

# Signal



## Mot lysere tider?

Vi er i ferd med å få en ny jernbanedebatt her i landet. I det siste har flere aviser brakt innlegg som understreker behovet for en jernbanesatsing. Naturvernforbundet har vel-dokumenterte meninger, og både økonomiprofessorer og politikere målbærer at det nå er på tide med et krafttak for jernbanen. Ikke minst har flere merket seg forskjellene mellom Norge og våre naboland.

Det er også positivt at samarbeidsorganet for Østlandets åtte fylkeskommuner nå foreslår en sterk satsing på jernbane som ryggraden i landsdelens kollektitrafikksystem.

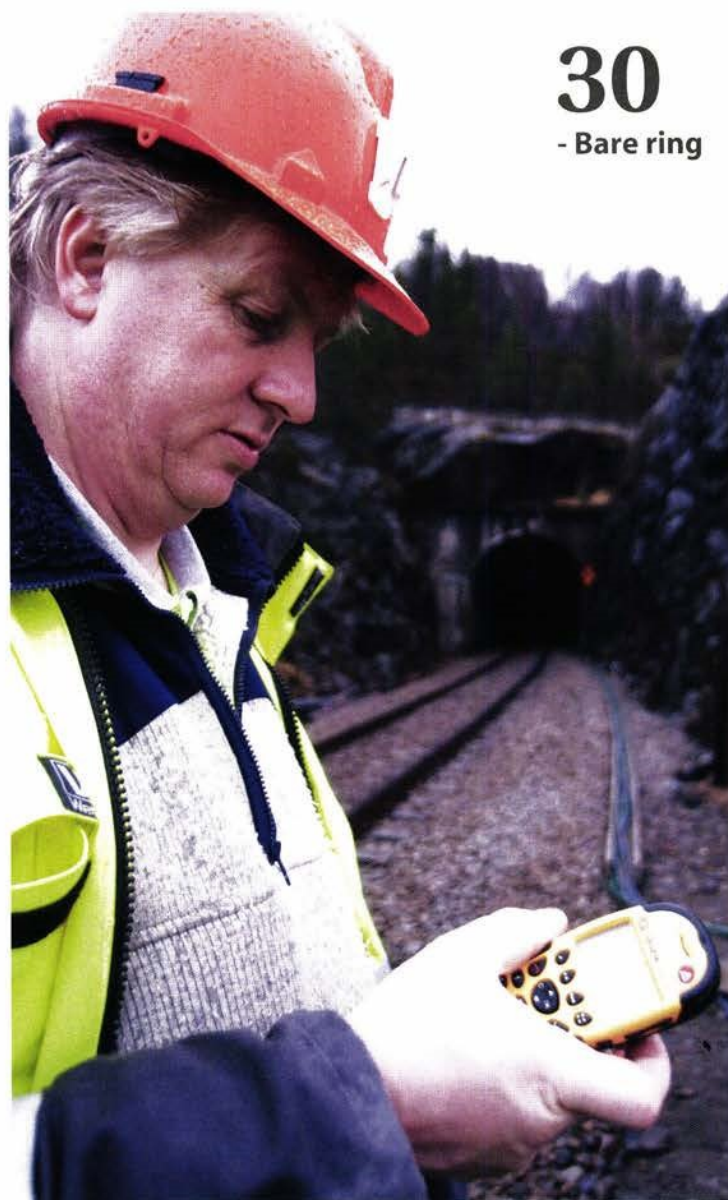
Jernbanemagasinet ofrer mye spalteplass på dette i denne utgaven, og kan i tillegg referere til en fersk landsdekkende meningsmåling som AC Nielsen har gjennomført. Den viser at folk har svært positive holdninger til jernbanen som transportmiddel. Hele 77 prosent er helt enige i at Norge bør satse på å få en moderne jernbane, og et nesten like stort flertall mener at Stortinget bør bevilge det som er nødvendig for å ruste opp jernbanen.

Det er godt å ha slike målinger i ryggen når debatten om Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015 snart kommer for fullt. Det er ventet at regjeringen legger fram stortingsmeldingen om transportplanen nå i mars. Da får vi de første signalene om regjeringens samferdselspolitiske målsettinger – senere i vår får vi en behandling av transportplanen i Stortinget, - og til slutt kommer den endelige «syretesten»: Blir planen fulgt opp gjennom bevilgninger?

