KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 4 - APRIL 1997

NORSK JERNBANEPLAN

Med sakte fart mot målet

Fredag 18. april ble Stortingsmelding nr. 39 (1996 - 1997) presentert for offentligheten. I denne meldingen fikk vi vite hvor, hvordan og hvor mye Regjeringen foreslår å satse på Jernbaneverket de neste fire år. Planene for de siste seks år i perioden er imidlertid omtrent like skarpe som himmelen over skinnegangen på forsidebildet som pryder meldingen.

Mye er bra: Det står meget godt å lese om planene for utviklingen av jernbanen. Jernbaneverket har fått full oppslutning om nivået for midler til drift og vedlikehold av det nasjonale jernbanenettet. Regjeringen følger med få unntak styrets forslag til prioriteringer fullt ut. *MEN:* Investeringsnivået er omtrent det halve av det som Jernbaneverket har foreslått. Det betyr at gjennomføringstiden for prosjektene blir lang - bortimot dobbelt så lang som styret hadde ønsket seg.

Styret i Jernbaneverket har behandlet Norsk jernbaneplan på sitt møte 21. april. Redaksjonen har avventet denne behandling og slått opp NJP på eget oppslag inne i bladet som den viktigste saken i denne utgaven.

Side 4

SIKKERHETSTJENESTEN
Side 7 Kunnskapene skal testes hvert tredje år

RUSMIDLER
Side 8 Problemer som visker ut grensene

NY UNDERGANG
Side 18 Rask passasje uten avbitertang

Med Jesus i hjertet, bibelen på innerlomma, vår i luften og bensin på tanken møter han sine medmennesker med et fordomsfritt sinn *og et lite:*

- hei hei, livet er Harley dere!

Side 20

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

GRÅSKALLEN HOLDER BUDSJETTET

- 10. april ble en lunte tent midtveis mellom Finse og Haugastøl.
- Noen minutter senere smalt det, og 800 tonn granitt la seg i en pen røys.
- Det siste gjennomslaget på Bergensbanen i dette århundret var fullført.
- Begivenheten ble feiret på tradisjonelt vis med dram på røysa og eksemplarisk forbrødring mellom byggherrens og entreprenørens folk.

Side 12

Signaler

Samarbeid

Vi er mange som arbeider i Jernbaneverket, omkring 3500 personer. Vi har mange forskjellige roller og oppgaver og er fordelt på et stort antall enheter og avdelinger.

Det er summen av vår innsats som gjør jernbanen bedre. Men det er ikke nok ar vi hver for oss gjør en god innsats. Hvis denne innsatsen trekker i forskjellige retninger, kanskje til og med i motsatte retninger, så blir resultatet dårlig. Derfor er det så viktig at vi samarbeider.

For å være sikker på at vi drar i samme retning må vi ikke bare være opptatt av det vi selv har direkte ansvar for. Vi må hele tiden spørre oss om det vi gjør er bra for hele jernbanen i Norge, og om det til slutt bidrar til at passasjerene i togene blir mer fornøyde. Dette helhetssynet må gjennomsyre alt vi gjør.

I det daglige handler samarbeid om at vi er opptatt av å gi hverandre en hjelpende hånd. Ikke bare de nærmeste kollegaene trenger vår hjelp, men alle vi har kontakt med på jernbanen, bør vi tilby vår hjelp. Tenk om alle vi møtte på en arbeidsdag, spurte oss "Hva kan jeg gjøre for deg i dag?" Det ville ikke bare bli veldig hyggelig, men det ville også gjøre det veldig lett å få til et godt samarbeid.

Vi har gode eksempler på at samarbeidet fungerer godt i Jernbaneverket, I forbindelse med forberedelsene til flytogdriften har Baneservice i en periode behov for flere dyktige fagfolk enn det vi har i egne rekker. Vi har derfor bedt om en midlertidig tilførsel av et stort antall medarbeidere fra regionen til Baneservice. Jeg vil i den sammenheng rette en stor takk til de mange som har meldt seg frivillig til denne oppgaven. De har i praksis vist evnen til å tenke på hva som er viktig for hele jernbanen og å hjelpe til der det trengs.

Jeg vil også rette en stor takk til de ledere som har avgitt dyktige medarbeidere, og til de som har sørget for den praktiske tilretteleggingen av ressursoverføringen fra regionen til Baneservice. Samarbeidet om denne oppgaven har fungert meget godt.

La oss bygge videre på disse gode erfaringene i vårt daglige arbeid og når vi møter på nye, store utfordringer i fremtiden. Samarbeid er nøkkelen til å lykkes.

Med vennlig hilsen
Øyvind Solvang

Jeg utfordrer utbyggingsdirektør Jon Frøisland til å skrive neste lederartikkel.

Nytt sikkerhetsreglemenet

Den 08.06.97 trer det nye sikkerhetreglement i kraft og erstatter det gamle fra 1964. I den forbindelse vil det bli utført et omfattende opplæringsarbeid for instruktører og alt personale i sikkerhetstjeneste vil bli kalt inn til informasjonsmøter. Det nye reglement er i disse dager under utsendelse. Kjøreveien vil presentere det nye reglementet. Så følg med!

Lone Christensen

Togledelsen til JBV:

Partssammensatt utvalg

Det har ligget i luften stund og er nå endelig bekreftet i Stortingsmelding nr. 39. (1996 - 1997) om Norsk jernbaneplan: Togledelsen i NSB BA foreslås overført til Jernbaneverket med virkning fra 1. januar 1998. Jernbaneverket lå ørlite grann i forkant og hadde allerede nedsatt et partssammensatt utvalg som om kort tid skal komme med en tilråding om hvordan fogledelsen skal organiseres hos oss.

Vi i *Kjøreveien* har «tjuvstartet» og har allerede en stund hatt toglederne med i distribusjonen av bladet vårt. I så fall har de bare fått et forsprang i forhold til det generelle tilbud som nå går ut til alle kolleger, aktive i og pensjonister fra NSB, om å få *Kjøreveien* regelmessig.

Vi skal for øvrig komme tilbake til toglederne, deres syn på og forventninger til overgangen i et snarlig nummer.

Info-møter i sør

I løpet av vinteren og våren har Region Sør kjørt informasjonsmøter med ledelsen i fylkene, fylkeskommunene og vegkontorene for å informere om delingen av NSB og om nyskapningen Jernbaneverket. Det har selvfølgelig også blitt mye samtale omkring lokale saker og ønsker, ikke minst knyttet til NJP.

Det vil nok ta noe tid før delingen har festet seg hos alle, vi skal vel ikke vente annet.Møtene har vært nyttige og nødvendige; tilbakemeldingene fra deltakerne har vært entydig positive, - dette var nyttig!

Vi skal heller ikke underslå at vi hadde det hyggelig på møtene.

Hab.

JBVs virksomhetsplan

Virksomhetsplanlegging er kjent for de fleste i Jernbaneverket ut fra eget arbeidsområde. Nå foreligger samlet virksomhetsplan for Jernbaneverket for 1997, eller "VPL på aggregert nivå" som den også kalles. Ansvarlig for utarbeidelsen har vært kvalitetsseksjonen ved avdeling for organisasjon i direktoratet.

Forsiden på planen ser ut som vist på bildet; den har et omfang på ca. 20 sider, og den er trykt i et opplag som gjør at alle som ønsker det, skal kunne få sitt eksemplar. Men planen blir ikke sendt automatisk til alle. Tidligere erfaringer bl.a. fra Årsrapportdistribusjon i NSB tilsier at slik massedistribusjon *kan* bli oppfattet som sløsing. Det forutsettes derfor et signal - helst via sjefen din - dersom du og kollegaene dine ønsker Jernbaneverkets virksomhetsplan for 1997. Da oppnår vi både å få en struktur på distribusjonen, og du får fortalt sjefen din at

du er interssert i mer enn ditt eget arbeidsområde. Fra direktoratet blir planen sendt til alle hovedenheter for fordeling til neste ledernivå. Hvis det oppstår problemer med distribusjonen, er Geir Henriksen, JDOK, rett person å henvende seg til.

UIC-rapport syner:

Vi byggjer bra og effektivt

"The Cost of Railway Infrastructure" heiter ein 50 siders rapport frå UIC som vart lagd fram i november i fjor. "Lagd fram" er ein påstand med modifikasjonar, for eigentleg er rapporten ikkje frigjeven for publisering enno.

