

Jernbane- magasinet

NO. 04 | 2021

Ny samferdselsminister

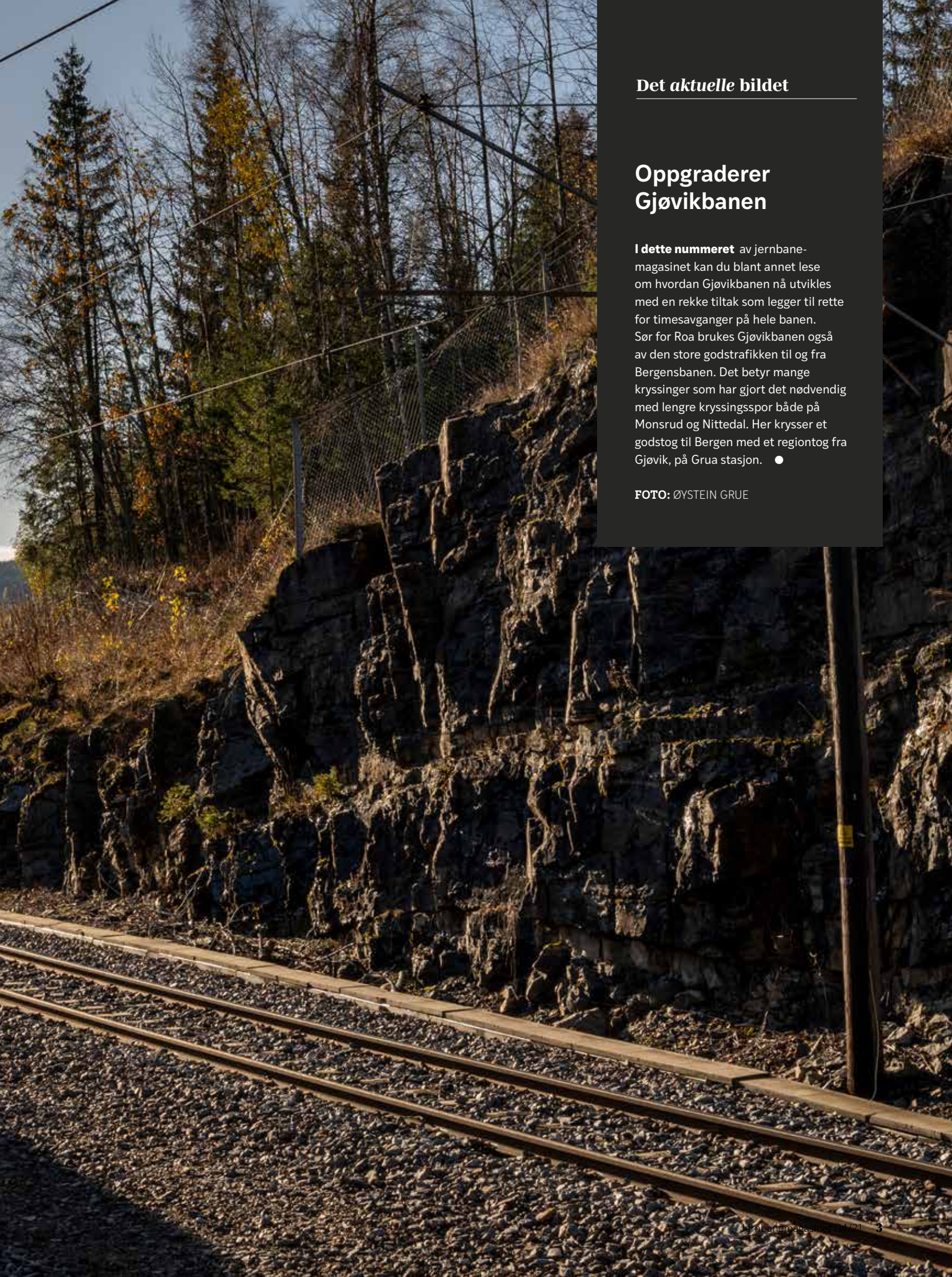
Holder fast på ambisjonene

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har bedt Jernbanedirektoratet avlyse konkurransene om persontogtilbudet på Østlandet. Dessuten forsikrer han at regjeringens ambisjon er å bygge ut InterCity-nettet som planlagt. Side 8–11

TEMA: Nord-Norge-utredningen

Arbeidet med å utrede framtidens transportløsninger for Nord-Norge har pågått i vel ett år, og det er samlet inn et omfattende materiale. Side 12–19





Det aktuelle bildet

Oppgraderer Gjøvikbanen

I dette nummeret av jernbane-
magasinet kan du blant annet lese
om hvordan Gjøvikbanen nå utvikles
med en rekke tiltak som legger til rette
for timesavganger på hele banen.
Sør for Roa brukes Gjøvikbanen også
av den store godstrafikken til og fra
Bergensbanen. Det betyr mange
kryssinger som har gjort det nødvendig
med lengre kryssingsspor både på
Monsrud og Nittedal. Her krysser et
godstog til Bergen med et regiontog fra
Gjøvik, på Grua stasjon. ●

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Innhold

08 NY SAMFERDSELSMINISTER

Vi har snakket med Jon-Ivar Nygård

12 TEMA

Nord-Norge-utredningen

20 PORTRETET

HR-direktør Ann-Christin Gussiås

26 FOR FÅ KVINNER

Møt lokførerstudent Mathilde Oskarsen

32 TOG TIL UTLANDET

Vil ha flere avganger

36 GJØVIKBANEN

Stort løft er i gang

40 BYVEKSTAVTALER

Handler om bærekraftig utvikling

44 HISTORISK

Ildsjeler tar vare på historien



**Vil du
abonnere på
nyhetsbrevet vårt?**

**Gå inn på
jernbanemagasinet.no**

JERNBANEMAGASINET Ansvarlig redaktør: **RUTH HØYLAND JØNSRUD** Redaktør: **ANNE WENNBERG**
Fotojournalist: **ØYSTEIN GRUE** Journalist/nettredaktør: **NJÅL SVINGHEIM** Journalist: **RONALD HOLMSTRØM**.

Adresse, redaksjonen: Jernbanemagasinet v/Anne Wennberg, Postboks 16 Sentrum, 0101 Oslo.

Epost: Anne.Wennberg@jernbanedirektoratet.no Utgitt av: Jernbanedirektoratet. Opplag: 8100.

Produksjon: Bodoni AS. Forsidefoto: Erik Hagen, Fredrikstad Blad Trykk og distribusjon: Bodoni AS Nett: www.jernbanemagasinet.no.

Abonnement: Ønsker du å få bladet tilsendt i posten, eller vil gjøre en adresseendring, send e-post til: jernbanemagasinet@bodoni.no



Mer lønnsomt enn beregnet

Ny Lysaker stasjon, og dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika, har nå vært i drift i vel ti år. En evaluering av prosjektenes lønnsomhet og nytte for samfunnet viser at utbyggingen kommer godt ut, og bedre enn beregnet på forhånd.

TEKS OG FOTO: NJÅL SVINGHEIM

– Likevel er ikke infrastrukturinvesteringer alene tilstrekkelig for å realisere nytten for samfunnet. Evalueringens første læringspunkt peker på at også togtilbudet må utvikles for å realisere samfunnsnyten, sier leder Jon-Kristian Ryan Hovland i seksjonen for samfunnsøkonomi og transportanalyse i Jernbanedirektoratet.

Han mener det viser at Jernbanedirektoratet er på rett spor med effektpakketilnærmingen innenfor jernbanesektoren der fokus er å se sammenhengen mellom infrastrukturutvikling og utviklingen av togtilbudet.

– Selv om det kanskje er å slå inn åpne dører, er det fint at rapporten påpeker viktigheten av dette, og at dette gjelder både evalueringene i tidligfase og etterpå, sier han.

VESTKORRIDOREN

Lysaker stasjon ble bygd ut til en moderne kollektivterminal med universell utforming, fire spor til plattform og enkel overgang mellom buss og tog. Utbyggingen la samtidig til rette for det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Sandvika, som økte kapasiteten i vestkorridoren kraftig. Lysaker stasjon åpnet i 2009, dobbeltsporet i 2011. Dermed ble det også fire spor helt ut til Asker, siden første etappe i vestkorridoren var fra Sandvika til Asker, og åpnet i 2005.

Evalueringen av prosjektene viser at jernbaneutbyggingen får høy score både for samfunnsøkonomi, levedyktighet og måloppnåelse.



↑ **VED SANDVIKA:** Et tog nærmer seg Sandvika fra Bærumstunnelen. I midten går den gamle Drammenbanen.

Prosjektene har høy relevans for de behovene de var ment å tilfredsstille, heter det i rapporten. Tiltakene har bidratt til målene om at flere skal velge kollektivtrafikk framfor privatbil, og til å endre konkurranseflaten mellom bil og tog mer enn hva man antok da beslutningen om å bygge ut strekningen ble fattet.

SATSING PÅ FORSKNING

Det er gjennom Concept-programmet at evalueringene av utbyggingen av Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor fra Lysaker til Sandvika nå har vært under lupen. Concept-programmet er Finansdepartementets forskningssatsing for å bidra til fornuftige valg av prosjekter, og økt nytte av offentlige investeringer. Det er Vista analyse som har gjennomført evalueringen på oppdrag fra Concept-programmet. ●



Evalueringens første læringspunkt peker på at også togtilbudet må utvikles for å realisere samfunnsnyten.

Jon-Kristian Ryan Hovland



Ny toppleder i SJ Norge

Styret i SJ Norge har ansatt Rikke Lind som ny administrerende direktør. Hun begynner i selskapet 10. januar.

Rikke Lind har i ni år vært øverste ansvarlig for 320 ansatte, 3000 frivillige og 120 000 medlemmer i Redningsselskapet. Hun har tidligere vært statssekretær i Næringsdepartementet, har arbeidet på Stortinget, både som representant og rådgiver, og vært leder i Maritimt Forum.

90 millioner til gods på bane

Støtteordning for godstransport på jernbane er inne i sitt tredje år, og søknadsfristen for perioden 01.07.2020 til 30.06.2021 gikk ut 01.09.2021. Det ble mottatt søknader fra seks godstogoperatører. Til sammenligning var det i 2019 og 2020 henholdsvis fire og fem operatører som søkte støtte. En arbeidsgruppe i Jernbanedirektoratet har gjennomgått søknadene og datagrunnlaget for å kontrollere at omsøkte transporter er støtteberettigede. Tildelt støtte er tilpasset bevilgningen i statsbudsjettet for 2021, det vil si 90 millioner kroner. Selskapene som har fått godkjent sine søknader er: CargoNet AS, Green Cargo AB (felles søknad med Green Cargo AS), Grenland Rail AS, Hector Rail AB, OnRail AS og Tågakeriet i Bergslagen AB.

CargoNet øker kapasiteten

CargoNet øker antall godstogavganger mellom Alnabru og Malmø og Trelleborg de neste månedene. Det forbedrer tilbudet og gjør det enklere å bruke godstog også til og fra Norge.

I tillegg til dagens kveldsavganger fra Alnabru til Malmø og Trelleborg, vil den nye pendelen fra neste år ha en avgang fra Alnabru om morgenen med ankomst Trelleborg på kvelden samme dag. Toget returnerer samme kveld og ankommer Alnabru neste morgen.

Disse togtidene betyr at det er mulig å få godset fraktet raskere til kontinentet og i tillegg at det nordvendte toget får god korrespondanse med sene ferger og tog fra kontinentet til Trelleborg/ Malmø.

For å møte kapasitetsutfordringene raskt, har CargoNet dessuten gjort et omfattende arbeid for å øke kapasiteten på de eksisterende togene allerede i høst.



OnRail satser videre

Det ferske selskapet, som reetablerte godstoget mellom Åndalsnes og Oslo i april, har bestilt to nye hybridlokomotiver som skal settes i drift på Nordlandsbanen.

Den store kapasiteten til de nye lokomotivene gjør at OnRail kan kjøre lange og tunge godstog i høy hastighet. Samtidig gir hybridteknologien rekordlave utslipp på godstoget

mellom Fauske og Oslo. Verken Raumabanen eller Nordlandsbanen er elektrifisert.

– På Nordlandsbanen er Bane NOR i ferd med å bygge lengre kryssingsspor, innføre det digitale signalsystemet ERTMS og fullføre nye Fauske godsterminal. Fra før er punktligheten høy. Dette gir oss åpningen vi trenger for å tilby fiskeeksportører og andre transportører et miljøvennlig alternativ, sier gründer og daglig leder i OnRail, Henning Aandal.

