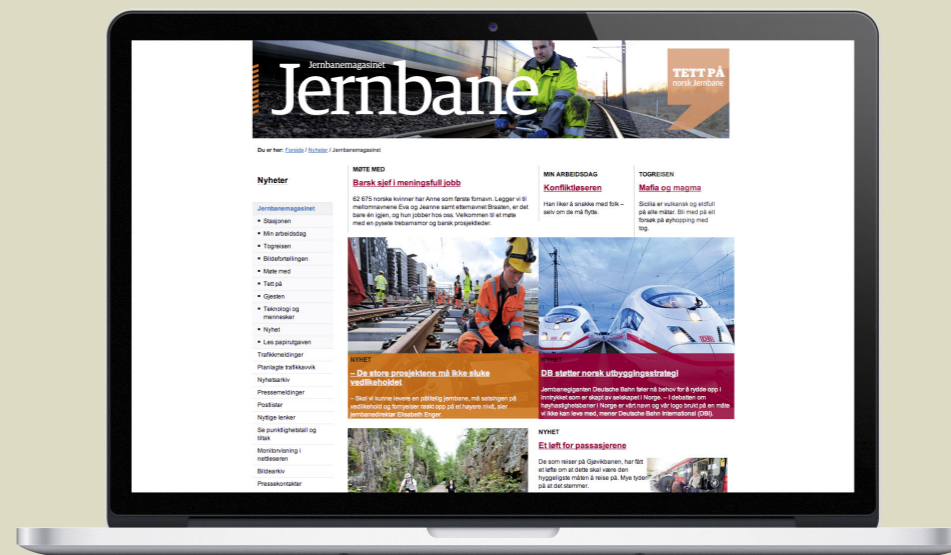
Flere passasjerer og bedre vedlikehold koster, men har blitt oppveid av økt passasjertrafikk. Videre er de britiske togselskapene organisert slik at de ansatte følger med franchise-området, kun ledelsen endrer arbeidssted om annet selskap får kontrakten. Dette har ført til at besparelsene gjort hos togoperatørene kommer fra økt produktivitet, mens lønningene i mange tilfeller har gått opp. I Sverige og Tyskland, hvor togselskapene ikke tar på seg trafikkrisiko, har derimot kostnadspresset ført til lavere lønninger.

**Gode erfaringer.** Er konkurranseutsetting av togdriften en god ide? Britenes erfaringer tilsier det; privat togdrift kan føre til flere passasjerer, bedre lønninger og kostnadskontroll. Men da må kontraktene organiseres slik at disse målene prioriteres. Videre må større trafikk følges opp med investeringer i ny og gammel infrastruktur uansett valgt modell. //



Tørris Aalbu Rasmussen

## Nå kan du også lese Jernbanemagasinet på nett



[jbv.no/jernbanemagasinet](http://jbv.no/jernbanemagasinet)



Jernbaneverket

**KUNDESENTER**

E-post: [kundesenter@jbv.no](mailto:kundesenter@jbv.no)  
SMS til 26112, skriv kodeord:  
JBV etterfulgt av din melding  
Telefon: 47 77 00 98

**Åpningstider:**

mandag-fredag 08-17,  
lørdag og søndag 09-15

**PRESSEKONTAKTER**

**Pressevakt**

Tlf: 91 65 65 65

**Sentral**

Pressesjef/  
ass. kommunikasjonsdirektør  
**Jan Erik Kregnes**  
Mobil: 916 55 421  
e-post: [erik@jbv.no](mailto:erik@jbv.no)

**Info Strategi og samfunn Plansaker**

Kommunikasjonssjef  
**Thor Erik Skarpen**  
Tlf: 916 55 144  
e-post: [skarpen@jbv.no](mailto:skarpen@jbv.no)

**Info Oslo-korridoren**

Kommunikasjonssjef  
**Kjell Bakken**  
Tlf: 22 45 59 40/916 57 573  
e-post: [kba@jbv.no](mailto:kba@jbv.no)