Vi tek likevel sjansen på å gje nokre glimtar frå dei internasjonale samanlikningane som er utførte. I ei tid med jernbaneplanar og komande ordskifte om investeringsmidlar til Jernbaneverket er det viktig at stortingsrepresentantane får vite at vi forvaltar midlane våre bra jamvel når vi samanliknar oss med store jernbaneland i Europa.

Sju jernbaner

Plansjef Ivar Hagland ved Jernbaneverket har vore vår mann i arbeidsgruppa som har samanlikna infrastrukturdata frå sju jernbaner. Det er *Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-lötschberg-Simplon* eller berre BLS i Sveits; *Ceske dráhy* eller CD i Tsjekkia; *Nederlandse Spoorwegen (NS); NSB* - eller nå Jernbaneverket i Norge; *Schweizerische Bundesbahnen (SBB); Societé Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB)* og endeleg *Societé Nationale des Chemins de fer Français (SNCF).*

Dobbeltsporet hevdar seg

Dei som har vore med i jernbanestellet i Noreg ei stund, veit at det på tvilsamt grunnlag har vore skreve og sagt ein del om Dobbeltsporet på Østfoldbanen om kostnadssprekkar og fordyring. UIC-rapporten slår fast at kostnadene her ligg meir enn 20 prosent under gjennomsnittet i Europa for liknande prosjekt. "Med unnatak for underbygnad(tele-/frostproblem) er anleggskostnadene spesielt låge i Noreg" står det å lese i rapporten.

Låge investeringskostnader

Med debatt om investeringsnivået i Noreg i kjømda gjer det godt å lese om "NSB" i rapporten. I det følgjande, omsette sitatet har vi berre brigda "NSB" til "Jernbaneverket":

"Jernbaneverket har avgjort låge investeringskostnader. Prosjektkostnadene er godt under gjennomsnittet sjølv om prosjektstandarden er etter måten høg. Sjølv relativt teknisk kompliserte prosjekt, slike som Gardermobanen kjem særs positivt ut etter europeiske tilhøve. Grunnar: enkle geologiske tilhøve, bygginga kan hovudsakleg gå føre seg utan brot i trafikken og ein nyttar utgrave materiale til betong og ballast."

Som ein forstår er ikkje heile Romeriksporten med i premissane for denne konklusjonen, men som ei generell utsegn står dette punktet godt som innspel til debatten kring investeringane i Jernbaneverket.

Investeringane er splitta opp på ulike kostnadselement. Jernbaneverket kjem godt under gjennomsnittet på støyskjermar, kulvertar og større betongbruer, men ligg noko over gjennomsnittet på underbygnaden og mindre bruer og undergangar.

Trass i dette kostnadsbiletet ligg investeringsnivået i Noreg særs lågt. Mælt i høve til banekilometer er det berre dei tsjekkiske jernbanene som får noko mindre kvart år til investeringar enn Jernbaneverket. Høgast ligg SBB og NS, og med den auken som er planlagd i Nederland fram mot årtusenskiftet, vil begge desse landa liggje på om lag 450 000 ECU pr. banekilometer i år 2000. Til samanlikning fekk Jernbaneverket i fjor berre i overkant av 30 000 ECU pr. banekilometer, praktisk talt det same som CD i Tsjekkia.

Vedlikehald og fornying

Når det gjeld vedlikehaldskostnader, ligg Noreg praktisk talt på gjennomsnittsstreken i faktiske utgifter.Når ein tek omsyn til korreksjonsfaktorar som ulik kjøpekraft, fordelinga på enkelt- og dobbeltspor og trafikkmengd på sporet, ligg Noreg under gjennomsnittsstreken med større fråstand. Ein del av forklaringa er færre sporvekslar hos oss enn i dei andre landa, men det er heller ikkje på dette feltet grunn til tru at Jernbaneverket sløser med midlane.

Som kjent frå annan stad i denne utgåva av *Kjøreveien* har Regjeringa følgt godt opp framlegget frå Jernbaneverket til satsing på vedlikehald og reinvesteringar i det nasjonale jernbanenettet. Forholdet mellom vedlikehald og fornying varierer elles mykje mellom dei ulike jernbanene i granskinga. Noreg ligg her om lag midt på treet. I Sveits og Tsjekkia nyttar ein ca. helvta av totalkostnadene på fornying, medan SNCF i Frankrike ikke ein gong nyttar så mykje som 20 prosent. Hos oss går om lag 35 prosent av kostnadene til fornying.

Til politikarane våre får vi seie: investeringar og fornying i dag, gjev redusert behov for vedlikehald i morgon.

Vidare arbeid

UIC har funne at dette samanlikningsarbeidet har gjeve verdfull informasjon, og arbeidsgruppa har rådd organisasjonen til å arbeide vidare med djupare analyser av kostnadene til infrastruktur. I ei oppfølging vil truleg såkalla livsløpskostnader spele ei viktig rolle. Kva er den optimale levetida for ulike infrastrukturkomponentar, og korleis kan ein strebe mot lågast moglege utgifter? Dette er to sentrale problemstillingar som arbeidsgruppa tilrår vert utgreidde. Og gjerne med fleire jernbaner i samanlikningstilfanget.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Norsk Jernbaneplan

Avventer Stortingsbehandlingen

Styret/styrene for Jernbaneverket og NSB BA ble orientert om forslaget til NJP på sitt møte 21. april. Den etterfølgende pressekonferansen, der foruten styreleder Arent M. Henriksen, også adm. direktør Osmund Ueland og direktør for strategi og samfunnskontakt i Jernbaneverket, Tor Saghaug var til stede, var ifølge styrelederen planlagt som et første møte med media etter tiltredelsen 1.12.96. Henriksen var i liten grad villig til å kommentere Regjeringens forslag til investeringsrammer konkret og ville ikke at NSB BA og Jernbaneverket skulle være aktive aktører i den politiske prosessen rundt NJP.

I sin generelle innledning mente Henriksen å ha funnet et taktomslag i satsingsvilje på jernbanen i 90-åra, og han fant det korrekt å avvente Stortingets behandling av NJP-forslaget. På spørsmål fra journalistene om situasjonen for Jernbaneverket i 1997 avviste han også at det var aktuelt å gå til Samferdselsdepartementet og Stortinget for å be om mer penger i år. Det etterslep som blir resultatet av dette inn i NJP-perioden, og som er omtalt i Uelands pressekommentar til NJP, ville man heller ikke utdype i pressekonferansen.

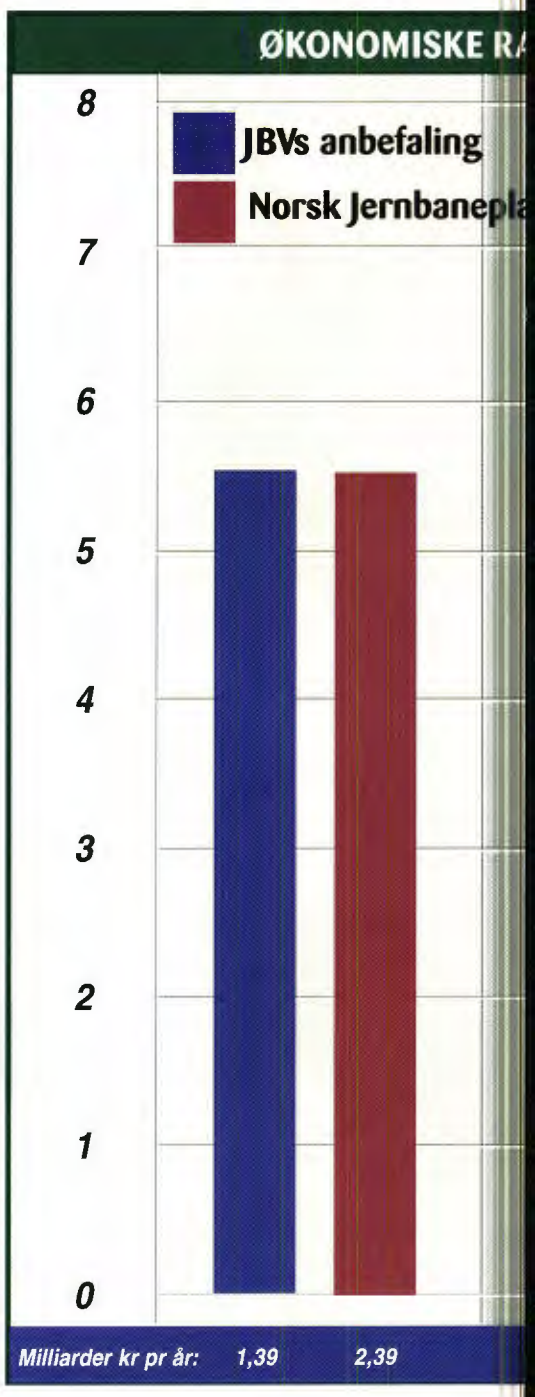
Færre krengetog?