Pris til Entur

Entur fikk nylig «Fyrlyktprisen» for sin nasjonale tjenesteplattform for mobilitet. «Enturs løsning gjør det enklere å gjøre bærekraftige valg», heter det i begrunnelsen.

«For at vi skal få gode løsninger i offentlig sektor er det behov for at ulike virksomheter bidrar sammen. Enturs løsning baserer seg på åpenhet, tillit og samarbeid mellom mange virksomheter», skriver prisutdelerne.

Prisutdelingen skjedde i regi av NOKIOS-konferansen som er en møteplass for alle aktører som kan bidra til bedre og mer effektive offentlige tjenester i Norge ved god bruk av IKT. Initiativet til konferansen kommer fra NTNU.



Første utslippsfrie godsterminaler

– Vi ser fram til å erstatte diesel-trucker som benyttes til å laste og losse godstog og lastebiler på Ganddal godsterminal i Sandnes med utslippsfrie elektriske trucker. Vi jobber for å realisere det første el-kjøretøyet i 2022, sier regional terminalleder Ove A. Algrøy i Bane NOR.

Bygging av ladestasjoner for de tunge lastetruckene er godt i gang, først på Ganddal og deretter på Nygårdstangen i Bergen. Bane NOR bygger også ladestasjoner for kjølecontainere og elektriske lastebiler på de utslippsfrie godsterminalene.

VINNERE: Fra venstre
Ingvild Sørbel og
Ane Bræin Skagestad



Beste jernbanefaglige master

Årets pris for beste jernbanefaglige masteroppgave ved NTNU gikk til Ane B. Skagestad og Ingvild Sørbel, for oppgaven deres om lastmodellering for analyser av levetid på jernbanebruer av stål.

«Arbeidet avdekker ikke bare et signifikant hull i eksisterende kunnskap, men foreslår også en elegant og effektiv løsning på problemet», heter det i begrunnelsen.

– De to mastergradstudentene har levert en oppgave som bidrar til å utvide forskningsfronten på området, skriver veileder ved NTNU, Gunnstein T. Frøseth i sin begrunnelse for nominasjonen.

Bakgrunnen er behovet for å kunne forutsi hvor lang levetid en stålbru har. Rundt en

tredel av bruene på det norske jernbaneliknet består av stålbruer bygget før 1960, og det er derfor et stort behov for å kunne si noe om hvor lang gjenstående levetid det er for disse bruene.

I forbindelse med prisutdelingen er det det nasjonale kompetansesenteret for samferdsel, Konnekt, som setter sammen en komite fra academia og næringen som evaluerer oppgavene som blir levert inn. Selve prisen er på 25 000 kroner.

Ikke lenge igjen

Innføringen av ERTMS (European Rail Traffic Management System) blir innført på alle landets jernbanestrekninger i løpet av de neste ti årene. I oktober 2022 tar Bane NOR i bruk det nye digitale signalanlegget på en liten del av Nordlandsbanen og Gjøvikbanen mellom Roa og Gjøvik. Det nye systemet vil redusere signalfeilproblemene betydelig, og gi større punktlighet. Det er en stor jobb som gjøres:

- Over 300 signalsystem erstattes med ett felles for hele landet
- Over 400 tog bygges om for å kjøre digitale signaler
- Signallampene langs sporet fjernes når systemet flyttes inn i togene
- 5000 km med fiber legges langs jernbanesporene

Fastholder IC-ambisjonene

Samferdselsminister, Jon-Ivar Nygård (Ap), vil holde fast ved ambisjonene for InterCity på Østlandet. Han forteller at de jobber intenst med å se på hvordan de kan komme videre.

TEKST: NJÅL SVINGHEIM FOTO: ØYSTEIN GRUE

Det er en framoverlent, nybakt samferdselsminister Jernbanemagasinet får møte i regjeringskvartalet i begynnelsen av november. Jon-Ivar Nygård har ikke hatt mange ukene til å sette seg inn i jobben, men samferdselspolitikken og mange av de sentrale sakene kjenner han. Som tidligere Fredrikstad-ordfører gjelder ikke minst dette saker som angår jernbanen på Østlandet.

– Jeg mener det er viktig nå at vi er tydelige om at vår ambisjon fortsatt er å bygge ut IC-nettet som planlagt, både indre og ytre, slår Nygård fast. Hvordan vi skal komme videre med dette kan jeg ikke svare konkret på nå, det er noe vi er i full gang med å se på. Det er

tiden som er utfordringen her, vi ser at det vil ta mer tid enn først lagt til grunn i 2013, men fastholder altså målet sier han.

TROFAST LESER

Jon-Ivar Nygård har fulgt med i jernbanespørsmål siden han var ung – svært ung:

– Jeg husker at jeg leste Jernbanemagasinet, eller forløperen til det, da jeg var ung gutt. Med en far som jobbet i Jernbaneverket var det naturlig å følge med litt, smiler statsråden.

I nyere tid har han gjennom lokalpolitikken og ordførerjobben selv sagt vært opptatt av dobbeltsporutbyggingen på Østfoldbanen, men også av kollektivtrafikken i byene og byvekst-



Vi har allerede bedt Jernbanedirektoratet avlyse konkurransene om persontogtilbudet på Østlandet.





avtalene der han har hatt en sentral posisjon under forhandlingene.

– Vi skal nå holde trykket oppe på det som er satt i gang i InterCity-sammenheng, samtidig som ser på veien videre mot det som er målet, nemlig en full IC-utbygging, sier Nygård.

Det som er i gang er som kjent utbyggingen gjennom Moss på Østfoldbanen, Drammen – Kobbervikdalen, Nykirke – Barkåker på Vestfoldbanen og Venjar – Eidsvoll – Minnesund på Dovrebanen, mens Kleverud – Sørli – Åkersvika nærmer seg byggestart. Det samme gjelder for Ringeriksbanen Sandvika – Hønefoss i regi av Nye Veier. Ikke småtterier det heller.

– I Hurdalsplattformen legger vi opp til en offensiv jernbanepolitikk, og tilbudsforbedring-

ene med flere avganger er veldig viktige for de folkerike områdene på Østlandet, understreker statsråden.

«JERNBANEREFORMEN 3.0»

Den nye regjeringen har vært tydelig om motstanden sin mot konkurranseutsettingen og signalisert at det skal bli færre selskaper og enheter i Jernbanesektoren.

– Dersom det nye avtaleregimet med mer porteføljestyring og tydeligere rollefordeling kan kalles for «Jernbanereformen 2.0», så vil det snart komme en «Jernbanereformen 3.0». Vi vil stoppe det som det er mulig å stoppe av konkurranseutsetting. Vi er i gang med å se på hvordan vi kan stoppe anbudsutsetting →

↑ **SAMFERDSELSMINISTER** Jon-Ivar Nygård varsler at det snart vil komme en «Jernbanereformen 3.0».



↑ **HOS JERNBANEDIREKTORATET:** Kort tid etter at Nygård ble samferdselsminister, var han innom jernbanedirektør Knut Sletta og resten av ledelsen i Jernbanedirektoratet.

av drift og vedlikehold. Vi har allerede bedt Jernbanedirektoratet avlyse konkurransene om persontogtilbudet på Østlandet. Regjeringen ønsker en bedre jernbane for alle, og har som mål å gi passasjerene et bedre togtilbud slik at flere velger å reise miljøvennlig med jernbanen. Vi mener at tydelig statlig styring vil være best for å utnytte den begrensede kapasiteten på jernbanen i hovedstadsområdet. Jernbanedirektoratet skal nå starte arbeidet med direktetildeling på Østlandet, sier Nygård.

– Hva legger dere i at det skal bli færre aktører i sektoren?

– Det er det også for tidlig å være bastant om. Men vi ønsker ikke at sektoren framstår som så fragmentert som vi mener den gjør nå. Vi vil at ansvaret samles mer, slik at det blir tydeligere roller. Dette arbeidet har høy prioritet og målet vårt er at det skal utredes raskt, men likevel med grundige vurderinger. Vi forstår at det kan bli noe uro blant aktørene mens vi foretar disse vurderingene. Men togtilbudet for personer og gods er det viktigste, og vi skal ha en sektor som løser oppdraget best mulig og i tråd med ambisjonene våre i regjeringsplattformen. Kursendringen signaliseres nå,

konklusjonene kommer så snart utredningsarbeidet er ferdig, slår Nygård fast.

NORD-NORGEBANEN

Stadig dukker også spørsmålet om Nord-Norgebanen opp i samferdselsdebatten.

– Vi er for Nord-Norgebanen, sier Jon-Ivar Nygård. I regjeringsplattformen gjentar vi at det skal gjennomføres en konseptvalgutredning med mål om å realisere utbygging av banen. Men det må likevel være klart at vi er nødt til å ha et faglig godt grunnlag på plass før vi kan gjøre vedtak. Slik er det i alle saker. Det utredningsarbeidet som Solberg-regjeringen satte i gang ser jo på alle transportformer i Nord-Norge, også Nord-Norgebanen. Akkurat nå vurderer vi om dette er et tydelig nok mandat for også å få fram et beslutningsgrunnlag for en Nord-Norgebane, sier statsråden.

Han sier det kan hende det vil komme presiseringer av oppdraget i en eller annen form, men det er ikke avgjort ennå.

– Det er uansett et stykke fram for et så omfattende prosjekt med så store ringvirkninger og kostnader. I god tid før neste rullering av



I god tid før neste rullering av Nasjonal transportplan skal vi vurdere veien videre for Nord-Norgebanen.

Nasjonal transportplan skal vi vurdere veien videre for Nord-Norgebanen, sier han.

Tilbake til dagens jernbane, hva mener du er viktigst nå?

– Heldigvis er det sånn at det er stor grad av enighet om de første seks årene av neste Nasjonal transportplan-periode. Her løftes vedlikeholdet av infrastrukturen fram som helt avgjørende for tillit til og pålitelighet i jernbanesystemet. Vi er klar over det store etterslepet og at mye av infrastrukturen er gammel, slitt og utdatert. Derfor er prioritering av systematisk vedlikehold og fornyelse av anleggene viktig. Likevel må vi også utvikle tilbudet og derfor bygge nye kryssingsspor og dobbeltspor, slik at jernbanen kan holde best mulig tritt med etterspørselen, sier han.

GRØNN TRANSPORT

Han legger til at det står mye om godstrafikk på bane i Hurdalsplattformen.

– Vi ser og hører at det er en økende etterspørsel etter grønn transport fra næringsliv, vareeiere og speditører. Da blir det vår

utfordring å legge best mulig til rette for at jernbanen kan ta mer av godstrafikken.

Betyr det også å prioritere godstog høyere i deler av døgnet for eksempel?

– Vi er kjent med at det er en problemstilling som det skal ses på. Det er viktig at vi klarer å balansere de ulike behovene best mulig. Men det er kapasitetsutfordringer og vi må få fakta og faglige vurderinger opp på bordet også her, understreker statsråden.

Han er optimist på jernbanens vegne på lengre sikt enn NTP-horisonten:

– Behovene for mobilitet kan endre seg, nye transportformer kan komme, flere transportslag kan bli utslippsfrie eller mindre skadelige for miljøet. Likevel tror jeg jernbanen vil stå seg godt, ikke minst fordi den er veldig arealeffektiv. Det taler for at vi fortsatt må ha et slikt transportsystem langt inn i framtiden, avrunder Jon-Ivar Nygård. ●

↓ **PÅ RUNDTUR:** Norske tog er et av mange selskaper i sektoren som har hatt besøk av samferdselsminister Jon-Ivar Nygård denne høsten.



↑ **GEMYTLIG OVERLEVERING:** Ikke bare nøkkelkort og blomster, men også Twist ble overlevert fra Knut Arild Hareide til Jon-Ivar Nygård. Twisten skulle illustrere alle samferdselsprosjektene som er i gang.





*Det er langt dette landet
Det meste er nord*

Fra Rolf Jacobsens dikt Nord





I tillegg til å samle faktainformasjon er vi svært opptatt av å lytte til folk og næringsliv i landsdelen

Utredningen av framtidens transportløsninger i Nord-Norge tar for seg alle transportformene og skal legge grunnlaget for hvilke valg som skal tas for samferdsel og transport i landsdelen.

TEKST OG FOTO: NJÅL SVINGHEIM



↑ **LEDER UTREDNINGSARBEIDET:** Signe Eikenes (t.v.) i Statens vegvesen leder arbeidet med KVVU-en, mens Hanne Juul er Jernbanedirektoratets prosjektleder.



Arbeidet med å utrede framtidens transportløsninger for Nord-Norge har nå pågått i vel ett år og det er samlet inn et omfattende materiale.