Holdningene til jernbanen påvirkes også av de resultater både vi og transportselskapene kan vise til. Derfor er det gledelig at både NSB og CargoNet nylig la fram trafikk tall som tyder på at den negative trenden er snudd. Og punktlighetsutviklingen, som vi alle bidrar til, går også klart i riktig retning.

Mye tyder på at vi går mot lysere tider.

*Stein Arhildsen*



**30**  
- Bare ring

Som julekvelden på kjerringa?	4
De «koser» mer med flaskehals	6
En krevende vinteridrett	8
9 av 10 vil satse på jernbanen	12
- Også jeg elsker å reise med tog	14
- Stortinget får et skjevt bilde	15
- Oppmuntrende	16
- Overraskende	
Århundrets jernbanefest	17
- Norge – en sinke i Europa	18
Østlandet vil	
doble jernbaneinnsatsen	21
Tog til halv pris	22
Klart for kvantesprang	24

**Innhold**

# Rallar i fjerde gener

**Han er fjerde generasjon «jernbane-slusk». Mens oldefar bygget Valdresbanen, sørger byggeleder Terje Børresen for at Nordlandsbanen, Raumbanen og Rørosbanen får Europas mest moderne kommunikasjonssystem.**

ØYSTEIN GRUE

«Je er lænding», slår Terje fast like godt først som sist. «Du veit; Når'n er flaska opp med jernbane gjennom fire generasjoner, sier'n itte nei når dom kjæm og spør,» smiler en lun og tvers igjennom trivelig byggeleder fra Dokka. I dag bosatt på Lørenskog, med samboer.

- Du kan ringe meg når som helst på døgnet. Bare når jeg kryper til sengs, slår jeg av telefonen. Alt for jernbanen!

## Stødig

Terje Børresen er en av åtte byggeledere i et temmelig utradisjonelt anleggsprosjekt i Jernbaneverkets regi. 40-åringen kan skilte med 25 års erfaring innen maskin

og mekanikk, med teknisk fagskole innen bygg- og anleggsteknikk, lokførersertifikat (23) og ikke mindre enn 14 års ledererfaring fra Baneservice.

«Jeg forsto

tidlig at

Valdresbanen

ikke hadde

noen fremtid»

- Men du valgte å hoppe av.

*Hvorfor forlot du Baneservice til fordel for en privat entreprenør?*

- Det var flere gode grunner til det. Først og fremst gikk jeg til jobben som anleggssjef i Betonmast AS for å få mer variert erfaring, også erfaring fra det private arbeidsliv.

I løpet av 40 år har Terje utnyttet tiden godt med hensyn til å sanke variert erfaring og bygge kompetanse. Med sin jernbanetekniske bakgrunn har Terje

## Møte med:

Byggeleder  
Terje Børresen

Børresen ett bein forankret i jernbaneteknikk og det andre beinet stødig plantet innen bygg og anlegg.

Allerede fra han var godkjent som banereparatør etter opplæring på Valdresbanen, søkte han seg ut. I dag er det knapt noe sted i norsk jernbanegeografi hvor han ikke har vært – i embeds medfør.

## Familiær med jernbanen

Byggelederen for GSM-R-prosjektet har hovedansvar for det anleggstekniske arbeidet i rundt regnet 600 tunneller fra Bodø til Stavanger og fra Charlottenberg til Bergen.

Jobben er både en forlengelse av, men også en kontrast til, barne- og ungdoms-åra på Dokka.

Terje vokste opp i en NSB-tjenestebolig på Dokka stasjon og ble familiær med alt som hadde med jernbane, togdrift, vedlikehold og sikkerhet å gjøre - lenge før han ante så mye om verden utenfor Valdresbanen.

Han forteller om oldefaren som deltok i anleggsarbeidet på Valdresbanen, om bestefaren som var baneformann og om faren som gjorde tjeneste som togekspeditør (txp) på Dokka og Valdresbanen, før banen ble nedlagt og txp-funksjonen flyttet til Gjøvik.