Det mest konkrete som kom ut av pressekonferansen, var knyttet til forutsetningen om kjøp av krengetog fra Adtranz. Her innrømte Arent M. Henriksen at det å redusere antall krengetogsenheter i bestillingen var ett av de alternativ som måtte diskuteres. Endelig behandling av dette spørsmålet ville bli tatt på styremøtet i juni etter at Stortinget hadde diskutert Stortingsmelding nr. 39.

Målene står fast

Etter at det ble stilt spørsmål om "Effekt 600" på pressekonferansen opplyste Henriksen at målsettingen for denne effektiviseringen sto fast, og at man ville komme tilbake med status i neste styremøte.

Administrerende direktør i NSB BA og Jernbaneverket, Osmund Ueland, avsluttet pressekonferansen med å fortelle at materiellfornyelsen fulgte opptrukne planer, og at man ikke hadde funnet vesentlige feil i omstillingsprosessen. Han innrømte at 1997 var et vanskelig i år, men sto fast på prognosen om et overskudd for NSB BA på 200 mill. kroner i år 2000.



Uelands kommmentar

På fredag 18. april kom den første kommentar felles fra Jernbaneverket og NSB BA gjennom følgende pressekommentar fra adm. direktør Osmund Ueland:

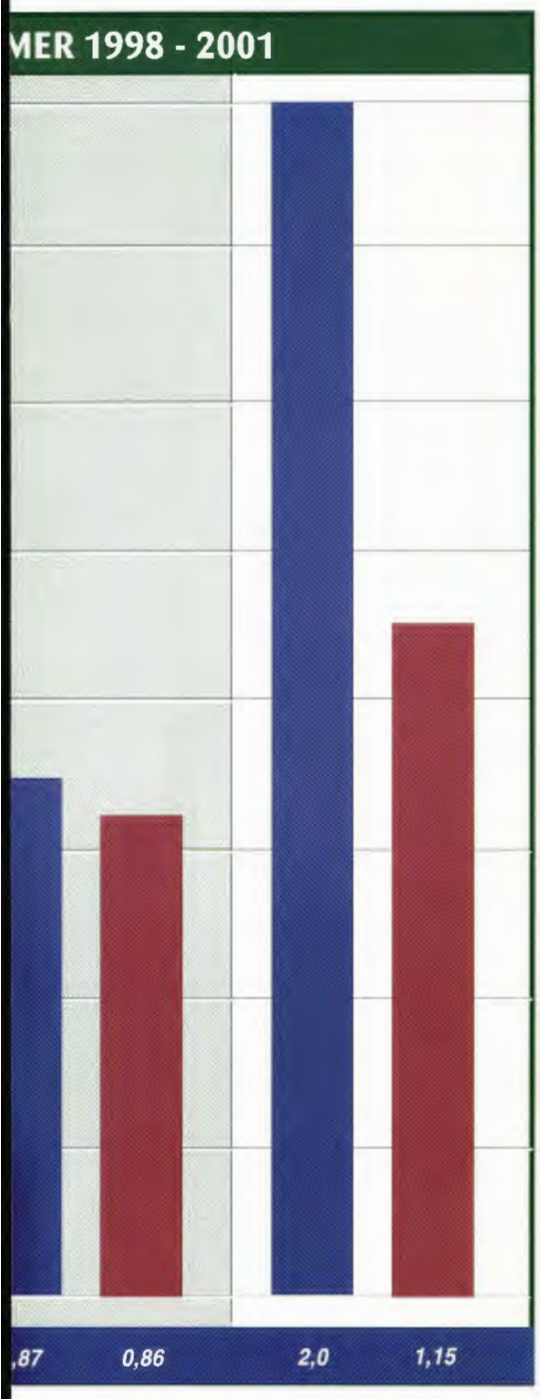
-Jeg konstaterer at meldingen er rettet inn mot de hovedprioriteringer og satsingsområder som er trukket opp og foreslått av styret. Dette gjelder nærtrafikknettet i og omkring de fire store byene, intercitynettet, Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen, spor- og terminalkapasitet i godstransporten og transportstandarden på det eksisterende jernbanenettet. Spesielt er det positivt at bevilgningene til drift og vedlikehold av jernbanens kjøreveg foreslås økt. Her har det vært et stort etterslep de siste årene. Bevilgningene vil være helt nødvendige for å sikre et driftsikkert og pålitelig jernbanenett.

Jeg er tilfreds med at rammen for offentlig kjøp av persontrafikktjenester fra NSB BA foreslås videreført omtrent på dagens nivå. Det betyr at det vil bli mulig å videreutvikle dagens togproduksjon og opprettholde trafikk som hovedsaklig begrunnes ut fra miljø-, distrikts- og transportstandardhensyn. Her skal NSB BA være et redskap for staten, og jernbanens tilbud skal peke seg ut som det klart beste alternativet for staten.

Investeringer i kjørevegen

Mulighetene og evnen til lønnsom og effektiv drift avhenger for en stor del av hvilke beløp som stilles til rådighet for Jernbaneverket til investeringer i jernbanens kjøreveg. Styret har tidligere understreket behovet for en høy ramme (2 milliarder kroner pr år), mens stortingsmeldingen legger opp til et gjennomsnittlig nivå på ca 1,15 milliarder kroner årlig i den første fireårsperioden. Dette er i realiteten en halvering i forhold til styrets forslag, blant annet på grunn av etterslep.

Det vil ta vesentlig lengre tid enn det styret foreslo, før en rekke prioriterte jernbaneprosjekter kan bli realisert. Hvor lenge vil i stor grad avhenge av om det lykkes å øke rammen utover i planperioden, samt resultatet av arbeidet med en ny "Oslopakke". Regjeringen viser til arbeidet med en



samlet plan for forsert kollektivutbygging i Oslo- og Akershusregionen. Her vil også behovet for alternative finansieringsformer for å få til en forsert utbygging på strekningene Skøyen-Asker og Oslo-Ski bli vurdert, i tråd med ønskene fra NSB BA og Jernbaneverket.

Stortingsmeldingen er i hovedsak rettet inn mot den første fireårsperioden og gir i mindre grad signaler om den langsiktige profilen.

Blant de prosjektene som det kan ta lengre tid å ferdigstille i forhold til styrets forslag, er utbyggingen av Vestfoldbanen, Østfoldbanen og dobbeltsporene i Oslo-området. Det samme gjelder Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen og Leangen godsterminal i Trondheim. Sammenkoplingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er ikke foreslått startet opp i tiårsperioden. Det er ikke tatt stilling til bygging av Ringeriksbanen i stortingsmeldingen.

Jeg registrerer også at Regjeringens forslag til kjørevegs-investeringer for å sikre best mulig effekt av krengetog på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen, er noe lavere enn det styret i NSB la til grunn for bestillingen av 16 nye krengetog. Styret vil avvente stortingsbehandlingen av jernbanemeldingen før avtalen med Adtranz om 16 nye krengetog eventuelt bekreftes.

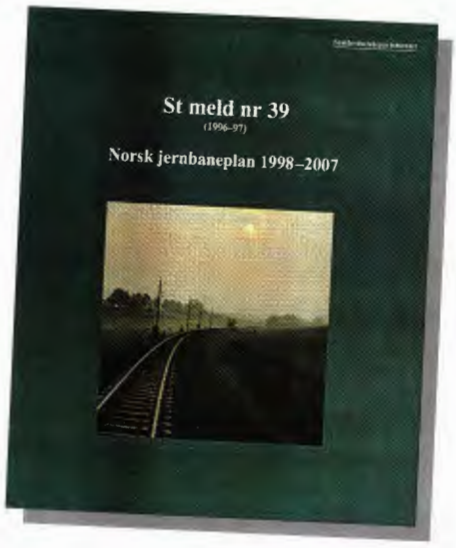
Konsekvenser av lave rammer

I styremøtet ble det lagt fram en oversikt over forskjellene mellom rammene i Stortingsmelding nr. 39 og JBVs forslag til investeringsrammer.