– Det er en formidabel utfordring og veldig spennende. Vi har kartlagt og samlet informasjon om reisemønstre, transportstrømmer, bosettingsmønstre, arealbruk og en rekke andre faktorer som kan påvirke valgene som skal tas, sier prosjektleder for KVVU Transportløsninger for Nord-Norge, Signe Eikenes.

Det er Statens vegvesen som har fått utredningsoppdraget og som derfor leder arbeidet, men det jobbes tett sammen med Jernbanedirektoratet, Avinor og Kystverket.

Utredningen skal konsentrere seg om de lange transportstrekningene, det vil si strekningene som har som funksjon å binde landsdelen sammen, og knytte

denne til resten av landet og til utlandet. Bakteppet er både gjentatte krav og ønsker om forbedringer av veinettet, utbedring av farleder langs kysten, bedre havner, nye og utvidete flyplasser og ikke minst debatten om en Nord-Norgebane.

– Ved å samle informasjon om både behov, krav og hvordan transportformene fungerer og utfyller hverandre, skal vi komme fram til faglig gode anbefalinger som kan vurderes inn mot neste rullering av Nasjonal transportplan, sier Eikenes. Denne rulleringen skjer i 2026, og utredningsarbeidet skal fullføres i løpet av 2023.

ÅPEN TILNÆRMING

– I tillegg til å samle faktainformasjon er vi svært opptatt av å lytte til folk og næringsliv i landsdelen. I høst har vi hatt såkalte KVVU-verksteder i Alta og i Mo i Rana der vi har hatt bred deltakelse fra



↑ **TYSFJORDEN** utgjør eneste fergestrekning på E6. Ferga går mellom Skarberget og Bognes..



Det er en formidabel utfordring og veldig spennende.

Hanne Juul

alle interessentgruppene. Det vil si lokalpolitikere, regionråd, fylkespolitikere, næringsliv, Sametinget og andre – som for eksempel Naturvernforbundet, sier Eikenes.

Hun legger til at det som slår henne er at folk i det store og hele er veldig åpne i sin tilnærming til hvordan utfordringene kan løses:

– Vi møter lite av forutinntatthet, men selv sagt er det mange krav og også noen kryssende interesser. Det skulle bare mangle så sammen satt som denne store landsdelen er.

Hanne Juul er Jernbanedirektoratets prosjektleder i utredningsarbeidet.

– Vi fra Jernbanedirektoratet ser like bredt på dette som alle de andre fagfolkene. Vi tenker altså ikke bare jernbane, men jobber sammen med folk fra de andre etatene slik at vi hele tiden har det totale bildet for øye, det er transportutfordringene og framtidens behov som skal løses, og da er heller ikke vi forutinntatte, selv om vi representerer jernbanen her, understreker hun.

– Gjennom utredningsarbeidet har det kommet flere presiseringer om at Nord-Norgebanen inngår og er en del av arbeidet?

– Ja, vi merker selvsagt den store interessen det er for å bygge jernbane nordover fra Fauske. Vi har også stor oppmerksomhet →



↓ **FRA OFOTBANEN:** Arctic Rail Express-toget ved Bjørnfjell. Toget ankommer snart Narvik etter den 1950 kilometer lange turen fra Alnabru i Oslo på vel et døgn.

på den viktige rollen dagens jernbane har i landsdelen. Det er enorme transportmengder som fraktes på Ofotbanen og Nordlandsbanen i dag. Begge strekningene opplever stor vekst i etterspørselen etter transport og på Nordlandsbanen er for eksempel godstrafikken doblet på drøye to år. Likevel går det jo aller mest gods regnet i antall tonn, på skip. Vi merker at næringslivet etterspør «grønn frakt» og her er jernbanen det beste alternativet. Det betyr at dagens jernbane i Nord-Norge også må under lupen med tanke på kapasitet,

standard og ikke minst hvordan den kan bli enda mer miljøvennlig. Nordlandsbanen er som kjent ikke elektrifisert, sier Juul.

NORD-NORGEBANEN

Nord-Norgebanen, det vil si en jernbane fra Fauske på Nordlandsbanen til Narvik og videre til Tromsø, med en mulig sidelinje til Harstad, er utredet flere ganger. Senest i 2019 la Jernbanedirektoratet fram en rapport som inneholdt oppdateringer av tidligere kostnadsanslag. Konklusjonen var at det ikke er





Vi fra Jernbanedirektoratet ser like bredt på dette som alle de andre fagfolkene. Vi tenker altså ikke bare jernbane, men jobber sammen med folk fra de andre etatene slik at vi hele tiden har det totale bildet for øye.

Hanne Juul



samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge en slik bane, fordi kostnadene på over 100 milliarder kroner ikke kan forsvare inntekter og nytte.

– Men likevel er Nord-Norgebanen nå enda mer framme i den politiske debatten?

– Ja, og det viser at det er viktig å få et bedre grunnlag for de vurderingene som skal tas. Det er jo slik at det bygges en hel masse infrastruktur mange steder rundt om i landet selv om prosjektene ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Vi må også se på hvilke andre argumenter som kan spille inn i forhold til både en jernbane videre nordover og for de andre transportformene. Forsyningssikkerhet, sårbarhet, nasjonale hensyn, klima, ønsket bosettings- og næringsutvikling, reindrift. Lista er lang, sier Juul.

Hun understreker at en konseptvalgutredning (KVU) ikke er en plan, men likevel må vi se på mulige traseer for å vite nok om de ulike konseptene eller valgene som det senere skal tas stilling til. Det er en del av grunnlaget.

Sist gang det ble foretatt en grundig utredning av jernbane nordover fra Fauske, var tidlig på 1990-tallet i regi av NSB. Senere er prosjektet vurdert både i Nord-områdeutredningen fra 2011 og altså av Jernbanedirektoratet i 2019. En jernbane fra Fauske til Tromsø vil bli rundt 350 kilometer lang og en mulig sidelinje fra denne ut til Harstad vil bli på om lag 80 kilometer. Den mest krevende strekningsen å bygge jernbane på er uten tvil fra Fauske til Narvik. Terrenget der er preget av høye fjell og dype fjorder. Det vil kreve en svært høy tunnelandel og en rekke store bruer over fjordene. →

↓ **POLITIKERE:** Ordfører Terje Bartholsen i Evenes (t.v) og fylkesråd for samferdsel i Nordland Bent-Joachim Bentzen mener både Nord-Norgebanen og de eksisterende banene må belyses grundig i utredningen.





LANG VEI: E6 gjennom Nordland, Troms og Finnmark er ca 1640 lang. Her fra Bardu i Troms Innland.

Mellom Narvik og Tromsø og ut til Harstad er terrenget langt mer jernbanevennlig, og en bane vil kunne følge de naturlige terrengformasjonene i mye større grad.

– Hva med naturvern og samiske interesser?

– Det er et veldig viktig spørsmål. Hensynet til samiske interesser og reindrift står selvsagt sentralt, og det har blitt enda mer aktuelt etter høyesterettsdommen tidligere i høst som slo fast at urfolkets interesser ble krenket ved vindkraftutbyggingen på Fosen. Vi må ta inn over oss med et stort alvor at skal vi komme fram med en jernbane, eller en vei eller andre store tiltak i disse områdene, så må det tas store hensyn, sier Juul.

De vet ikke helt hva dette kan bety for utredningen ennå, men det kan for eksempel føre til at traseene i stor grad må samles, for eksempel langs eksisterende barrierer som dagens E6.

IKKE ENTEN ELLER

På KVVU-verkstedet møtte Jernbanemagasinet to av deltakerne i en engasjert samtale om, bokstavelig talt, veien videre for landsdelen.

– Jeg godtar ikke det premisset som kommer fra særlig politikere i Sør-Norge om at vi må gjøre et valg, for eksempel enten

Nord-Norge-bane eller et bedre vegsystem, sier Bent-Joachim Bentzen.

Han er senterpartipolitiker, og var da verkstedet ble avholdt fylkesråd for samferdsel i Nordland. I høst ble han statssekretær i Forsvarsdepartementet. Bentzen får støtte fra Arbeiderpartiets ordfører i Evenes kommune.

– Jeg kan ikke forstå hvorfor vi her nord skal godta slike enten-eller-valg når vi lenger sør i landet kan bygge ut både veier og baner parallelt når det er behov. Derfor støtter vi en slik total gjennomgang som nå gjøres, men vi er veldig oppmerksomme på at Nord-Norge-banen må inngå i utredningsarbeidet her, og ikke minst må utfordringene på Ofotbanen og Nordlandsbanen vektlegges. Kapasiteten må opp, transporttidene må ned, understreker Terje Bartholsen.

– MODELLENE BOMMER

Både Bartholsen og Bentzen er enige om at modellene for samfunnsøkonomi ikke treffer godt nok, verken i forhold til transportbehov eller framtidig utvikling.

– Derfor fokuserer vi på å tenke politisk oppe i dette. Denne utredningen rører ved helt sentrale nasjonale problemstillinger som handler om politikk. I hvor stor grad skal vi for

↓ **KNUTEPUNKT:** I Olderdjord i Finnmark møtes bussruter fra store deler av fylket slik at det er forbindelser i mange retninger.



NATUREN I NORD gjør at kortbanenettet og Widerøes flyruter binder landsdelen sammen på en effektiv måte. Her fra Kirkenes lufthavn.



Dette er oppgaven

KVU for transportløsninger i Nord-Norge skal konsentrere seg om de lange transportstrekningene, det vil si strekningene som har som funksjon å binde landsdelen sammen, og knytte denne til resten av landet og til utlandet.

Utredningen skal belyse hva som trengs for å utvikle en moderne og sammenhengende infrastruktur, som gir attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner, og som kobler produksjon av varer og tjenester til markedene. Tidligere utredninger viser at de viktigste utfordringene i landsdelen er at det er dyrt å transportere gods, reisetidene er lange og det er utfordringer i forhold til værforhold, ras, skred og lange avstander, som gjør det krevende å legge til rette for effektive transportforbindelser.

Utredningen skal skaffe et bilde av kostnader og samfunnsnytte for de aktuelle løsningene. Transporten i Norge skal bli grønnere, og omstilling til et lavutslippssamfunn legger premissene for arbeidet med utredningen. Den må også ta høyde for at ny teknologi kan åpne for nye muligheter og løsninger, og de ulike konseptene må sees i sammenheng på tvers av transportformer.

Underveis vil fylkeskommunene, statsforvalterne, Sametinget og Bane NOR bli trukket inn i arbeidet, og næringsliv, transportører, innbyggere og interessegrupper blir også involvert. ●

eksempel basere oss på å gjøre oss avhengig av andre lands transportnettverk? Hvor viktig er det med nasjonal kontroll? Hva med forsyningssikkerhet både i forhold til naturutfordringer og i forhold til krisetider? I en tid med økende transportbehov, økende krav til klimavennlige løsninger og generell mobilitet er vi nødt til å ta oss råd som nasjon til bygge hele landet, ikke bare i sentrale strøk sørpå. Er det noen som har tenkt på å lage en KVU for transportløsninger i Sør-Norge, spør Bentzen retorisk.

Terje Bartholsen er opptatt av hvordan transportformene kan utfylle hverandre, og ikke minst av hvordan utviklingen kan bli i framtiden:

– Det er ikke enkelt å se inn i krystallkula, men det er ikke vanskelig å se for seg at alle transportformene blir mer klimavennlige. Det går mot el-fly, elektriske lastebiler og andre drivstoffformer også på sjøen. Likevel er jernbanens fortrinn til stede i form av arealeffektivitet, lavt energiforbruk og stor kapasitet. Jeg tror vi må evne å tenke utvikling i flere trinn og at vi hvert fall ikke kan sette oss til å vente på en framtid med løsninger som vi ikke vet nok om.

De to er skjønt enige om at utviklingen skjer hele tiden og at hele landet må henge med. ●



Det er ikke enkelt å se inn i krystallkula, men det er ikke vanskelig å se for seg at alle transportformene blir mer klimavennlige.

Terje Bartholsen



Kvinneandelen i anleggsbransjen er så liten at vi *må* engasjere oss

Det er ikke noe å si på energinivået til HR-direktør Ann-Christin Gussiås i Baneservice når vi snakker om kvinneandel og mangfold. Ektefølt engasjement stråler lang vei, også når bildene skal tas. Selv tar hun gjerne med seg kameraet for å fotografere de flotte medarbeiderne ute i sporet.

TEKST: ANNE WENNBERG FOTO: FARTEIN RUDJORD

Interessen for HR-faget ble vekket allerede mens hun var trainee i Orkla, og nærmest fikk skreket seg til å komme innom HR-avdelingen også.