**Info Øst**

Kommunikasjonsrådgiver  
**Harry Korslund**  
Tlf: 916 55 989  
e-post: [harry.korslund@jbv.no](mailto:harry.korslund@jbv.no)

**Info Vest**

Kommunikasjonssjef  
**Inge Hjertaas**  
Tlf: 916 50176  
e-post: [ihj@jbv.no](mailto:ihj@jbv.no)

**Info Midt og Nord**

Kommunikasjonssjef  
**Dag Svinsås**  
Tlf: 916 72 525  
e-post: [dags@jbv.no](mailto:dags@jbv.no)

**Info Sørlandsbanen**

Kommunikasjonssjef  
**Henning Lode**  
Tlf: 916 69 650  
e-post: [hlope@jbv.no](mailto:hlope@jbv.no)

**TETT PÅ:** CLAUDIA CRISTINA VAN DIERMEN JACOBSEN

# Rotfestet i Norge

Claudia kommer fra storbyen Bogotá i Colombia og skulle bli diplomat. Nå jobber hun i Energi, storkoser seg i ei lita kolonihagehytte på Sogn i Oslo hver sommer og har lært å like dugnad.

tekst ARVID BÅRDSTU foto ØYSTEIN GRUE

**FAKTA**  
**Claudia van Diermen Jacobsen**

**Alder:** 43

**Stilling:** Markedsførings- og partneransvarlig i Eress, Energi

**Bosted:** Vinderen, Oslo

**Ansatt i JBV:** 2012

## 1 Colombia har en klang av narkotikahandel, gerilja, kidnappinger og vold. Hvordan var det å vokse opp der?

Det anbefales på det sterkeste! Mange har et dårlig bilde av Colombia. Mødrene til venninnene mine blir nesten sinte når jeg sier hvordan det er. De tror jeg lyver. Bogotá er en moderne storby.

## 2 Hvorfor la du diplomatplanene på hylla?

Jeg så hvordan barna til diplomatfamiliene hadde det. De var på ett sted i noen år, og så måtte de flytte fra vennene og det kjente miljøet med gråt og tenners gnissel. Da ombestemte jeg meg. Jeg traff en nordmann mens jeg studerte i Nederland og reiste til Norge på prøve.

## 3 I Bogotá bor det like mange som i hele Norge – ganger to. Hva var den største overgangen til å bo i Norge?

Vinteren. Jeg trodde ikke jeg skulle takle den. Det går litt bedre nå, etter 17 år. Men jeg hadde ingen erfaring med snø før jeg kom til Norge. Selv om Bogotá ligger 2600 m.o.h., er det 15-22 grader året rundt. I førstningen var jeg som Bambi på glattisen. Nå går jeg på ski og liker det godt. Men jeg blir nok aldri noen racer.

## 4 Hva er så storveies med å bo i en kolonihytte på 32m<sup>2</sup> tre kilometer fra heimen?

Til å begynne med skjønnte jeg ikke konseptet i det hele tatt, men da vi var på en visning etter at vi hadde fått vårt første barn, ble det forelskelse ved første blikk. Nå har vi hatt denne hytta i ni år. Vi flytter hit i mai og tilbake i september. Det er ikke langt fra Vinderen og hit, men det føles som en annen verden. I kolonihagen blomstrer folk. Barna elsker å være her.

## 5 Hadde du noen hytteerfaringer fra Colombia?

Nei, men bestemor bodde på en gård like utenfor Bogotá. Hun hadde masse dyr og dyrket frukt og grønnsaker. På en måte gjør jeg det samme, men i en miniversjon. Vi har ni epletrær, bringebær, rips, solbær, stikkelsbær, nyper og plommer. Dessuten har jeg lært å sette pris på dugnad. Dugnad hadde jeg ikke hørt om før. //