Regjeringen følger i sine prioriteringer Jernbaneverkets forslag i det aller meste, og i sum er den viktigste konsekvensen at det vil ta så mye mer tid å modernisere jernbanen i regjeringstempo. Moderniseringen av Vestfoldbanen vil med Regjeringens fart være ferdig omkring år 2030 og Østfoldbanen først fem år senere enn det igjen.

Ringeriksbanen var stoff i morgennyhetene 21. april da SVs Inge Myrvoll reiste spørsmålet om Regjeringen var å stole på i den såkalte "hestehandelen" med stamveg og Bergensbanens forkortelse. Hvis banen skal finansieres innenfor NJPs rammer, fastslår styret at byggestart først kan skje i neste planperiode, dvs. etter år 2007. Heller ikke sammenkoplingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen blir det penger til før 10-årsperioden er omme.

Jernbaneverkets forslag til krengetogstiltak på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen er i NJP-forslaget redusert fra 1,6 mrd. til 1,0 mrd. kroner. Styret for NSB BA vil gå nærmere gjennom regnestykkene og forutsetningene for avtalen om kjøp av



krengetog og avvente den endelige behandling av NJP i Stortinget før det eventuelt godkjenner kjøpsavtalen med Adtranz på Strømmen. Det synes imidlertid opplagt at en slik reduksjon vil kunne utfordre både kapasiteten og robustheten mot togforsinkelser med markedsmessige implikasjoner i krengetogsprosjektet.

For godstrafikken blir Ganddal terminalen ved Stavanger/Sandnes ferdig i første fireårs periode, mens ny godsterminal i Trondheim bare kan bli påbegynt. Av den siste årsak mister NSB Gods en årlig resultatforbedring på 30 mill. kroner, Men her har departementet sagt seg villig til å vurdere om NSB BA kan gis lov til å forskuttere investeringsbeløpet, og dette stiller styret seg positivt til.

Styret legger til slutt i sin vurdering vekt på og håp om at rammene til investeringer kan bli økt ut over Regjeringens forslag av tre grunner:

- Samferdselsdepartementets arbeid med en forsert utbygging av kollektivtrafikken i Oslo-området vil munne ut i en stortingsbehandling i 1998 eller 1999. Dette kan gi investeringsmidler til jernbanenettet.
- Ringeriksbanen kan komme til å bli behandlet uavhengig av rammene i NJP når departementet i løpet av planperioden kommer tilbake til dette spørsmålet
- Finansiering utenom statsbudsjettet er av Regjeringen satt på dagsordenen for bl.a. å skape et bredere finansielt grunnlag for å satse på jernbanen.

Mer om Jernbaneplanen på neste side

Norsk Jernbaneplan

-Som et middels regjeringsskifte!

Det var departementsråden som ga denne humoristiske beskrivelsen av det store oppbudet av mediefolk på Samferdselsdepartementets pressekonferanse 18. april. Absolutt alle var der, og det var ikke en gang sitteplasser nok i det store pressesenteret.

Ikke mindre enn fire stortingsmeldinger ble presentert av samferdselsministeren. De hadde numre fra 36 til 39 og omhandlet luft, veg og jernbane, samt en overgripende melding om «Avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998 - 2007». Den siste peker fremover, for mot slutten av pressekonferansen opplyste Sissel Rønbeck at det ved neste korsveg bare ville bli lagt fram én stortingsmelding om planene og rammene for samferdselspolitikken.

Alle medlingene var grønne - utenpå. Hvor grønn politikken inni var, divergerer mediene om i sine kommentarer til planene. Jernbanen som uttrykk for grønn, miljøvennlig transport sto i alle fall i sentrum for de frammøtte journalistenes spørrelyst. I hvert fall 80 prosent av spørsmålene dreiet seg om jernbanesaker.

-Var dette en offensiv jernbanesatsing?
- Hva med Ringeriksbanen, Gjøvikbanen, Vestfoldbanen og sammenkoplingen?
-Hva med krengetogbestillingen og arbeidsplassene på Adtranz/Strømmen?
-Hva med; hva med?

Ingen symbolikk i bildet

Internt i Jernbaneverket lurte noen på om forsidebildet på St. meld. nr. 39 (1996-97) Norsk jernbaneplan 1998-2007 var et uttrykk for satsingsviljen. Bildet viser en enkeltsporet trasé i en forholdsvis skarp kurve med gamle åk på tremaster. Men nei, fikk vi opplyst fra departementet. Bildet (som er tatt av den fotograferende lokfører Rune Fossum) ble valgt ut fra dets kunstneriske kvaliteter. Og statsråden innledet hele presentasjosnrunden med å sette samferdsel inn i Regjeringens helhetstenkning. Jobb nr. 1 var stadig jobb nr. 1, og siden sysselsetting, lav prisvekst, eldre og helse gikk foran, kom ikke samferdsel helt forrest i køen denne gangen, kunne Sissel Rønbeck opplyse.

Drift og vedlikehold

Statsråden sa at hun raskt hadde lagt til side tanken om å satse på store nybyggingsprosjekter i samferdselssektoren selv om dette i opg for seg kunne resultert i en bauta her eller der. Nå var det mer viktig å ta vare på det man hadde, mente hun, og i Jernbaneverket innebar denne meningen at vi har fått fullt gjennomslag for det vi har bedt om til drift og vedlikehold. Det er da også et av de punkter som har fått meget positiv mottakelse i kommentarene fra adm. direktør Osmund Ueland.

Statsråden nevnte likevel i sin omtale av NJP-meldingen, som hun presenterte først på pressekonferansen, utbyggingsprosjektene Skøyen-Sandvika, Barkåker-Tønsberg og de to godsterminalene i Sandnes og Trondheim. Hun nevnte selvsagt også milliarden til krengetogstiltak og mente at kapasitetsøkning og synlige materiellforbedringer ville styrke toget i konkurrransen mot biltrafikken til beste for miljøet. Og selv om nivået for investeringer i Jernbaneverket bare er halvparten av det vårt styre har bedt om, kunne statsråden hevde at det - i motsetning til veger og luftfart der det var en viss nedgang - i hvert fall var en videreføring av nåværende rammer.

-Fornuftig å avvente

NRK Sørlandssendinga hadde fått med seg pressekommentaren fra Osmund Ueland, og da sperrefristen var ute, ble statsråden bedt om å kommentere punktet om krengetogsbestillinger som var gjort med forbehold. Her hadde Rønbeck den kommentar at det uansett var fornuftig å avvente såvel Regjeringens forslag som Stortingets behandling av forslagene når så store bestillinger skulle plasseres. Hun syntes for øvrig 1 milliard var et ganske bra forslag om rammer til slike tiltak, selv om hun mintes at Jernbaneverket vel hadde bedt om ca. 1,5, slik hun uttrykte det.

Vegstellet tar seg av kollektivtrafikken

Tanker om et kollektivtrafikkdirektorat har vært oppe flere ganger, og Norsk jernbaneforbund har vært blant flere interessenter som har stil seg bak et slikt forslag. Her kunne stasråd Rønbeck opplyse at hun hadde avgjort at Vegdirektoratet og vegkontorene i fylkene skulle ta seg av slike kollektivtrafikkoppgaver. Det hadde vegmyndighetene gode forutsetninger for, mente statsråden.

Det er jo likevel ikke sikkert at alle er fornøyd med en slik plassering av ansvaret for kollektivtrafikkoppgavene, og kanskje har vårt eget styre ett og annet å si om det?

REIDAR SKAUG HØYMORK

Nytt sikkerhetsreglement

Mer krevende sikkerhetstester

For å vise at kunnskapen i sikkerhetstjeneste er holdt vedlike må alle med sikkerhetstjeneste (unntatt verksted-, lokstall,- og sambandspersonale) bestå en kontrollprøve hvert tredje år. Prøven er utarbeidet av Jernbaneskolen.

Banereparatør Jan Salvesen fikk få spørsmål under forelesningen på Hamar.

Kontrollen ordnes av regionalt sikkerhetskontor og består av en samling over en dag. Viktige temaer innenfor de områdene som vedkommende er godkjent for, skal gjennomgås. Nestenulykker og ulykker som har hendt i perioden, skal også gjennomgås for å forebygge nye tilfeller.

Prøven består av spørsmål med tre svaralternativer hvor det riktige må krysses av. For at man skal bestå, må 70% av svarene være riktige. De som ikke består prøven men har 60-69% riktige svar, gis adgang til ny informasjon og prøve, men kan ikke i mellomtiden utføre sikkerhetstjeneste. Avdekkes det store mangler i kunnskapene (mindre enn 60% riktige svar), eller vedkommende ikke består annen gangs prøve, må han eller hun snarest, og senest etter to måneder, avlegge ny fullstendig prøve i sikkerhetstjeneste.