– Jeg ble spurt om jeg var helt sikker, for de mente det ikke var noen smart karrierevei. Jeg var helt sikker, og så at en mer forretningsmessig bakgrunn også kunne være hensiktsmessig i en HR-avdeling.

Neste stopp ble personal- og organisasjonskonsulent i Ringnes, som den gangen var en del av Orkla.

– Jeg så for meg at jeg skulle inn i en lederstilling med en gang, men jeg fikk heldigvis et godt råd om å lære mer først. Gjennom den jobben møtte jeg de tøffeste tillitsvalgte, lærte håndverket og ble nominert til mangfoldprisen i selskapet, forteller hun litt stolt.

GOD KULTUR

Senere var hun som HR-direktør i Coor med på å bygge opp det selskapet i Norge, før det bar videre til samme stilling i Arcus, og siden høsten 2015 i Baneservice. →





*Vi må synliggjøre
de kvinnene vi har,
skape gode rollemod-
eller. Og det gjelder
ikke bare fagarbei-
dere, også ingeniører
og prosjektledere.*





Navn

Ann-Christin Gussiås (54)

Tittel

HR-direktør i Baneservice

Sivilstand

Gift, sønner på 18 og 21

Bakgrunn

Siviløkonom fra Norges Handelshøyskole (NHH) og masterprogram innen HR-fag fra BI. Har jobbet i Orkla, Ringnes, Coor og Arcus før hun begynte i Baneservice i 2015.

Aktuell

Jobber for å heve kvinneandelen i selskapet

Hun beskriver seg selv som «litt hard core», i den forstand at hun er opptatt av faget, og synes arbeidsrett er gøy, men det er noe annet som virkelig gir energi:

– Å se at folk lykkes, rekruttere inn nye flinke folk, få flere kvinner inn i selskapet, jobbe for mangfold og gjennomføre gode leder- og medarbeidersamlinger.

Så hvorfor akkurat Baneservice? Det er det ikke vanskelig for Gussiås å svare på:

– Det er et spennende selskap, en del av det grønne skiftet, og vi har utviklet oss til å bli en foroverlent organisasjon som er opptatt av mangfold. Jeg føler eierskap til det, og mye har skjedd her de siste årene. Vi har massevis av flinke fagfolk. Noe av det første som slo meg da jeg begynte her var den fine kulturen. Det er jovialt og helt «nedpå».

Det er fortsatt ting å ta tak i rundt mangfold og kvinneandel, men noe bra har skjedd:

– Nå er det ikke lenger jeg som maser om at vi må tenke mangfold. Det har satt seg i organisasjonen, og utviklingen går i riktig retning.

ULIKE UTFORDRINGER

Selv om mye går i riktig retning er det selvsagt utfordringer.

– Jeg treffer ikke de ansatte ut i sporet så ofte som jeg hadde ønsket. Jeg skulle gjerne vært tettere på. Men jeg er ute med kameraet mitt da.

En større og mer politisk utfordring i jernbanen er de store variasjonene i arbeidsmengde gjennom året og fra år til år.

→ **HR-DIREKTØR** Ann-Christin Gussiås tenker mye på hvordan de kan øke mangfoldet i Baneservice, og selskapet er på rett vei.





Det rapporteres at det skjer noe fint med miljøet når jentene kommer inn. Kvinneandelen øker langsomt, og det er etterspørsel etter kvinner i selskapene.

– Det er en bransjeutfordring, og vi vil jo gjerne ha arbeid til alle også i de stille periodene med lavere aktivitet. Jeg ønsker meg mer vinterarbeid for å holde aktiviteten på et jevnere nivå. Det er vanskelig å bemanne slik det er i dag. Men dette er politikk, og handler om en mer forutsigbar finansiering av Bane NOR som legger ut jobbene.

Og så var det dette med kvinner da; hvor mange er det egentlig av dem i Baneservice?

– Totalt er det rundt sju prosent, i de operative jobbene, inkludert ingeniører og prosjektledere, er det bare 3,7 prosent. I toppledelsen er vi tre kvinner av åtte. Av det totale antallet ledere er det bare seks prosent kvinner, mens 18 prosent av lærlingene er kvinner.

ETTERSØR KVINNER

Selv om andelen er ganske lav, er det en endring på gang, som Gussiås merker godt:

– Jeg trenger ikke lenger overtale noen ute i linja til å ta inn jenter. Det samme kan Harald Galtung, som leder Opplæringskontoret for jernbanesektoren, fortelle meg. Det rapporteres at det skjer noe fint med miljøet når →



↑ **SENTRALT Plassert:** Baneservice ligger rett ved sporet og Lysaker stasjon i Bærum. Snart flytter de til Skøyen, like sentralt i Oslo.



Nå er det ikke lenger jeg som maser om at vi må tenke mangfold. Det har satt seg i organisasjonen, og utviklingen går i riktig retning.

jentene kommer inn. Kvinneandelen øker langsomt, og det er etterspørsel etter kvinner i selskapene. I år er drøyt ti prosent av lærlingene i sektoren kvinner.

Ann-Christin Gussiås er overbevist om at jenter gir flere jenter. Det skaper en god sirkel. Men det må jobbes systematisk med synlighet, og det tar tid. De kan ikke hvile eller gi opp:

– I høst streamet vi film til ungdomsskolene for å synliggjøre hvilke muligheter som finnes i jernbanen, med trygge arbeidsplasser og lønn under utdanningen. Til Arendalsuka hadde vi og tre andre entreprenører med oss flotte rollemodeller. Jeg har veldig tro på samarbeid i bransjen for å få flere jenter inn.

VIKTIG SAMARBEID

Derfor er hun engasjert i Diversitas, en organisasjon innen bygg- og anleggsbransjen som ble stiftet i 2019 for å øke kvinneandelen og jobbe for mangfold generelt i bransjen.

– Kvinneandelen i anleggsbransjen er så liten at vi må engasjere oss. Jeg sitter i styret, og mange dyktige folk i bransjen er involvert i dette arbeidet. Det er viktig at vi samarbeider, snakker om dette, setter mål og arrangerer

aktiviteter som webinarer og kampanjer for å fokusere på temaet. Jeg er overbevist om at mer mangfold er med på å øke attraktiviteten vår. Målet i Baneservice er ti prosent kvinner innen 2023, og vi har med oss toppsjefene i arbeidet. Det er viktig.

Og noe skjer. Det fører til at ingen vil være dårligst i klassen.

– Vi må synliggjøre de kvinnene vi har, skape gode rollemodeller. Og det gjelder ikke bare fagarbeidere, også ingeniører og prosjektledere. Bildebruken når vi profilerer oss må være bevisst, og særlig når vi henvender oss til unge kvinner, er samfunnsoppdraget og det grønne skiftet viktig å snakke om.

Det er selvsagt også en del praktiske ting som må på plass når jentene kommer inn på en mannsdominert arena, som for eksempel å sørge for nye toalett- og garderobeløsninger. Ord må byttes ut. Det heter ikke lenger formann, men arbeidsleder. Og ikke minst må det bevisstgjøring til.

– På de årlige Baneservice-dagene har vi dilemmatrening, og alle ansatte skal gjennomføre Mangfoldsdugnaden, et e-læringskurs som er utarbeidet for bygg- og anleggsbransjen og

gir kunnskap om mangfold, inkluderende oppførsel og holdninger. Og vi snakker om dette på informasjonsmøter. Mangfold er et eget punkt i hovedstrategien vår, forteller hun.

Den største utfordringen for rekruttering av kvinner til fagarbeiderutdanning er at for få jenter tar fag på videregående som gjør at de kan søke seg til lærlingplass ute i sporet.

– Det må en holdningsendring til, slår HR-direktøren fast, og legger til at innenfor prosjektledelse må jernbanen jobbe for å bli et tydeligere alternativ til konsulentbransjen.

PÅ PRIVATEN

Den engasjerte HR-direktøren er en skikkelig tidsoptimist, og et B-mennesker som helst jobber sent på kvelden om hun kan velge.

– Jeg er ikke først på kontoret om morgenen, men jeg får ofte høre at jeg har en stor tilstedeværelse, selv om jeg kan komme litt sent noen ganger, forteller hun med et smil.

Det er slett ikke bare jobben som er viktig for Ann-Christin Gussiås. Hun er også en sosial, sporty dame og en familiekjær mamma og kone. Det er mye forskjellig som gleder henne:



Under korona begynte jeg med isbading. Det blir jeg glad av.

– Under korona begynte jeg med isbading. Det blir jeg glad av. Ellers spiller jeg gjerne basket, går på ski, trener yoga. Og jeg er veldig sosial, setter stor pris på venner og familie.

Med mann og barn har hun reist mye. I 2019 var de i Asia, og det neste store målet er Sør-Amerika, når koronasituasjonen tillater det.

Mannen gikk også på NHH i Bergen, og nå er den eldste sønnen student samme sted.

– Jeg lurte litt på hva jeg har gjort galt. Jeg har hele tiden sagt at barna må velge helt fritt hva de skal bli, uavhengig av oss, men...

Det kan jo hende hun er en god rollemodell. ●

↓ **STOLT:** Gussiås er stolt av arbeidet de legger ned i rekruttering, og viser mer enn gjerne fram noe av kampanjematerialet.

→ TRE KJAPPE

Hva er det beste med å være HR-direktør?

Å treffe alle de fine folkene i Baneservice!

Hva leser du helst?

Jeg likte veldig godt Ferrante-bøkene. Og nå gleder jeg meg til den siste boka i Lars Myttings trilogi. Særlig *Hekneven* var fantastisk.

Hvordan er den perfekte julaften for deg?

Det er å være hjemme hos oss med hele familien, ikke bare kjernefamilien. Vi serverer både svineribbe og pinnekjøtt, tilberedt av mannen min. Og sånn gjør vi det hvert år.





***Jeg vil virkelig
oppfordre andre
kvinner til å søke.
Det er små klasser,
flinke lærere og
veldig intimt i
forhold til høgschooler
og universiteter
hvor man sitter
200 personer i en
forelesningssal.***

Mathilde Oskarsen

Oppfordrer kvinner til å søke

Mathilde Oskarsen ser absolutt ingen grunn at til at hun som jente ikke skal kunne bli lokfører. I august var skoleåret i gang, og til sommeren kan hun begynne i drømmejobben. Hun håper å bidra til at flere unge kvinner søker seg til Norsk fagskole for lokomotivførere.

TEKST: ANNE WENNBERG FOTO: ØYSTEIN GRUE

25-åringen er fra før utdannet IKT-servicearbeider og har i tillegg studiekompetanse. For å komme inn på Lokførerskolen må man være minst 20 år, og ha enten studiekompetanse med tilstrekkelig matematikk, eller et av en rekke ulike fagbrev. Mange har også lengre utdanninger for de av forskjellige årsaker ønsker seg en ny karriere. Sånn sett er det stort mangfold blant studentene, men kvinner er det definitivt for få av.

Det var 1162 søkere våren 2021, hvorav 131 kvinner. I alt har 168 fått studieplass, og av dem er 17 kvinner. Studentene har oppstart flere ganger i året, for det er ikke kapasitet til at alle begynner samtidig.

– Jeg er heldig som har to jenter til i klassen min. Den ene er til og med like gammel som meg, og vi kommer fra Holmestrand begge to, forteller Mathilde Oskarsen begeistret.

TRAVEL HVERDAG

Hun har ingen i familien som jobber ved jernbanen, men flere venner:

– De har snakket mye om hvor godt de trives. Det er også en sikker jobb, og praktisk talt alle får fast jobb med en gang, med gode betingelser. Det er dessuten en kort, men intensiv, utdanning. Jeg kan godt stå på litt ekstra det ene året.

For hverdagen er utvilsomt travel, når skolen ligger i Groruddalen i Oslo, hun og familien bor i Holmestrand, og familien består

av samboer, et lite barn og to hunder. Når sønnen er lagt er det gjerne skolearbeid som må gjøres for å holde tritt. Men alt går når man har det gøy:

– Jeg gleder meg til skolen hver dag.

HAR SEKTORANSVARET

Bente Tangen er en ringrev innen rekruttering, som begynte i Jernbaneverket i 2008. Flere kvinner til jernbanen har vært et mål hele tiden, og hun er av den sorten som ikke gir seg så lett.

– Jeg er nok ganske tydelig ja, og HR-direktøren i Jernbaneverket sa «du er den første som har kjeftet på meg, så deg vil jeg ha».

På den tiden Tangen kom til jernbanesektoren, etter å ha vært nasjonal rekrutteringssjef i Manpower, var arbeidet

med å få en fungerende lærlingordning nettopp begynt, for det ville bli full krise innen få år om ikke rekrutteringen tok seg opp. Opplæringskontoret for jernbanesektoren ble opprettet i 2007, og Bente Tangen sitter i styret både der og på Lokførerskolen. Hun har sektoransvaret for kompetanse og utdanning, og fulgte med over til Jernbanedirektoratet da det ble opprettet.

