



SIGNALER

# Forventninger

Av Elisabeth Enger

**F**ORVENTNINGENE ER STORE når regjeringen legger fram stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan i april. Det er nok å ta for seg en hvilken som helst lokalavis for å kunne registrere et mangfold av gode samferdselsønsker rundt om i landet.

**Engasjementet for** å bygge ut jernbanen er større enn noen gang i moderne tid. De siste åra er stadig flere jernbanefora etablert, og de presenterer til sammen en formidabel ønskeliste. Det går klart fram av den oversikten Jernbanemagasinet publiserer i denne utgaven.

Naturlig nok er det de store investeringsprosjektene som får mest oppmerksomhet når forventningene presenteres. Hvor skal det bygges og hvor mye skal bygges? Køen av prosjekter er lang.

**For dem som regelmessig** bruker toget, er det enda viktigere at vi holder i stand den jernbanen vi har. Ett av hovedbudskapene i transportetatens forslag til ny NTP har derfor vært å styrke drift, vedlikehold og fornyelse.

**Det er neppe tvil** om at det er mye å ta igjen av vedlikehold. Det gjelder både på jernbane- og på veinettet. Og vi på jernbanen ser daglig hvor krevende det er å opprettholde en stabil drift selv om vi de siste åra har økt innsatsen betydelig.

**I dette bladet** forteller banesjefen i Osloområdet om sin hverdag og om hvordan arbeidet legges opp. Store deler av vedlikeholdsarbeidet i dette området er konkurranseutsatt, og gjennom det tilføres også ny kompetanse. Samtidig understreker banesjefen hvor viktig det er å ha en organisasjon som har den totale oversikten og som kan ivareta den viktige daglige beredskapen der flere ulike fagkompetanser inngår. Dette er en nyttig påminnelse i en tid da de fleste snakker om investeringsprosjektene. //

INNHold NR. 2-2013

08

## Hovedsaken: 80 prosent fornyes av private

På landets tettest trafikkerte jernbanelinjer settes over 80 prosent av banefornyselsen ut i konkurranse. I landet for øvrig er tallet vel 70 prosent. For at togtrafikken skal gå mest mulig uten forsinkelser gjennom navet i Oslo-området, trenger Jernbaneverket en betydelig beredskap innen mange fagområder ...

14

## - Vi forventer et historisk krafttak!

Hvis jernbaneforaene skal bli fornøyde med Nasjonal transportplan, må det et skikkelig jernbaneløft til. På ønskelista står ikke bare intercity og Ringeriksbanen.

22

## Vil bygge fremtidens jernbane

- Jernbaneverket er en trygg arbeidsplass med mange karrieremuligheter, sier Cathrine Granheim (25). - Jeg har fått en fantastisk mulighet som såkalt trainee.



46

## Mer igjen for pengene

Samferdselsminister Marit Arnstad lover å fortsette opptrappingen av bevilningene til jernbanen: «Det kommer til å stille store krav til Jernbaneverket.»

## Les også:

- 07 Leketøy som arbeidsredskap
- 18 «Kinesisk mur» i Europa
- 24 Bildefortellingen
- 30 GSM-R: Alltid kontakt
- 34 Møte med: Tove Pettersen
- 38 Togreisen
- 41 Godstransport på sotteseng

Jeg tror ikke full konkurranse er realistisk.

Olav Grimsbo



**EN ANTYDNING:** Denne illustrasjonen viser hvordan heisløsningen kan bli i Holmestrand. Det eksisterende stasjonsområdet skal helt bort, og fremtidig stasjonsbygg er kun lagt inn for å vise plassering av ny inngang.

70 METERS HEIS

# Et fjell ingen hindring

Holmestrand er byen under fjellet. Nå bor det imidlertid flere holmestrandinger oppå fjellet enn ved foten. Disse skal få en snarvei til toget og byen med en heis fra fjellplatået.

tekst ARVID BÅRDSTU illustrasjon ARILD W. SOLERØD

**EN GANG VAR DET** Peter Wessel Tordenskjold som sørget for salutter og smell i Holmestrand.

Nå smeller det bokstavelig talt fra loft og til kjeller - først for å sprengte ut 11,3 kilometer med tunnel og en diger stasjonshall inne i fjellet. I løpet av året starter også arbeidet med å bygge heissjakt opp til fjellplatået der ni av ti holmestrandinger bor.

Heisen som skal frakte folk 70 meter rett opp eller ned snarveien til jernbanestasjon og bysentrum, er beregnet å koste 48 millioner kroner. Pengene skaffes gjennom et spleiselag mellom staten ved Jernbaneverket, Vestfold fylkeskommune og Holmestrand kommune. Sistnevnte tar på seg driftsansvaret. Etter planen skal heisen - eller heisene, det blir to av dem - stå ferdig samtidig med stasjonen ved årsskiftet 2015/16. Og en snarvei blir heisen definitivt. Den er beregnet å bruke 30 sekunder på en tur.

Ideen om en heis som snarvei opp til det vide platået over Holmestrand er gammel. Men nå blir den noe av. Noen har regnet på at heisen vil foreta 350-650 reiser om dagen og bidra til en reduksjon i bilbruken på 200 biler i døgnet. Over tid kan det bli flere fordi fjellplatået er vel egnet til fortetting.

Nå har Holmestrand kommune lovet å ha ferdig en reguleringsplan for heisen før sommeren. Derfra er det bare tida og veien for å komme i mål samtidig med åpningen av hele den nye dobbeltsporparsellen fra Holm til Nykirke inklusive en stasjonshall som vil være egnet til å ta pusten fra noen og enhver inne i fjellet. //