For å opprettholde nødvendig beredskap kan personale, som til daglig ikke utfører sikkerhetstjeneste, innkalles til kontrollprøve hvert tredje år. En slik prøve kan kun foretas tre ganger. Deretter må det avlegges fullstendig prøve. Dette forekommer mye hos personale som har gått inn i administrativ tjeneste.

Hamar

Den 11.04.97 ble det foretatt prøve på Hamar av 10 ansatte innen linjen og signal. Jan Salvesen, JRØ og Reidar Brohjem, banereperatør og instruktør foreleste i stoffet. Det var en meget beskjeden gjeng som ikke stilte så mange spørsmål og var lite fornøyde med å bli innkalt på en fridag. Før jul 1996 ble det fra sentralt hold utsendt sirkulære som fortalte at prøvene kunne utsettes til det nye reglement skulle bli gjeldende. Imidlertid ble ikke reglementet ferdig til fastsatt tid, og det kom kontramelding. Kontrollprøvene skulle allikevel utføres etter det gamle reglementet. Det gjorde selvsagt at månedene gikk og kontrollprøvingen ble forsinket. Personale som hadde gått over tre år siden siste kontrollprøve, måtte i hui og hast kalles inn. Hvis ikke personalet kunne møte, måtte de ta ny fullstendig prøve også om det var sykdom inne i bildet.

Prøven er bygd opp på grunnlag av fire kategorier fra sikkerhetsreglementet:
sikring av tog og skift
sikring av personer
sikring av ferdsel
sikring av gods og det rullende materiell.

Under gjennomgåelsen kommer det frem et sprik mellom teori og praksis. Å utføre en jobb i samsvar med reglene, som er fra 1964, tar ofte lengre tid og virker "kronglete" for mange i sikkerhetstjeneste. Personalet fra Hamar ser tydelig frem til et nytt og mer moderne reglement.

Sikkerhetsgjengen på Hamar

Nytt reglement

Harald Dammen, Trafikksikkerhetssjef i Jernbaneverket opplyser følgende til Kjøreveien:

-I forbindelse med det nye sikkerhetsreglement som trer i kraft 08.06.97, vil det bli nye regler for kontrollprøver. Det vil bli opprettet en arbeidsgruppe som skal se på dette. Vi skal prøve å modernisere prøvene for det har vært spøkt med, at man nesten kan svare på spørsmålene i blinde, og at man vet alt på forhånd før prøven. Spørsmålene vil kanskje bli gradert og få en annen vanskelighetsgrad, sier Dammen.

Planen er at det nye reglement skal gjennomgås og forstås innen 01.06.97.

Fra gammelt til nytt

På Hamar besto alle prøven. Utad virker systemet for kontrollprøver ikke tilfredsstillende i forhold til dagens strenge krav til sikkerhet. Det er for lang tid mellom repetisjon og informasjon. Nå øyner vi imidlertid nye trender med nytt reglement på trappene og en gjennomgåelse av kontrollprøvene i ny arbeidsgruppe.

Lone Christensen

RUSMIDDELPOLITIKK OV

Initiativtakeren Ylva Risberg

NSB BA OG JERNBANEVERKET HAR NYLIG STÅTT SAMMEN I EN FELLES VÅRSAMLING I LYS AV AKAN, HER STOD HOVEDKONTAKTER FRA PERSONALET OG LEDELSEN SAMMEN I FORBINDELSE MED AT DET ER INNGÅTT EN AVTALE (ARBEIDSLIVETS KOMITE MOT ALKOHOLISME OG NARKOMANI) MED BEDRIFTENE.

Når rusmiddelproblematikk diskuteres, viskes grensene ut, både mellom enhetene våre og mellom leder og ansatt. Det gjelder å hjelpe ansatte med rusmiddelproblemer - uansett rang i rekkene.

Sikkerhetstjeneste og rusmidler

Live Henriksen, bedriftslege i Drammen og medlem i NSB BAs AKAN-utvalg, foreleste i temaet sikkerhetstjeneste kontra rusmiddelbruk. Deltakerne fikk utlevert en gruppeoppgave som utløste mange diskusjoner omkring spørsmålet om ansatte med rusproblemer skal tas ut av sikkerhetstjeneste. En annen problemstilling var om risikoen for å miste sikkerhetstjenesten øker dekkmekanismen og vedkommendes egen terskel for å be om hjelp. Henriksen kunne fortelle at hver sak må behandles individuelt, og at det ikke finnes generelt gode løsninger på rusproblematikk.

AKAN

Ylva Risberg, Konsernstab Helse, Miljø og Sikkerhet og ansvarlig for avtalen med AKAN, fortale at begynnelsen til AKAN-samarbeidet oppsto da tidligere konsernoverlege Anders Baalsrud satte saken på dagsordenen i SAMU. I 1994 ble det opprettet en arbeidsgruppe, og i 1995 ble et ukast til rusmiddelpolitikk ferdigstilt, hvor også AKAN ble implementert. Dette skulle være et konkret og praktisk nyttig redskap for ledere når de står overfor oppgaven å håndtere rusmiddelproblematikk.

AKAN ble etablert i 1963 av LO og NAF. Senere kom også Staten med i samarbeidet. AKAN er ingen medlemsorganisasjon. Alle bedrifter som ønsker hjelp i sitt rusmiddelarbeid, kan ta kontakt med AKAN som går på tvers av privat og offentlig virksomhet. AKANs styre er partssammensatt. Når en AKAN avtale blir inngått, har både arbeidsgiver og ansatte forpliktet seg til å følge retningslinjer vedtatt i bedriftens arbeidsmiljøutvalg.

- Ta fatt! - vær ikke tafatt

Kjell A. Maalø fra AKAN var til stede på samlingen og poengterte raskt at AKAN IKKE er en avholdsbevegelse.

-Vi er faglige rådgivere for ansatte med rusproblemer og prøver å skape holdninger og drive forebyggende arbeid, sa Maalø.

-Misbruk blant kvinner er stigende, og 30% av all misbruk i norsk arbeidsliv tilskrives kvinner. Vi prøver å være fleksible med behandlingstilbud fordi kvinner og menn trenger forskjellige behandlingstilbud. På denne samlingen har jeg merket at det er misnøye med at lederne i Jernbaneverket og NSB BA ikke tar fatt i rusmiddelproblematikken. Dette gjør igjen at AKAN og bedriftshelsetjenesten får problemer med å utføre sin jobb. AKANs store styrke er at den ansattes rusmiddelproblem blir en felles sak for leder, tillitsvalgt, AKAN -kontakt og misbrukeren selv. Når arbeidsgiver setter ned foten for misbruket, vil familien også bli hjulpet. Familien vil bli innkalt, og det blir en dialog om misbruket, sa Maalø.

Hvem drikker?

Rusmidler blir brukt i alle samfunnslag, og ca. 90% av den voksne befolkningen i Norge er brukere av alkohol fra tid til annen. Åtte prosent av brukerne står for ca. 40% av totalforbruket. Det er her vi finner "storkonsumentene". Tallmessig er imidlertid gruppen "normalbrukere" meget stor. Forskning viser at denne gruppen står for like mange skader, uhell og ulykker som "storkonsumentene" gjør. I arbeidslivet er det "normalbrukerne" som er i flertall. Derfor er det viktig å lage en strategi som retter seg mot all bruk av rusmidler i arbeidssammenheng.

-Tillit og åpenhet er viktigst

Svein Rune Jacobsen, hovedkontakt på Grorud verksted:

-Vi startet med AKAN på Grorud i 1989. Vi prøvde først, men måtte justere oss. Det var vanskelig å skape tillit mellom dem som hadde rusproblemer, ledelsen og oss. Det var først i 1995/1996 at folk begynte å skjønne at det er et hjelpende og ikke straffende tiltak. Nå har folk selv søkt hjelp. Vi har hatt en veldig god oppslutning. Det er positivt for bedriften å ha et AKAN -samarbeid. Det gir mindre sykdom, bedre overholdelse av arbeidstiden, og bringer misbrukeren ut av et fast mønster som ikke fungerer i forhold til andre. Et menneske kan ha rusproblemer i 15 år før det merkes på arbeidsplassen fordi de er så gode til å skjule det.

- Hvordan går dere frem på Grorud?