– Jeg tok initiativet til opprettelsen av Konnekt, som i dag samarbeider tett med veisektoren om kompetanse og utdanning. Jeg er ansatt i direktoratet, men er fagsjef for jernbane i Konnekt, forklarer hun.

Foreløpig jobber Konnekt med høyere utdanning, men for Tangen er hele spekteret viktig, og hun blir glad av å høre om unge kvinner som Mathilde Oskarsen.

– Kvinner er underrepresentert særlig blant fagarbeiderne, og diskusjonen går fortsatt om hvor vanskelig det må være som kvinne ute på anleggsrigg, og hva skal man gjøre om hun blir gravid? Det snakkes altså om morsrollen, ikke foreldrerollen, kommenterer hun, og ler oppgitt.

Hun mener alle har godt av å ha et miljø av både kvinner og menn.

– De som ansetter til slike stillinger, skal vite at en godt voksen mann med konservative holdninger ikke nødvendigvis er et forbilde for unge menn heller. For dem er det helt naturlig at også kvinner jobber ute i sporet.

BLIR TATT VARE PÅ

Mathilde Oskarsen opplever heldigvis å få positive tilbakemeldinger når hun forklarer hva hun holder på med:

– Det er egentlig få som vet hva jobben som lokfører går ut på, men når jeg forklarer det synes folk jeg har gjort et kult valg. Mange jeg kjenner mener det er gøy at jeg har valgt et så mannsdominert yrke. Sånn var det da jeg tok IKT-fag også, så det er jeg vant til. Men her på skolen blir vi jentene tatt veldig godt vare på. De heier oss fram.

↓ **PRAKTISK:** Lokførerstudent Mathilde Oskarsen entrer for første gang et Traxx lokomotiv. Utdanningen består av mye praktisk trening både i simulator, på persontog og lokomotiv for godstog.



**Vi har fortsatt
et kjønnsdelt
arbeidsmarked,
og det må vi utfordre.**

Bente Tangen





↑ **PROSEDYRE:** Instruktør Daniel Rennesund (t.h) følger med lokførerstudent Andreas Lium, som bruker et nettbrett med prosedyren lokføreren følger når et Traxx-lokomotiv klargjøres før oppdrag. Mathilde leser prosedyren på telefonen.

Hun er usikker på hvorfor så få kvinner velger seg lokføreryrket, men tror det kan komme av at utdanningen er lite kjent og synlig, at det er et teknisk yrke hvor mange har byggfag eller elektro fra før, tror hun også kan holde noen kvinner borte.

FORTSATT KJØNNSDELT

– Vi har fortsatt et kjønnsdelt arbeidsmarked, og det må vi utfordre, slår Bente Tangen fast.

Det er mange kvinnelig topledere i jernbanesektoren etter hvert, men de har sjelden jernbanefaglig bakgrunn.

– De kunne likevel sagt tydelig at vi trenger flere kvinner i sektoren, mener Tangen, som er like opptatt av mangfold generelt.

Hun mener det er en stor uutnyttet gruppe både blant fagarbeidere og folk med

universitetsutdanning, som ikke får jobb i jernbanesektoren på grunn av unorske navn.

– Dette må vi jobbe mer med, sier hun, men skryter av arbeidet som legges ned hos Baneservice.

Det kan du lese mer om i portrettet med deres HR-direktør, Ann-Christin Gussiås, på side 20.

FRONTER KAMPANJE

Da vi snakket med Mathilde Oskarsen skulle hun snart ut på øvelseskjøring, med base i Egersund.

– Det mest spennende i utdanningen er jo å få kjøre. Jeg skal være der i fire uker. Da betaler skolen oppholdet for meg og jeg følger turnusen til kjørelæreren jeg har fått. Jeg lurte på hvordan det blir å være så lenge borte →



Det er egentlig få som vet hva jobben som lokfører går ut på, men når jeg forklarer det synes folk jeg har gjort et kult valg.

Mathilde Oskarsen

fra sønnen min, men satser på at jeg får være nærmere hjemme neste gang. Ellers liker jeg veldig godt at dagene er så varierte, og etter hvert blir det spennende med bruk av VR og simulator i undervisningen.

Entusiasmen er stor til tross for lang reisevei og en travel hverdag. Hun har også sagt ja til å fronte en kampanje for å hjelpe skolen å tiltrekke seg flere kvinnelige søkere.

– Jeg vil gjerne bidra til å rekruttere flere jenter, og sa ja med en gang jeg ble spurt. Jeg vil virkelig oppfordre andre kvinner til å søke. Det er små klasser, flinke lærere og veldig intimt i forhold til høyskoler og universiteter hvor man sitter 200 personer i en forelesningssal.

Og til sommeren bærer det ut i arbeidslivet.

– Jeg vil helst kjøre persontog, og håper å bli stasjonert i Drammen. Det er ikke så langt fra Holmestrand, og vi må jo få hverdagen til å gå opp. Samboeren min skal bli sykepleier, så vi må nok jobbe turnus begge to. ●



↓ **INSPEKSJON:** Instruktør Nils Jørgen Derbakk gir en innføring om utvendig inspeksjon av persontog-typen Stadler «Flirt» i Lodalen, nær Oslo sentralstasjon.

↑ **GLEDER SEG:** Mathilde Oskarsen synes det å få føre tog er det aller beste ved utdanningen.



To tog i timen fra desember 2027

Nærmere planlegging viser at et forbedret togtilbud på Trønderbanen vil kreve flere tiltak enn først antatt. Omfang og kostnader i prosjektet har økt, noe som gjør at Bane NOR trenger mer tid til å planlegge dette på en forsvarlig måte.

TEKST OG FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Jernbanedirektoratet støtter Bane NORs vurderinger.

– Vi synes det er leit at vi ikke kan få til en trinnvis innfasing av to tog i timen på Trønderbanen slik vi hadde tenkt, og at vi i stedet må legge opp til å ta hele tilbudsøkningen i desember 2027, sier Anne Skolmli, som leder regional utvikling i Jernbanedirektoratet i Trondheim.

Det betyr at en trinnvis utvidelse av togtilbudet ikke lenger er realistisk og at to tog i timen på Trønderbanen bør innføres samlet fra desember 2027. Ved å gi Bane NOR noe mer tid til å gjennomføre nødvendige tiltak, vil det også være mulig å samkjøre utbyggingen med utrulling av signalsystemet ERTMS på Nordlandsbanen nord for Trondheim. Dette vil redusere kostnadene i prosjektet.

BAKGRUNN

I 2020 ble det klart at det ikke ville være mulig å ferdigstille effektpakken med to tog i timen på Trønderbanen i 2024 slik ambisjonen var i Byvekstavtalen for Trondheimsområdet. Derfor ble det satt i gang arbeid for å vurdere en trinnvis tilbudsforbedring ved å dele opp effektpakken for to tog i timen. Slik skulle det bli en tilbudsforbedring på deler av strekningen først. Bane NOR har kommet fram til at det vil kreves langt flere tiltak for å innføre en robust frekvensøkning på Trønderbanen enn først anslått, og kostnadsanslaget for tilbudsforbedringen har økt betydelig. Foretaket anbefaler derfor ikke en slik trinnvis realisering. Jernbanedirektoratet støtter Bane NORs vurderinger.

De tiltakene som Bane NOR har funnet nødvendige for å innføre to tog i timen på Trønderbanen fordeler seg på blant annet len-

gre kryssingsspor, stasjonstiltak, signalmessige endringer og tiltak for økt hastighet.

FLERE TOG ALLEREDE I ÅR

Selv om det altså ikke blir en trinnvis innfasing av to tog i timen på Trønderbanen, øker likevel tallet på avganger allerede fra 12. desember i år. En ny tidlig avgang fra Steinkjer gjør at det blir to tog i timen retning Trondheim i tre timer i morgenrushet. Fra samme dato blir det også to nye avganger fra Trondheim og

nordover til Steinkjer på kvelden, og flere tog i helgene.

Jernbanedirektoratet vil nå foreta en evaluering av måten denne saken er håndtert på. ●

↓ **STJØRDAL STASJON:** Det fases nå inn nye tog med langt større kapasitet og bedre komfort på Trønderbanen.



“ Havnet i skyggen av billigfly

Ifølge Kristian Skjellum Aas venter 37 500 utålmodige medlemmer i Facebookgruppen «Togferie» på at togforbindelsene fra Oslo til Europa blir bedre.

TEKST OG FOTO: ØYSTEIN GRUE



Minutter før 14:01-avgangen til VY fra Oslo S til Göteborg møter vi Aas, som skal på reise til Hamburg via Göteborg og København. Han foretrekker toget. Alternativet var ferge. Jernbanemagasinet slår følge til Göteborg rett etter at togforbindelsen ble gjenåpnet i oktober, etter halvannet år med koronastenging. Det er svært god plass på toget denne dagen. Her er Aas' forklaring:

- I 1990 gikk det fire daglige avganger fra Oslo til Göteborg/København, pluss en femte avgang i sommerperioden. I tillegg kom nattoget mellom Oslo og Hamburg. Så gikk det morgentog, ettermiddagstog og nattog til

Stockholm. Totalt blir dette ni i sommersesongen, og åtte i normalsesongen.

- I dag er det fem tog på dagtid og ikke ett eneste nattog, men fra 12. desember er det seks tog på dagtid (fire fra Oslo til Göteborg og to mellom Oslo og Stockholm), men ingen nattog.
- Det tar litt kortere tid å kjøre bil enn å ta tog mellom Oslo og Göteborg.

LIBERALISERT LUFTFART

– Etter gjennombruddet for billigfly i perioden 2002–2005 vokste mengden fly, og antall daglige flyavganger mellom Oslo og en rekke europeiske byer ble mangedoblet.

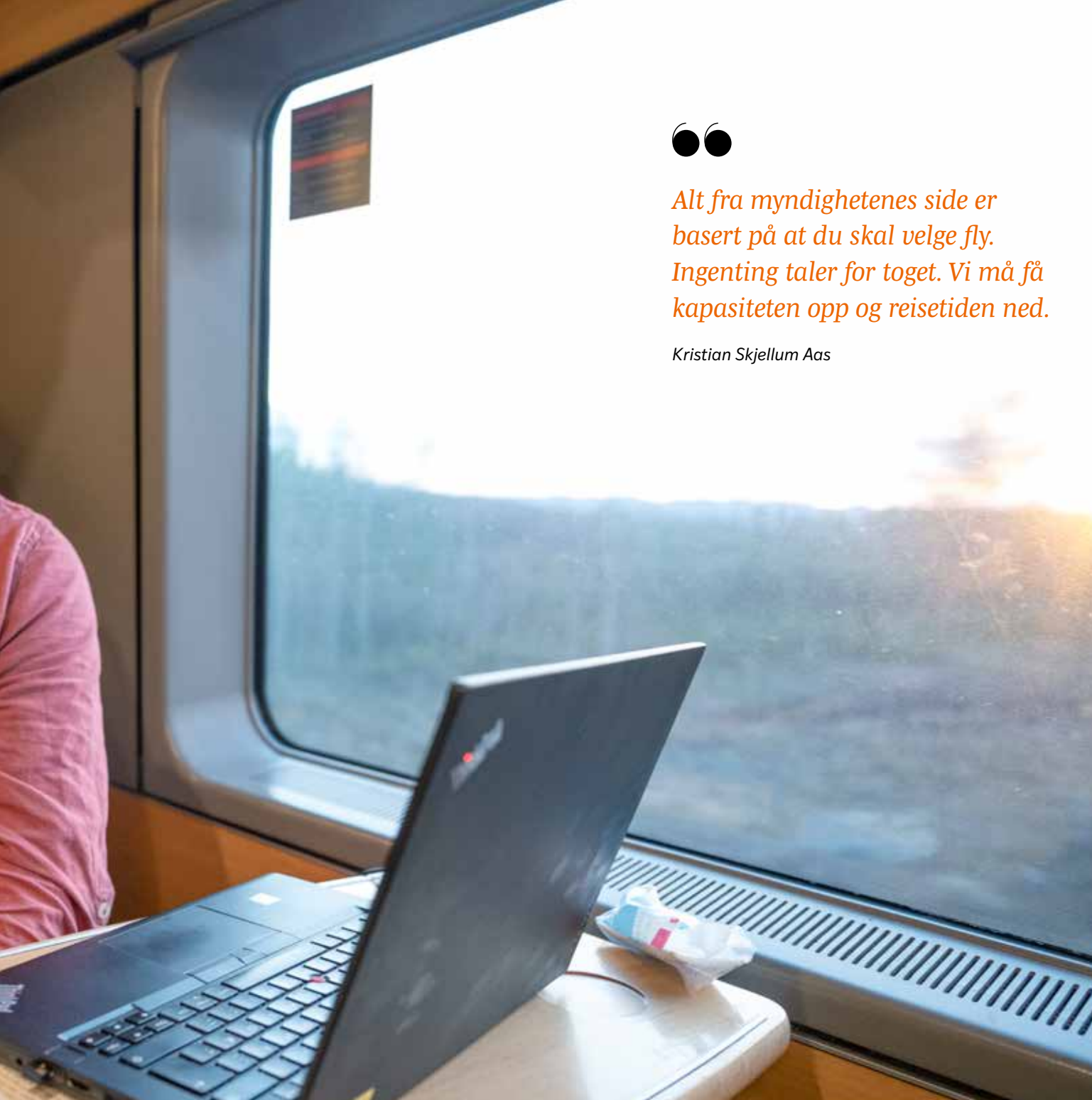
Han mener at togforbindelsene til utlandet havnet i skyggen.