«Gjøvik

tekniske

høgskole ble

en milepæl

for meg»

## Debut på Di3

Om sin egen debut på jernbanen trekker Terje frem første gang han under kyndig veiledning fikk kjøre et Di3-lok (Nohab) mellom Dokka og Eina.

- Det var stort for en fjortenåring å være herre over hestekrefter og lære å

bruke bremsene på både lokomotiv og vogner. Som passasjer biter en seg raskt merke i om lokføreren der fremme har håndlag med bremsene på materiellet – særlig under nedbremsing til full stans på en stasjon!

- Det er mange måter å bremse ned et tog på, men langt fra alle måter er like behagelig, fastslår byggelederen, som etter fullført kombinert grunnkurs med allmennfag og mekaniske fag på Dokka videregående skole tok opp arven og begynte som baneaspirant på Valdresbanen.

Tre år senere var han godkjent banereparatør. I løpet av de nærmeste årene ble Terje sendt på kurs for å få lov å kjøre og betjene arbeidsmaskiner på sporet.

Etter militærtjeneste i vaktroppen ved Forsvarskommando Sør-Norge i

«Fallhøyden

var ikke

mindre for

meg enn for

Steinar Killi»

Holmenkollen var han tilbake på Valdresbanen, men ble i løpet av kort tid forflyttet til Alnabru ved Oslo.

## Sikker jobb

- Jeg forsto tidlig at

Valdresbanen ikke hadde noen fremtid og at det å få meg en utdannelse også kunne åpne for flere muligheter. På 80- og langt inn på 90-tallet ble jernbanen betraktet som en sikker arbeidsplass. Studieplass på Gjøvik Tekniske Fagskole, hvor jeg begynte på bygge- og anleggsteknikk, ble derfor en milepæl for meg.

I forhold til de karene han fikk både fagansvar og personalansvar for i Baneservice, var 33 år rimelig ungdommelig. Som ansvarlig for 40 mann gikk han løs på nye utfordringer med planlegging og gjennomføring av større tverrfaglige prosjekter, anbudsutregning, økonomisk oppfølging, ledelse, HMS, kvalitetssikring, kontakt med leverandører, underentreprenører og oppdragsgivere.

- Jobben min var først og fremst å sikre

# asjon



**Ring:** - Du kan ringe meg når som helst på døgnet ... Alt for jernbanen! sier Terje Børresen, byggeleder for Europas mest moderne kommunikasjonssystem. (Foto: Øystein Grue).

at mannskapet hadde nødvendig kompetanse for å utføre arbeidsoppgavene de ble satt til, samtidig som vi utviklet nye produksjonsmetoder.

### På den andre siden

Børresen er byggherrens representant i GSM-R-prosjektet - med Siemens som totalt ansvarlig for gjennomføring og tekniske leveranser og med Netel AS som entreprenør og Baneservice som underentreprenør. Han sitter på den andre siden av bordet i forhold til sine tidligere kolleger.

- Jeg trives og opplever at erfaringene jeg har med meg absolutt kommer til sin rett, sier Terje til Jernbanemagasinet.

### Testpilot

Da jernbanedirektøren foretok den første offisielle samtalen på det nye GSM-R-nettet fra Trondheim til et tog på sporet mellom Bodø og Rognan, var lokfører og byggeleder Terje Børresen den selvskrevne «testpilot» på en av Jernbaneverkets arbeidsmaskiner.

- Fallhøyden var ikke mindre for meg enn for Steinar Killi, ettersom jeg har vært ansvarlig for utførelsen av anlegget, innskyter Terje, som bidro til at den første oppringningen på nettet ble selve høydepunktet under samferdselskomiteens befaring på driftssenteret på Marienborg:

Steinar Killi overlot GSM-R telefonen

til komiteleder Petter Løvik, som ønsket byggelederen og prosjektet lykke til med innsatsen videre. Terje fant raskt tonen med Løvik og resten av komiteen over en høytalende telefon – med god radio- og TV-dekning.

- Vi vet jo fremdeles ikke hvordan politikerne har tenkt seg finansiering og gjennomføring av Fase II, sier GSM-R-byggelederen – med perspektiv ut over den utfordrende milepælen i oktober i år, da GSM-R skal være ferdig på Nordlandsbanen, Raumabanen og Rørosbanen.