- Vi opererer med at vedkommende med

R BEDRIFTSGRENSENE

Livlig diskusjon omkring rusmisbruk

problemer kommer til meg. Jeg tar kontakt med bedriftshelsetjenesten som igjen bringer vedkommende videre til poliklinisk behandlingsklinikk som vurderer deres sykdomstilfelle. Vi skriver en AKAN-kontrakt. Den skal være til hjelp for vedkommende. I denne kontrakten kan f.eks. retten til tre dagers egenmelding falle bort. Ved sykdom får vedkommende besøk av leder/ AKAN-kontakt uansett sykdom. Taushetsplikten mellom leder og bedriftshelsetjenesten opphører i forbindelsen med rusmiddelbruken. Leder og ansatt er ansvarlig for at kontrakten etterleves.

Lederoppslutning og informasjon

- Hva er vanskelig i arbeidet?

- Det vanskeligste er de som blir tatt i tjenesten. De verste tidene er jul og påske. Misbrukeren er ofte alene i høytidene, og min erfaring er at jobben er det viktigste i misbrukerens liv. Jobben går foran familien, det vil si at misbrukeren før går fra familien enn han eller hun ofrer jobben. Tillit fra de ansatte er vanskelig. Vi har hatt informasjonsmøter for alle ansatte, og våre ledere har støttet godt opp om arbeidet. I tillegg har vi hatt kurs for ledere, ansatte, tillitsvalgte og verneombud. Hvis vi ikke har våre ledere med i arbeidet, hjelper det ikke hvor mye vi vil.

- Hvilke resultater har dere fått på Grorud?

- Vi har fått tillit og åpenhet mellom de ansatte, ledere og oss. At det erkjente antallet misbrukere har blitt fordoblet, ser vi bare på som et sunnhetstegn. Økningen består av misbrukere som har kommet ut av mørket i dobbelt forstand. Nå tør ansatte å stå frem med sine problemer, og de vet de blir tatt vare på. De aller fleste oppsøker hjelp selv.

- Hvilke utfordringer ligger foran dere?

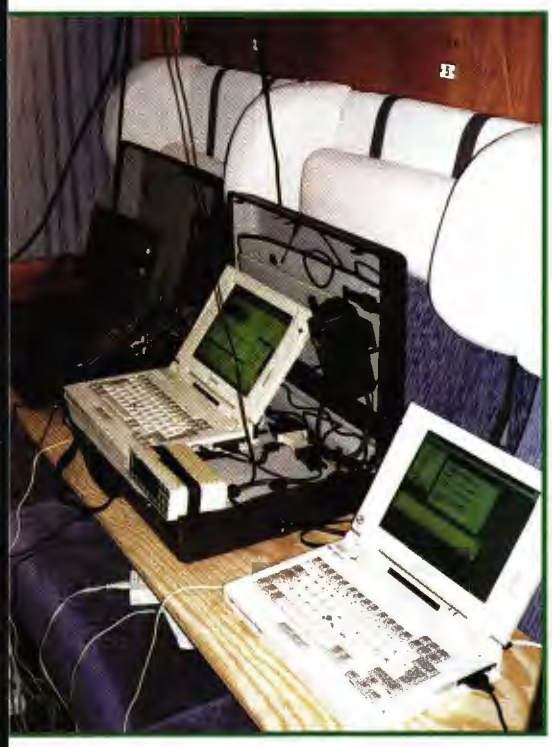
- Vi har fått Lodalen under oss, og det innebærer at vi må tilpasse tilbudet til de som jobber skift. Det blir vanskeligere å informere, og opplegget må forandres. Men jeg har tro på det, og for å drive et sunt AKAN er forebygging og informasjon jevnlig nødvendig.

Velkommen til AKAN

Det er ikke tvil om at det er noe godt som har skjedd i vår historie. Våre ansatte fortjener å bli tatt vare på og å få hjelp. Ledere får større innsikt i problemet, og i tillegg får de et verktøy å bruke når rusmisbruk hos en ansatt er et faktum. Det vil være sunt med en diskusjon rundt temaet, og med AKAN og ny rusmiddelpolitikk vil det som har vært en stort problem og tabu, bli satt på dagsordenen. Både Jernbaneverket og NSB BA vil vokse på dette.

LONE CHRISTENSEN

Telenor og Netcom i samme - TOG:



Det sammenhengende grønne sporet mellom Østfold-byene trenger ikke være din sannhet i mobil-telefonen, men det ser lovende ut...

Dekningskame på måling

Bruker du mobiltelefon på togreiser? Har du ergret deg over brutt forbindelse og lurt på om et annet system er bedre enn det du har? Hvordan er egentlig dekningsforholdene for mobiltelefonnettet når du ringer fra eller blir oppringt på toget? Slutt med å lure - bli med Espen Bø, Telenor Mobil og Netcom på en lang togreise og få svar på spørsmålene.

Prosjektet "Dekningsmålinger NMT 450 - NMT 900 - GSM" hadde egentlig som mål å måle feltstyrke og anvendelighet for mobiltelefon på tog i den sørlige delen av Norge opp til Grong i Nord-Trøndelag. Naturkreftene satte imidlertid et ettertrykkelig punktum for målingene i Jevika ved Steinkjer da jernbanesporet ble borte!

-Vi har likevel oppnådd det som var målet med prosjektet, og nå gjenstår bare rapportskrivingen, sier prosjektleder Espen Bø fra Jernbaneverket, Ingeniørtjenesten.

Prosjektlederen ser uforskammet ung ut og er da heller ikke mer enn 24 år gammel. Når det gjelder rette og gale sider av Mjøsa, skal vi være meget forsiktige, men på spørsmål bekrefter n´Espen at språket hans nok bærer en viss etterklang fra hans barndoms bygd i Moelv på østsida, kanskje ispedd enkelte vendinger fra den andre sida fra tida på Gjøvik Ingeniørhøyskole der han la grunnlaget for sin snart ett år gamle karriere i Ingeniørtjenestens telefoniske sfære.

GSM eller NMT?

-Hva er mest fornuftig å satse på av GSM eller NMT, Espen?

-Det er det ikke mulig å svare helt entydig på; det avhenger helt av hvor du skal bruke telefonen og hvilke funksjoner som er viktige for deg i tilknytning til mobiltelefonen. Nordisk Mobil Telefon - NMT- har eksistert en stund; er i praksis ferdig utbygd og har, særlig NMT 450, en rimelig god dekning også utenfor allfarveg. GSM er framtidas system. Den er godt utbygd i Sør-Norge. Dekningsgraden følger stort sett veg-utbyggingen og befolkningskonsentrasjonene og blir stadig bedre. GSM finner raskere fram til beste basestasjon enn NMT; den har ikke den samme begrensede rekkevidde i Europa som NMT, og du slipper å tenke nasjonale prefikser og endring av landskode når du passerer en grense.

For de teknologisk mer avanserte lesere kan vi opplyse at Espen Bø som forskjell på systemene forteller at NMT er et analogt system, mens GSM er digitalt. Hvis man er mer opptatt av forskjellen i praksis enn i navnet, kan man bite seg merke i at GSM i tillegg til å være raskere også er det eneste systemet som lar seg kombinere med avansert datautstyr.

-Hvis det er bruken et bestemt sted i Norge i dag, f. eks. en hytte på fjellet, som er hovedbruksområdet, kan du spørre våre to konkurrerende toggjester til råds, eventuelt låne og prøve ulike systemtelefoner på det konkrete stedet. Og når det gjelder planer om utbygging, er du nødt til å spørre selskapene, slik som vi gjorde i tilknytning til vår måleundersøkelse, svarer Espen Bø.