– I dag kan du få billetter på fly til de fleste større byer i Europa for under 500 kroner. Da blir toget utkonkurrert. Innenriks flyr nordmenn tre ganger mer enn de som flyr nest mest i Europa. Vi er de eneste som har satset 100 prosent på fly og null på jernbane, i hvert fall på langdistanse, mener han.

OSLO-KØBENHAVN

– Hvilket potensial mener du tog fra Norge til Sverige og videre til Europa har i dag?

– Oslo–København er en tung flylinje i europeisk sammenheng, og er et marked som



Alt fra myndighetenes side er basert på at du skal velge fly. Ingenting taler for toget. Vi må få kapasiteten opp og reisetiden ned.

Kristian Skjellum Aas

↑ **JOB**: Kristian Skjellum Aas liker å reise med tog. Tiden kan for eksempel brukes til å jobbe, men han hadde gjerne sett at reisetiden til Göteborg var kortere, og at flere avganger kommer på plass, også nattog.

er mer enn stort nok til å kunne tilby et svært godt togtilbud. Men toget bruker for lang tid: sju-åtte timer, og bare to-tre daglige avganger. Dette er ikke nok til å konkurrere med fly. Begynner vi å snakke reisetid ned mot fire-fem timer, med to-timers avganger, vil mange finne tog interessant, hevder Aas.

37 500 FACEBOOK-MEDLEMMER

Facebookgruppa «Togferie» har fått 37 500 medlemmer siden starten i 2019. En av gruppas kampsaker er å få et bedre togtilbud

til Sverige og Danmark, med direkte forbindelse til København og Hamburg. Og gruppa består, ifølge Aas, av folk med alle politiske partisympatier. Selv er han administrator for gruppa.

– Det som irriterer meg mest er at vi ikke engang utnytter den eksisterende banen. Hvis vi ser på tilbudet fra Oslo til Hamburg, er det slik at den første av to mulige, daglige togavganger går fra Oslo så tidlig som kl. 06:01 – en time tidligere enn i 2019, og med lengre ventetid underveis både i Göteborg og

København. Ingenting er samordnet slik det var tidligere! 06:01-avgangen er den eneste togavgang fra Oslo som når nattogene videre fra Hamburg samme dag, og den går ikke i helgene.

Han mener myndighetene som fastsetter ruteleiene ikke snakker sammen.

STORE FORVENTNINGER

– Vi etterlyser jevnlige møter mellom trafikkmyndighetene i Norge og Sverige slik at man faktisk syr sammen en tidtabell som →



→ TOGENTUSIASTEN

Kristian Skjellum Aas er utålmodig på vegne av flere.

fungerer langs Norges hovedforbindelse til utlandet med tog.

– Gir en samferdselsminister fra Østfold grunn til større optimisme rundt utenlandsforbindelsen?

– Selvfølgelig! Jeg gleder meg til å møte Jon-Ivar Nygård som har vist at han har et ekte engasjement for jernbanen, jubler administratoren for Facebook-gruppa «Togferie».

Togtilbudet mellom EU og Øst-Europa har økt betydelig de siste årene, med spesielt stor økning i trafikk til og fra Ukraina.

– Jeg tviler på at det er aktuelt med direkte dagtog fra Oslo lengre enn til København og direkte nattog lengre enn til Hamburg. Men det ville ha vært en klar forbedring fra i dag, sier Aas.

FEMERN KUTTER REISETID

I 2029 åpner Femern tunnel – verdens lengste senketunnel, og den vil kutte reisetiden fra København til Hamburg fra fire og en halv til to og en halv time.

– Selv uten at det kommer forbedringer på Østfoldbanen vil reisetiden Oslo–Göteborg med Follobanen bli tre og en halv time. Västlänken under Göteborg gir ytterligere tidsbesparelse. Reisetiden fra Göteborg til Malmø blir cirka to timer. Da blir det mulig å reise fra Oslo til København på seks timer, og Hamburg på åtte og en halv time – uten at noe gjøres på Østfoldbanen. Dette er prosjekter som nå er under utbygging, forklarer han.

Mot Stockholm har det svenske prosjektet Oslo–Stockholm 2:55 presentert ambisiøse planer. Men disse forutsetter større investeringer på norsk enn på svensk side. Dette handler om ny trasé fra Arvika og inn i Norge via Askim, og Follobanen som ny snarvei fra Oslo til Stockholm.

INGEN SERVERING

Vi har lagt Halden bak oss og passerer grensen mens sola går ned. Vi konstaterer at samtlige kaffeautomater er stengt, og det er heller ingen automater med mineralvann eller snacks.

– I dag er det heller ikke lett å finne ut hvordan man bestiller billetter på tog til utlandet. Det er vanskelig å finne rutetider. Da blir folk lei og bestiller flybillett. Fly er billigere, og på toppen blir du premiert med taxfree hvis du velger det minst miljøvennlige alternativet. Alt fra myndighetenes side er basert på at du skal velge fly. Ingenting taler for toget. Dette må vi snu, mener Kristian Skjellum Aas. ●



*Vi etterlyser jevnlig
møter mellom
trafikkmyndighetene
i Norge og Sverige.*

Kristian Skjellum Aas

Mulig med nattog til København

Det vil trolig være et markedsgrunnlag for et nattogstilbud mellom Oslo og København. Også teknisk og juridisk ligger det til rette for å etablere en slik forbindelse. Sist det gikk nattog på strekningen var i 2000, første mulighet nå er 2024.

TEKST: HANNE DYBWIK OG NJÅL SVINGHEIM

Jernbanedirektoratet har utredet mulighetene for nattogtrafikk mellom Oslo og København. Rapporten ble oversendt Samferdselsdepartementet i begynnelsen av november.

En optimistisk tidsplan tilsier at et nattogtilbud kan være på plass fra august eller desember 2024 forutsatt at man kommer tidsnok i gang med anskaffelse og oppgradering av vognmateriell. Også en planlagt stengning av banen forbi Göteborg sommeren 2023 og 2024 tilsier at høsten 2024 er første mulige oppstarttidspunkt for et nattog mellom Oslo og København.

Basert på gjennomgangen i rapporten vurderer Jernbanedirektoratet at det vil være teknisk mulig å etablere et nattogtilbud mellom Oslo og København. Direktoratet kan heller ikke se at det foreligger noen absolutte juridiske hindringer for å opprette et slikt tilbud. Det presiseres likevel i rapporten at det må gjøres flere avklaringer og gjennomføres krevende prosesser i forbindelse med en eventuell etablering.

HER ER NOE AV DET SOM MÅ PÅSS:

- Materiell: Det mest tidskritiske vil være å sette i gang anskaffelsesprosessen for brukte ligge- og sovevogner
- Det må inngås avtale med svenske og danske myndigheter om offentlig kjøp av persontrafikk
- Det må igangsettes en prosess for konkurranseutsetting/direktetildeling i tråd med Kollektivtrafikkforordningen

HISTORIKK

Nattoget til København gikk sin siste tur sommeren 2000. NSB konkluderte da med at det ikke lenger var økonomisk grunnlag for en slik forbindelse og innstilte nattoget.

SJ forsøkte å gjenopplive nattogforbindelsen i 2005 med en «trekantforbindelse» Oslo–

Stockholm–Malmø via Göteborg (Y-modellen). Disse nattogene gikk fram til 2010, de siste årene bare i sommertrafikken. Selskapet Linx var et annet forsøk på å vekke utenlandsforbindelsene til live igjen. Dette var et samarbeide mellom NSB og SJ om raske dagtog mellom Oslo og Stockholm og København. Togene ble kjørt med svenske høyhastighetstog av typen X2000, men forsøket ble oppgitt i januar 2005, etter om lag fire års drift. Noe av årsaken var manglende investeringer i infrastrukturen på norsk side. Siden har NSB (nå VY) kjørt direktetog til Göteborg som en forlengelse av InterCity-togene til og fra Halden med i hovedsak tre–fire daglige avganger hver vei.

ANBEFALER MARKEDSUNDERSØKELSE

Vurderingene som er gjort i rapporten indikerer altså at det trolig vil være et markeds-

grunnlag for å etablere en eventuell nattogforbindelse til København.

For å få en mer konkret innsikt i markedsgrunnlaget anbefaler Jernbanedirektoratet derfor at det gjennomføres en markedsanalyse som kartlegger totalmarkedet for reiser mellom de to byene og som kan tallfeste togets markedspotensiell. En slik markedsundersøkelse vil også utgjøre et grunnlag for å gjøre samfunnsøkonomiske beregninger for etableringen av et eventuelt nattogtilbud. ●

↓ **KØBENHAVN:** Det kan bli mulig å reise hit fra Oslo med nattog igjen. Foto: PEXELS





“ Største løft siden elektrifiseringen

Det er lenge siden det er satset på Gjøvikbanen. Sist gang var i 1963 da det første elektriske toget ankom Mjøsbyen. En lang rekke tiltak langs hele den 123 kilometer lange strekningen vil gi en betydelig økt kapasitet og bedre togtilbud.

TEKST: NJÅL SVINGHEIM FOTO: NJÅL SVINGHEIM OG ØYSTEIN GRUE

Gjøvikbanen har særlig siden Bergensbanens fjern-
tog begynte å kjøre over Drammen og Randsfjord-
banen på 1980-tallet, levd litt isolert og i skyggen.
Trafikken preges av regiontogene til Gjøvik og
Jaren og av godstogene til og fra Bergen som bruker Gjøvik-
banen sør for Roa.

– Med de tiltakene vi nå gjennomfører vil vi oppnå en
god standard for regiontrafikken og en mye mer robust
bane for både regiontrafikken og godstrafikken. Jeg synes
det er veldig moro at vi nå endelig kan utnytte bedre det

potenaisalet som ligger i banestrekningen uten å bygge en
helt ny bane, smiler Guttorm Moss.

Gjøvikbanen åpnet i 1902 under navnet Nordbanen,
og selv om den går rett nordover fra hovedstaden, er banen
alt annet enn rett. Det aller meste av Gjøvikbanen ligger i
kurver.

VIKTIG FOR REGIONEN OG GODS

Til tross for en gammel og svingete trasé, har Gjøvikba-
nen en svært viktig funksjon som regionalbane. Særlig er

det en stor andel arbeidsreiser fra Hadelandsregionen og lenger sør inn mot Oslo. Før pandemien var det trafikkvekst på hele Gjøvikbanen, og på strekningen sør for Roa er det også stort behov for plass til flere godstog. Derfor skal kapasiteten på banen økes med tanke på godstrafikken, og det skal innføres timesavganger Oslo–Gjø-

vik. Dette vil, sammen med timesavgangene til Jaren, gi to tog i timen sør for Jaren, mens det også blir betydelig flere tog helt til Gjøvik. Om et år er det klart for timesavganger på hele Gjøvikbanen.

MODERNE STASJONER

– Det som nå gjennomføres på Gjøvikbanen er en lang rekke tiltak som i sum vil gi strekningen et betydelig løft. I Nittedal bygger vi nytt og lengre kryssingskryssingsspor og egentlig en helt ny stasjon for persontrafikken. Det blir nye og lengre sideplattformer, ny overgangsbru med heis og langt bedre adkomstforhold med universell utforming. Stasjonen blir kort og godt løftet opp fra gammeldags til å bli moderne

og funksjonell, sier prosjektsjef i Bane NOR Utbygging, Ivar Olsen

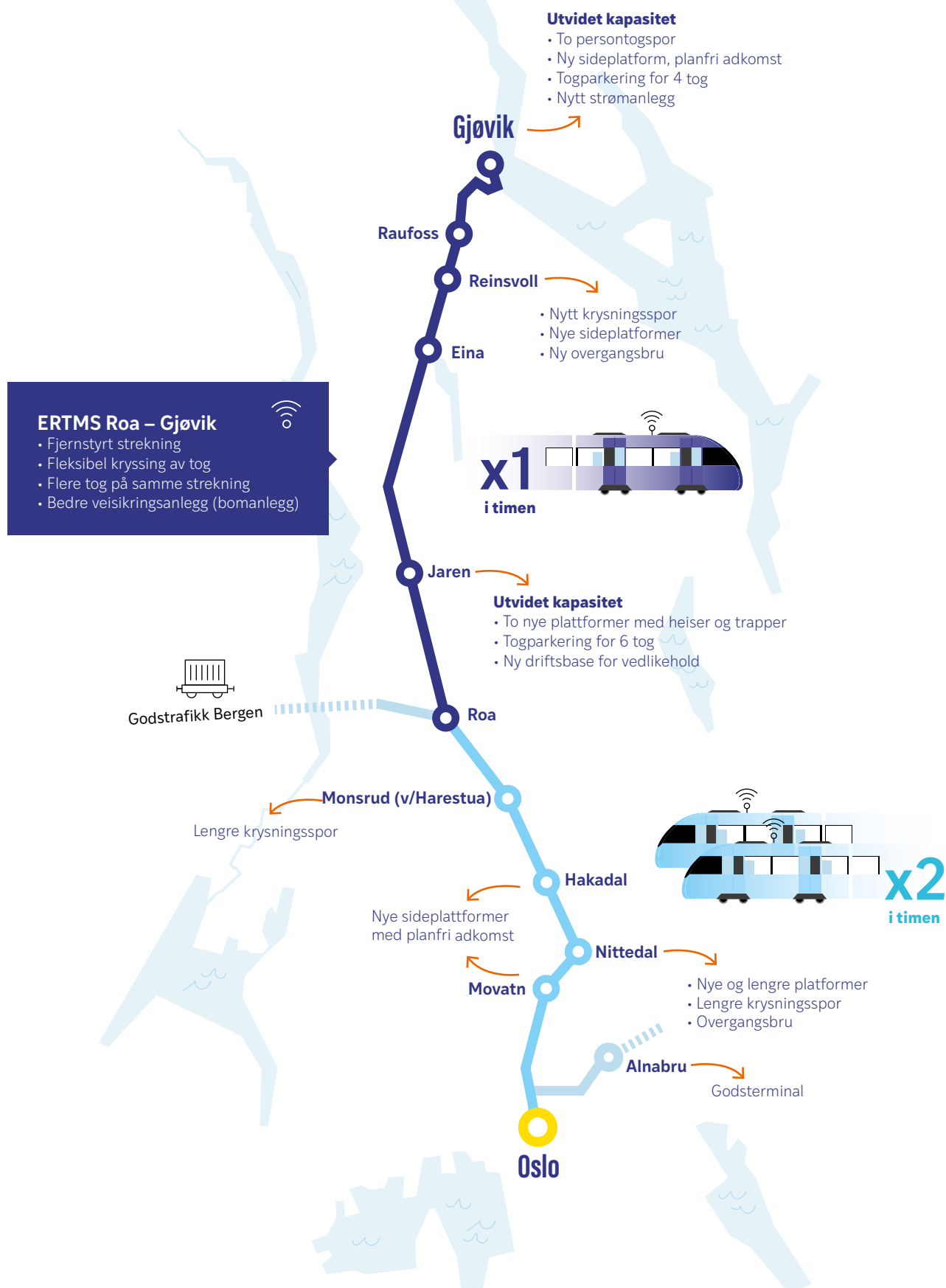
Det samme er allerede gjennomført på Jaren. I tillegg til nye plattformer og overgangsbru med heisanlegg er det også bygget hensettingsanlegg på Jaren for seks togsett. På Reinsvoll er nytt kryssingsspor, plattformer og overgangsbru under byging. På Monsrud ved Harestua blir kryssingssporet forlenget, og på Movatn og Hakadal bygges nye plattformer og bedre adkomsforhold. De gamle og smale mellomplattformene blir fjernet og all kryssing av sporene vil skje i overgangsbruer eller kulverter. Til sammen investeres det nå for rundt 1,4 milliarder kroner på Gjøvikbanen. I tillegg kommer innføringen av nytt →

← STORT FOR GJØVIKBANEN:

– Det er nok den største satsingen på Gjøvikbanen siden elektrifiseringen i 1963, sier prosjektleder i Nittedal, Tom-Erik Rørheim (f.v.), banesjef Guttorm Moss og prosjektsjef Ivar Olsen i Bane NOR.

↓ **MODELL:** Slik blir nye Nittedal stasjon. (Illustrasjon Bane NOR)







↑ **JAREN** er snustasjon for togene i L3-pendelen. Stasjonen har i tillegg til nye plattformer også fått nytt hensettingsanlegg for seks togsett og ny driftsbasis for vedlikeholdet av banen.



↑ **REINSVOLL STASJON** gjennomgår for tiden store endringer. Der bygges det både nytt kryssingsspor og overgangsbru med heiser. Kryssingssporet er nødvendig for å kunne kjøre timesavganger til og fra Gjøvik.



↑ **HAKADAL STASJON** forbedres også betydelig, med nye plattformer og undergang under sporene.



↑ **GJØVIK STASJON** har blant annet fått ny sideplattform for spor 2 og nytt hensettingsanlegg.

signalsystem (ERTMS), og Roa–Gjøvik får dette i slutten av 2022.

KRYSSINGSSPOR I TETTBYGD STRØK

I Nittedal bygges nå et 900 meter langt kryssingsspor i tettbygd strøk. Det har i starten av anlegget vært stor skepsis, for ikke å si motstand mot prosjektet. Det dreide seg både om inngrepene i terrenget som er nødvendige, og om at man ikke ønsket økt trafikk på stasjonen.

– Ja, vi hadde et krevende utgangspunkt da anlegget startet, bekrefter prosjektleder på Nittedal stasjon. Derfor la vi veldig stor vekt på og mye arbeid i å komme i dialog med naboe og nærmiljøet langs banen. Våre nabokontakter har gjort en kjempejobb med

å arrangere nabomøter med informasjon, gjennom nettsider og varsling via sms om hva gjør og hvor langt vi har kommet i anlegget, forteller Tom-Erik Rørheim.

Han legger til at de etter hvert har opplevd en mye større forståelse, ikke minst fordi folk ser hva de får igjen av forbedringer.

– I Nittedal går anleggsarbeidet nå unna, det er gode grunnforhold og det 900 meter lange nye kryssingssporet skal åpnes for trafikk i juni neste år, sier Rørheim.

DET KOMMER MER

Selv om det skjer en etterlengtet stor satsing på stasjoner og kryssingsspor på Gjøvikbanen, er det ingen hemmelighet at banen også har et vedlikeholdsetterslep.

– Ja, banen trenger i høy grad en generell oppgradering på spor og kontaktledning også. Bane NOR har fått mer forutsigbare bevilgninger til vedlikehold framover. Det at vi vet i stor grad hva har å rutte med over flere år gjør at vi kan planlegge bedre og utnytte ressursene bedre, sier banesjefen. ●





Mål: nullvekst for person- transport med bil

Det norske nullvekstmålet og byvekstavtalene er oppført som ett av OECDs ti anbefalte klimatiltak fra forskjellige land, for å få ned utslippene.

TEKST: ANNE WENNBERG **FOTO:** ØYSTEIN GRUE

Skal man nå mål om bærekraftig areal-, og transport- utvikling i byområdene må ulike forvaltningsnivåer samordne virkemiddelbruken sin, og det gjør man i byvekstavtalene. Det at disse avtalene trekkes fram av OECD er en betydelig anerkjennelse av et arbeid som har pågått over mange år i norske byområder, sier direktør for avdelingen →

← **JOBBER FOR BÆREKRAFTIG UTVIKLING:** Direktør for Marked og samfunn, Hanne Bertes Norli, og Benedicte Bruun-Lie, leder for Regional samhandling Øst, jobber begge med byvekstavtalene i Jernbanedirektoratet. De setter pris på at OECD anerkjenner den norske satsingen på bærekraftig utvikling av byområdene.



Samtidig som man har lagt til rette for boliger og arbeidsplasser langs kollektivtraseer og knutepunkter, har finansiering av kollektivtilbudet økt. Det har blitt en god sirkel, der man har fått en økt andel bærekraftige reiser.

Hanne Bertnes Norli

Marked og samfunn i Jernbanedirektoratet, Hanne Bertnes Norli.

TO KLIMAFORLIK

Bakgrunnen for byvekstavtalene er klimaforlik som ble inngått på Stortinget, i 2008 og 2012. Det ble vedtatt mål for den norske klimapolitikken, og hvilke tiltak som skal gjennomføres for å nå dem. Ett av målene lyder: Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

– Kommuner, fylkeskommunen og staten må samarbeide i de store byområdene. Store investeringer i infrastruktur for kollektivtrafikk fordrer statlig finansiering. Bygger vi kapasitetssterke kollektivtrafikk-løsninger, må vi sikre at det bygges boliger og etableres arbeidsplasser i tilknytning til disse. Kommunene har ansvar for arealplanleggingen, og fylkeskommunene har ansvar for kollektivtilbudet med buss, trikk og T-bane, sier Norli.

Det som gjøres i én kommune har effekt på nabokommunene:

– Derfor må vi samarbeide på tvers av kommunegrenser og forvaltningsnivåer. Staten bidrar, og stiller krav til kommunene. Når staten gir et betydelig bedre togtilbud til Ski (og Østfold) gjennom å bygge Follobanen får Ski mye mer sentral beliggenhet enn tidligere. Dette gir muligheter for en storstilt utvikling av Nordre Follo. Alt henger sammen, forklarer Norli.

AREALPOLITIKK ER SENTRALT

Et premiss for å kunne inngå en byvekstavtale er at det foreligger en regional plan for samordning av transport og arealbruk i det aktuelle byområdet. Regionale arealstrategier følges opp av kommunene, som har ansvar for den konkrete arealplanleggingen med lokalisering av boliger og næringsvirksomhet.

Hanne Bertnes Norli forteller at utviklingen i Osloområdet er et godt eksempel på betydningen av samordnet virkemiddelbruk.

– De ulike bompengepakken i Oslo og Akershus har blitt koordinert med arealplaner og kommuneplaner siden tidlig på 1990-tallet. Samtidig som man har lagt til rette for boliger og arbeidsplasser langs kollektivtraseer og knutepunkter, har finansiering av kollektivtilbudet økt. Det har blitt en god sirkel, der man har fått en økt andel bærekraftige reiser. Oslo-pakke 3 videreføres nå i byvekstavtalen for Oslo og Viken.

Byvekstavtalene bygger godt opp under NTP-målene for klima og miljø, enklere reisehverdag og økt framkommelighet og ikke minst mer for pengene.

Benedicte Bruun-Lie leder Regional samhandling Øst i Jernbanedirektoratet:

– Et godt eksempel på samordnet virkemiddelbruk er utviklingen rundt Forneubanen mellom Oslo og Bærum. I de store byene er det trengsel, arealene må utnyttes best mulig og tilrettelegge for kollektivtrafikk, sykkel og gange. For å få realisert Forneubanen, måtte Bærum kommune gå med på en tettere utbygging av Forneubanområdet enn de først hadde planlagt, forteller hun.

Forneubanen er ett av fire store kollektivprosjekter på landsbasis som har en særskilt statlig støtte innenfor rammen av Byvekstavtaler. De øvrige prosjektene er Bybanen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren.

JERNBANENS ROLLE

Det er Statens vegvesen som har ansvaret for forvaltning av byvekstavtalene, men både Jernbanedirektoratet og Statsforvalter deltar fra statlig side.

– Jernbanens bidrag er først og fremst et transporttilbud med stor kapasitet på lite



Et godt eksempel på samordnet virkemiddelbruk er utviklingen rundt Fornebubanen mellom Oslo og Bærum. I de store byene er det trengsel, arealene må utnyttes best mulig og tilrettelegge for kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Benedicte Bruun-Lie

↓ FAKTA

Byvekstavtaler

Byvekstavtaler med de større byområdene skal sørge for bevisst arealbruk som bygger opp under de miljøvennlige transportformene. Byvekstavtalene vil etter hvert erstatte tidligere bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler. I de største byområdene er det over lengre tid utviklet bompengefinansierte bypakker. Hver enkelt bypakke omfatter en portefølje av samferdselsprosjekter som finansieres med bompenger, samt statlige og lokale bidrag. Disse danner utgangspunktet for byvekstavtalene.