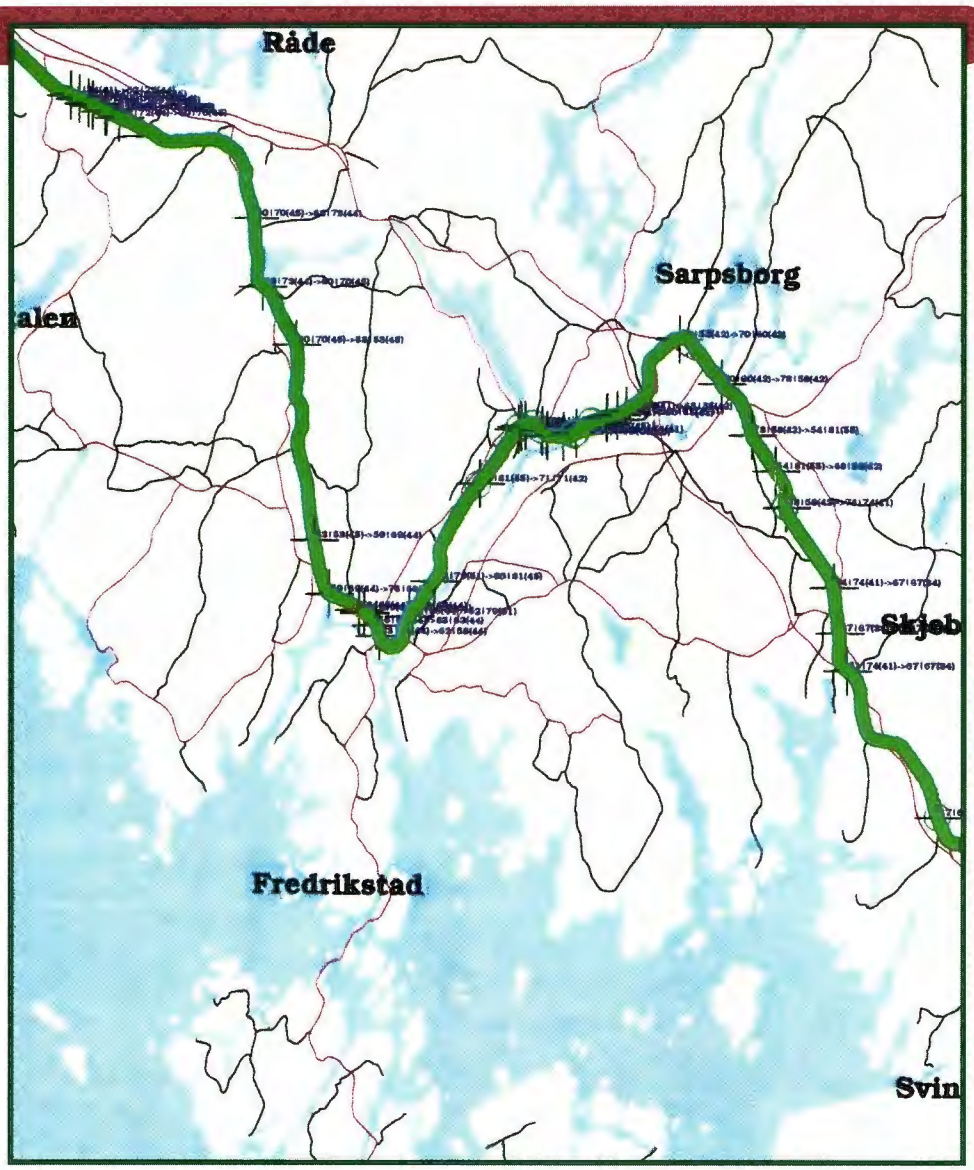
Gjennomføringen

Det er den stadig omseggripende bruken av mobiltelefoner i Norge og togpassajerenes

Prosjektlederen Espen Bø i midten, flankert av Leif Dahle fra Telenor Mobilog avd. ing. Heiki Neskvem fra Ingeniørtjenesten t.h.

Konkurrerentene målte dekningen i hver sin kupé

ratene



forventninger til bruk om bord i tog som er bakgrunnen for den undersøkelse som Ingeniørtjenesten gjennom prosjektleder Bø har styrt. Oppdragsgiver har vært teleseksjonen i teknisk kontor i myndighetsavdelingen i Direktoratet.

Første fase, som ble gjennomført i fjor høst, omfattet de sterkest trafikkerte sterkningene i østlandsområdet, Jernbaneverkets hovedstrekninger. Fase 2, som omfatter de noe mindre trafikkerte sterkningene, er gjennomført i vinter.

Svensk målevogn

Som vi har fortalt tidligere, vil Jernbaneverkets nye, italienske målevogn bli utstyrt slik at den også kan måle telefonisk feltstyrke. Denne gangen måtte vi imidlertid atter ty til svenskene, til Statens Järnvägar, som leide oss en egnet målevogn for denne type målinger.

Selv med to harde konkurrenter om bord i samme vogn - om enn i ulike kupeer - var det en gemyttlig stemning hele vegen, både i høst og i vinter, kunne Espen Bø fortelle.

-Både Telenor Mobil og Netcom målte både sitt eget og konkurrentes nett, forteller Espen som noterte at enkelte forskjeller ble registrert for videre oppfølging uten at det ble mobbing av det.

Resultatene

-La meg først opplyse at resultatene ikke kan oversettes direkte til hvordan kvaliteten kan oppleves stabilt hos enhver vanlig telefonbruker, sier Espen Bø. Det henger for det første sammen med at vår målevogn hadde utvendige antenner. Den skjerming som en telefonerende togpassasjer med vanlig antenne på telefonen vil oppleve inne i en vogn, er ikke fanget opp av våre målinger. Dessuten er det slik at dekningsgraden normalt kan variere fra dag til dag avhengig av spesielle forhold. Vi har målt kun én gang, og de to selskapene nyttet også noe forskjellige metoder. Den ene målte kontinuerlig, mens den andre nyttet 20 sekunders intervall med 10 sekunders pauser.

-Men når vi ser stort på slike forbehold, kan det konstateres at vi med unntak av tunneler har en meget god dekning i det sentrale østlandsområdet. Det gjelder samtlige av de tre undersøkte systemene.

Input til selskapene

Jernbaneverket betrakter resultatene av dekningsmålingene som et viktig materiale og et utgangspunkt for et fremtidig samarbeid med operatørselskapene. Det er neppe slik at dekningsgraden om bord på tog blir et sentralt konkurranseelement i knvingen mellom de to nåværende eller andre fremtidige operatører. Men når man likevel skal bygge GSM videre ut, er det rimelig å forvente at man vil ta sikte på å tette de hull som målingene har avdekket.

-Hjelpsomhet overalt

Målevognkjøringen ble delvis utført med lok og målevogn som eget tog; dels med vogna tilkoplet ordinære tog i rute. Det er derfor nærliggende å spørre en fersk jernbanemann om hvordan han opplevde møtet med det påståtte NSB-byråkratiet.

-Byråkrati? - Det var lutter velvilje på alle kanter. Hvis den hjelpsomhet og smidighet som vårt prosjekt ble møtt med, er byråkrati, så får jeg håpe NSB tar vare på den tradisjonen sier Ingeniørtjenestens Espen Bø til slutt.

REIDAR SKAUG HØYMORK

Byggeleder Knut Edmund Knutsen, anleggsleder Sverre Måge, transportkoordinator Knut Helge Byrkje og utbyggingsdirektør Jon Frøisland markerer gjennomslaget på tradisjonelt vis. Måge er fra Eeg-Henriksen, de øvrige fra Jernbaneverket. De er langt fra Romeriksporten...

Budsjettet holdes

- Eeg-Henriksens folk har drevet 2 510 meter tunnel på 320 dager. Det er sånn passe. Men når vi tar med i betraktningen at 80 % av sikringsarbeidet er utført, er vi godt fornøyd med det som er gjort.
Uttalelsen kom fra utbyggingsdirektør Jon Frøisland som ikke la skjul på at han likte det han så da gjennomslaget på Gråskallen tunnel ble markert.

Det er sjelden vi opplever et så ukontroversielt anlegg som dette, sa Frøisland. - Det skyldes at entreprenøren har dyktige ledere som gir de riktige signalene, og at alle har god nok kompetanse. Dette blir et førsteklasses anlegg, hvis dere fortsetter i samme stilen, sa han.

Gode grunnforhold har vært en medvirkende årsak til at det har gått så bra på dette anlegget. Fjelkvaliteten er bra - det har gått med mindre enn 60 % av normalt antall sikringsbolter, og det har vært lite vannlekkasje. Bare 15-20 % av tunnelflaten er dekket med PE-skum.

Frøisland har godt håp om å unngå overskridelser: - Når tunnelen er ferdig drevet, er det lite risiko forbundet med det gjenstående arbeidet. Vi føler at vi nå har rimelig god kontroll over situasjonen. Vi har til og med mulighet til å komme ut med pluss, sier han til Kjøreveien.

Om utgiftene er under kontroll, er inntektene til gjengjeld mer usikre. Eeg-Henriksen, som har drevet tunnelen og utfører grunnarbeidet i dagen, har frist til 1. mai neste år. Etter all sannsynlighet vil entreprenøren gjøre seg ferdig før den neste snøen kommer. Hvis de bevilgende myndigheter viser velvilje, kan Gråskallenparsellen åpnes før vinteren 1998/99, men de siste signalene fra Regjeringen tyder ikke på at man skal ta det for gitt.