(Kilde: regeringen.no)

Regional samhandling

- Meldingene til Stortinget om Jernbanereformen og regionreformen understreker at samarbeid mellom den statlige jernbanesektoren og det fylkeskommunens arbeid med regionalt kollektivtilbud bør styrkes
- Jernbanedirektoratet har tre enheter for Regional samhandling i henholdsvis Oslo for Østlandet, Trondheim for Nord- og Midt-Norge og Bergen for Sør- og Vestlandet som har ansvar for samarbeidet med fylkeskommunen om utviklingen av et sammenhengende kollektivtilbud.
- Disse enhetene representerer Jernbanedirektoratet i arbeidet med oppfølgingen av byvekstavtaler og bypakke-samarbeid.

areal. Virkemidlene jernbanesektoren rår over er utvikling av togtilbudet gjennom avtaler med togoperatører og bygging av infrastruktur der det må til for å realisere et bedre togtilbud, sier Bruun-Lie.

Men det er også viktig at toget spiller en riktig rolle i det helhetlige kollektivtilbudet. Derfor er rute-, pris og billettsamarbeidsavtalene med fylkeskommunene også et sentralt virkemiddel.

– Integreerte billettsystem og busser som korresponderer med toget bidrar til sømløse reiser og effektiv ressursbruk på tvers av offentlige aktører. Ikke minst bidrar samarbeidet til et enkelt og godt tilbud for de reisende, forklarer Bruun-Lie, og legger til at Jernbanedirektoratet har en koordinerende rolle i sektoren, og er helt avhengige av godt samarbeid med Bane NOR, Entur og togoperatørene for at sektoren skal levere innfor byvekstavtalene.

– I Trøndelag har nylig et vedtak gjennom byvekstavtalen gitt føringer for rutepris- og billettsamarbeidet i området og bidratt til lavere priser for de reisende. Vi jobber nå for å få byvekstavtaler og rute-, pris- og billettsamarbeidsavtalene til å henge enda bedre sammen, forteller Norli.

Hun legger til at det kan være krevende å koordinere tidsplan og gjennomføring av de store investeringsprosjektene i hvert byområde, når prioriteringer lokalt skal ses i sammenheng med hele den nasjonale investeringsporteføljen, slik den er beskrevet i Nasjonal transportplan (NTP) og følges opp gjennom årlige statsbudsjettprosesser.

– Men det trenger ikke alltid handle om mye penger. Målet er å få ting til å henge sammen, optimalisere. Og vi skal ikke glemme at byvekstavtalene også er bra for det lokale miljøet. Bedre luft og

mer sykling og gange er godt for helsa, understreker Bruun-Lie.

FLERE STÅR FOR TUR

Og flere byområder er nå klare for utvikling gjennom byvekstavtaler. Nedre Glomma, Buskerudbyen, Kristiansandsområdet og Grenland.

– Disse områdene har i dag bypakke-samarbeid, som skal videreutvikles til byvekstavtaler i tråd med NTP, sier Bruun-Lie.

Vår egen statsråd har selv ledet arbeidet med bypakken i Nedre Glomma, og vil nå få det overordnede ansvaret for videreutvikling og inngåelse av byvekstavtaler i de nye områdene.

– Det handler mest om gode politiske løsninger. Jeg vil jobbe for at spillereglene ikke endres så ofte, og at avtalene får bestå over tid. Byene er jo ulike på flere måter, blant annet i størrelse. Vi må sørge for stor grad av likebehandling, men ulikhetene må også tas hensyn til, sier Jon-Ivar Nygård, og legger til at det ikke er et must at tog er med i takstsamarbeidet. ●

Historisk





Tog og kameratskap

Dei bruker tallause timar av fritida si på å ta vare på jernbanehistoria. Tilbake får dei kameratskap, utvikling av seg sjølv og glede ved å glede andre.

TEKST: RONALD HOLMSTRØM

For lokfører i CargoNet Gjermund Hansen var det nok inga overasking at han skulle komme til å bruke mykje av fritida si på jernbane, det har liksom ikkje vore noko anna enn jernbane i livet hans.

– Eg har hatt interesse for jernbane heile livet, eg har alltid visst at eg skulle bli lokfører. Eg har ikke visst om noko anna. Og med gamle tog er du med og formidlar kulturhistorie, du får glede av å glede andre. Det er noko eg opplever når eg er ute og køyrer damp. Det er openbart at mange likar det, det kan stå mykje folk langs linja når vi kjem med eit damptog.

– I tillegg har du den sosiale biten, det blir eit kameratskap av det etter kvart. Hadde det bare vore å møte opp, køyre ein tur og køyre tilbake igjen, så hadde det ikke vore særleg gøy, meiner Hansen.

STORT MANGFALD

Han forteljer om mangfaldet i arbeidsoppgåvene som finst i det historiske jernbanearbeidet.



Det er noko for alle interesser. Ein kan drive på med alt frå drift og vedlikehald av både rullande materiell og skjenegang, til skriving av medlemsblad og trykking av gamle togbilletter, frå trydding av kratt langs med sporet til vedlikehald av sporvekslar.

– Nokre få av dei frivillige driv berre på med ein ting, men dei fleste av oss gjer mange ulike ting. Det er jo slik at toga skal gå og jernbanen skal bli drifta, seier Hansen.

Gjermund Hansen får betalt for å være lokfører i CargoNet, i tillegg køyrer han damplok gratis for Krøderbanen og for Norsk jernbanemuseum på det nasjonale jernbanenettet. Det er eit langt utdanningsløp han må gjennom.

– Alle som køyrer damplok i Noreg i dag har tatt utdanninga si på fritida. Det er primært museumsbanane som utdannar folk med eit eige utdanningsløp, man går gradane frå pussar i stallen til førar og ein →

☞ **BREMSAR:** Henrik B. Backer på Krøderbanen, ein dag han gjorde tjeneste som bremsar på eit godstog. Trappa leier opp til bremsarhuset med utsikt over vogntaka. Foto: Gjermund Hansen



*Det er også
tilfredsstillande
å jobbe for ei
større eining, og
ikkje berre for
eiga vinning,
meiner han.*

Henrik B. Backer



følgjer det gamle utdanningsløpet til NSB. Du ser boka ligg her, seier Gjermund Hansen, og peiker på læreboka på bordet framfor han.

Det er fleire trinn ein må gjennom, ganske mykje praktisk opplæring og du må bestå praktiske prøver.

– Når du har vore gjennom alt dette kan du bli fyrbøtar og når du har fyrt damplokomotivet ei stund kan du begynne å øve på å køyre og etter kvart kan du bli lokfører på dei norske museums-jernbanane.

Det er eit kjempeløp. Når det er frivillig kan ein heller ikkje vente at folk skal dukke opp til bestemte tider, og folk er ulike. Nokre treng lengre tid enn andre. For å køyre damp på det nasjonale jernbanenettet, må ein i tillegg være utdanna moderne lokfører.

SLETT IKKJE EINSPORA

Gjermund kjem inn på den sosiale dimensjonen i det frivillige jernbanearbeidet.

– Den er viktig. På Krøderbanen blir den gamle stasjonsmesterboligen brukt til overnatting, sosiale samankomstar og måltider. Det blir ein del togpreik, det er ikkje tvil om det, men vi kan snakke om andre ting også.

– Det frivillige jernbanemiljøet er ikkje så einspora som fleire vil ha det til, det er ein myte og eg er opptatt av at det er vanlege folk som driv på med dette her, seier Hansen engasjert.

Møtet med folk er også viktig for Henrik B. Backer. Det er det første han trekker fram når han pratar om kva som er fint med det frivillige jernbanearbeidet.

– Ein treffer folk med ulik bakgrunn og kompetanse, og ein lærer mykje fordi vi jobber saman med andre som har kompetanse i et handverk. Plutseleg står du der og hjelper til. Det er veldig interessant, seier Backer som lever av å være instruktør for trikken i Oslo Sporveier.

TILFREDSSTILLANDE

Han meiner ein må utfordre seg sjølv, for det er utviklande. Og så blir det mykje kameratskap ved at ein jobbar saman med andre folk som har den same interessa.

– Det er også tilfredsstillande å jobbe for ei større eining, og ikkje berre for eiga vinning, meiner han.

Backer er leiar for Norsk jernbaneklubbs drifts-avdeling på Krøderbanen, og har vært medlem sidan han var rundt tolv år. I 2007 starta arbeidet



*Alle som køyrer
damplok i Noreg
i dag har tatt
utdanninga si
på fritida.*

Gjermund Hansen

med verneplan for rullande materiell og Henrik har jobba mykje med å beskrive dei 300 til 400 einingane som er nemnt i verneplanen. I tillegg var Henrik aktivt med i Lokaltrafikkhistorisk forening i Oslo, og var med på å bygge opp Sporveismuseet for 35 år sidan.

– Det er saman med andre at ein kan få tru til å flytte fjell. Eg følar at det blåser vår veg nå, når vi snakker med politikarar og folk i forvaltninga, er det atskilleg sympati, seier Henrik om behovet for tiltak som kan ta vare på togmateriell og kunnskap om håndverka.

HADDE IKKJE KLART OSS UTAN

– Vi kunne ikkje ha vore utan dei. Kulturminnevernet i Noreg er organisert med ein stor grad av frivillighet, og jernbanen har

vore velsigna med både aktive og kompetente frivillige, slår direktør ved Norsk jernbanemuseum Eirik Kristoffersen fast. ●

↑ MANNEN I RØYKEN:

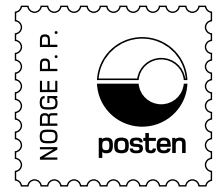
Gjermund Hansen smørar gangtøyet på damplok 411.
Foto: Ronald Holmstrøm



→ **DAMPKØYRING** med kvite hanskar måtte til da Gjermund Hansen var lokfører ved Dovrebanens 100-årsjubileum, og kronprins Haakon var om bord.
Foto: Lars Fredrik Andersen

Avsender: Bodoni AS

Returadresse
Bodoni AS
Postboks 6045
5892 Bergen



: Sist,
men ikke minst

NAVN: Tor Holtet (67)

UTDANNING: «Halvstudert røver», som han selv uttrykker det, med blant annet journalistlinja på Ringsaker folkehøgskole, både samfunnspolitikk og filmkunnskap på Distriktshøgskolen på Lillehammer og noen økonomifag på BI.

STILLING: Fersk pensjonist

Har mye å være stolt av

Helt siden starten i 2004 har Tore Holtet vært tilknyttet Jernbanemagasinet, mesteparten av tiden som redaktør. Denne høsten har han blitt pensjonist, men noe latmannsliv blir det neppe.

TEKST: ANNE WENNBERG

FOTO: ØYSTEIN GRUE

Hvordan begynte karrieren din innen jernbanesektoren?

Etter mange år i pressen og en periode i kommunikasjonsbyrå, fikk jeg etter å ha jobbet med internbladet i Jernbaneverket, tilbud om å være med på å utvikle et jernbanemagasin. Daværende jernbanedirektør Steinar Killi mente vi trengte å sette jernbanen på dagsordenen i en tid da den virkelig trengte drahjelp. Det var et spennende oppdrag, jeg opplevde at vi gjorde en viktig jobb og at magasinet bidro til å løfte jernbanen høyere opp på agendaen.

Hva tenker du tilbake på med størst glede etter et langt yrkesliv?

Det må være at jeg har fått være med på jernbaneutviklingen i Norge, og bidratt litt til det. Jeg satte pris på at Killi satset på daværende redaktør Svein Erik Bakken og meg, selv om vi hadde jobbet som gravejournalister da Gardermobanen ble bygd, og til og med gitt ut en kritisk bok om prosjektet han var sjef for.

Fortell om noe du er spesielt stolt av fra dine mange år som redaktør for Jernbanemagasinet?

Jeg er stolt av at vi i magasinet var dristige nok til å skrive mye om høyhastighetsbaner i utlandet og belyse hva en moderne jernbane kan bety for Norge. Vi hadde daværende jernbanedirektør Elisabeth Enger i ryggen, og nå er InterCity-satsingen med på å gi jernbanen en framtid i Norge.

Er det noe ved arbeidslivet du kommer til å savne?

Jeg har jo fått mange venner og et stort nettverk gjennom et langt yrkesliv, så jeg kommer til å savne mange hyggelige og blide mennesker.

Hva gleder du deg til å få bedre tid til?

Å fiske, gå turer i skog og mark. Det ser jeg fram til. Og vi bor i et eldre hus på landet, som gjør at jeg aldri blir arbeidsledig. Gamle venner hjemme i Hurdal gleder jeg meg også til å se mer til.