De totale omkostningene for hele parsellen er beregnet til 250 millioner 1996-kroner. For dette beløpet får man 3 km enkeltsporet bane i dagen, 2 510 meter fjelltunnel og 190 meter betongoverbygg. I tunnelen skal det bli et 900 meter langt krysningsspor med en effektiv lengde på 700 meter. Ut fra krysningssporet skal det gå et 40 meter langt buttspor for hensetting av snøryddingsmateriell o. l. Tunnelen har et utsprengt profil på 60 kvm der det er enkeltspor. Over krysningssporet er profilet 95 kvm.

Anders Haakonsen

DET GÅR U

Norges første Cat 980 G har gått i Gråskallen tunnel. Maskinkjører Frode

Romslig EU-standard

Beltelasteren har sagt takk for seg i norske jernbanetunn som så smale at en stor hjullaster ikke kan stå ved siden følger vi den romslige EU-standarden som har plass til e

Det er dimensjoner over EUs standard. En enkeltsporet tunnel skal ha et tverrsnitt på hele 60 kvm. Utsprengt bredde er 7,1 meter! Sikkerhet er et av hensynene som ligger bak. Et menneske skal kunne stå trygt inntil tunnelveggen når toget kommer. Kapasitet er et annet hensyn, tunnelen skal ikke være en flaskehals for bred last. Komfort er også ivaretatt. Passasjerene skal ikke oppleve et sjenerende lufttrykk i det toget kjører inn i en tunnel med stor hastighet.

For lite kraft på hjul

Gråskallen tunnel er den første fjelltunnel i Norge som får denne standarden. De som hittil er drevet, er så smale at entreprenørene har måttet bruke utradisjonelt utstyr. Cat 980 som har en skuffe på 6 kubikkmeter, har hatt en dominerende posisjon i norske veitunneler, men den har vært for stor i enkeltsporete jernbanetunneler. En hjullaster som er så liten at den får plass ved siden av en lastebil, får ikke tilstrekkelig kraft på skuffen til å laste den grove sprengsteinen.

Løsningen har vært beltelaster. Det ble brukt blant annet i Finsetunnelen. Beltene gir skikkelig fraspark selv om maskinen er liten. Problemet var kapasiteten. En liten beltelaster får ikke så mye på skuffen som en stor hjullaster, og er dessuten langsommere å manøvrere.

NNA I GRÅSKALLEN

hus kan ikke få fullrost den nye modellen.

på høyfjellet

r. Den har vært god å ha i enkeltsporete tunneler en lastebil. Slike tunneler sprenges ikke lenger. Nå ullaster som er stor nok til å lempe sprengstein.

Fornøyde brukere

Nå tilhører dette problemet fortiden. Eeg-Henriksen som har drevet Gråskallen tunnel, markerte den nye tiden ved å gå til anskaffelse av Norges første Cat 980 G, Caterpillars nye stolthet. Skal man tro de som har prøvd ut maskinen under tøffe forhold på høyfjellet, har produsenten all mulig grunn til å være stolt.

Maskinkjører Frode Øvsthus hos Eeg-Henriksen har bare lovord om nyskapningen: - Oversikten er blitt mye bedre enn den var på forgjengeren, hytta er tettere og bedre lydisolert, brytere og spaker er riktig plassert og kan nås uten store bevegelser. Når man flytter stolen, følger spakene med. Bevegelsene på rattet er mindre, en kvart omdreining gir maksimal sving. Med denne maskinen kan jeg kjøre et helt skift med vekseldrift uten å slite meg ut, sier Øvsthus.

Anleggsleder Sverre Måge er også godt fornøyd med 980 G. - Maskinen er utstyrt med et vannfilter som fjerner partikler og fungerer som en slags katalysator. Vi merker at luften i tunnelen er vesentlig bedre enn da vi brukte andre maskiner tidligere. Dessuten har denne en mye mer slitesterk motor enn forgjengeren. Spesielt etter at den hadde gått mer enn 1 000 timer, ble dette tydelig, sier Måge.

ANDERS HAAKONSEN

Med Beilhack til gjennomslag

Dette er ikke en underjordisk lagerhall, det er en enkeltsporet jernbanetunnel! Den nye EU-standarden gir god plass til å markere gjennomslag.

10. april kl. 13.30 ble en lunte tent i Gråskallen tunnel midtveis mellom Finse og Haugastøl. Noen minutter senere smalt det, og 800 tonn granitt la seg i en pen røys. Det siste gjennomslaget på Bergensbanen i dette århundret var fullført.

Begivenheten ble feiret på tradisjonelt vis med dram på røysa og eksemplarisk forbrødring mellom byggherrens og entreprenørens folk. Pressefolk og andre innbudte gjester var det derimot sparsomt med. Forklaringen var enkel. Med de snømengdene og de værforholdene som har vært på fjellet i vinter, tok ikke Jernbaneverket sjansen på å sende noe materiell ut på linjen som ikke kunne gjøre nytte for seg. De innbudte ble derfor sendt fra Finse til tunnelinnslaget med Beilhack. Den er dårlig egnet for transport av store folkemengder.

Valget av materiell viste seg å være klokt. Den store dagen kom med stiv kuling med storm i kastene, og Beilhacken måtte hive unna atskillige tonn snø på sin vei til det store smellet.

Det er nettopp de harde værforholdene som har ført til at Gråskallen tunnel er blitt sprengt. Tunnelen inngår i en ny parsell med en totallengde på 5,7 km. Den erstatter en del av banen som fortsatt ligger der Bergensbanens ble lagt i begynnelsen av dette århundret. Denne strekningen krever stor innsats for å holdes åpen vinterstid.

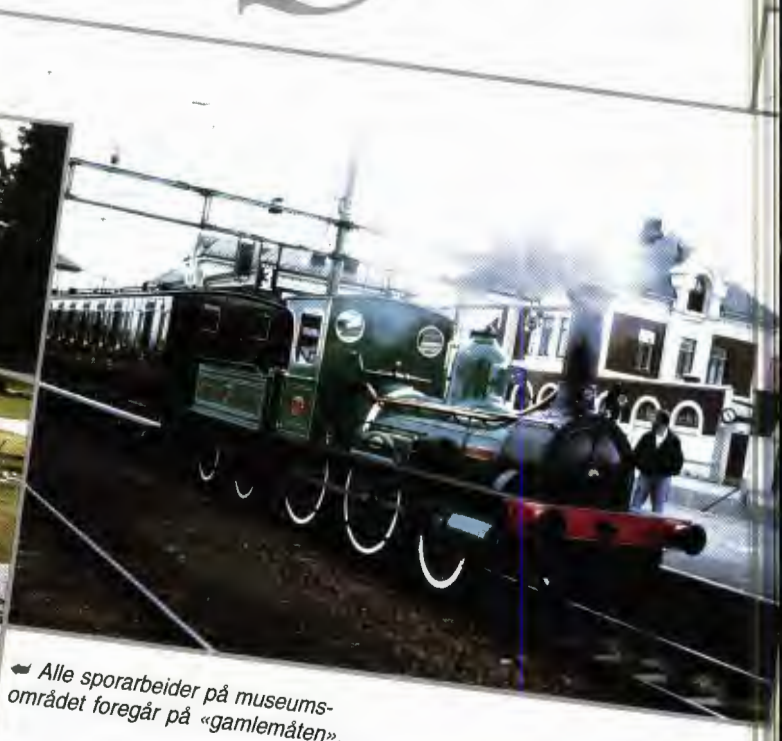
Den nye strekningen blir mye lettere å holde fri for snø. Der den ikke går i tunnel, ligger den høyt i terrenget. Dessuten blir det et dypt savnet krysningsspor inne i tunnelen. De 26 kilometrene mellom Finse og Haugastøl er i dag den lengste strekningen på Bergensbanen uten krysningsmuligheter. Dette er spesielt merkbart ved forsinkelser.

Når snøen er borte, kan man fortsatt se rester av et krysningsspor på Tunga på den gamle banestrekningen. Det ble nedlagt tidlig på 70-tallet siden fordi det var håpløst å holde det i drift om vinteren, ikke minst fordi sporvekslene ble begravd i snø.

Snøen har også laget mange vanskeligheter for arbeidet med Gråskallen tunnel. Det meste av sprengsteinen er brukt i fylling for den delen av banen som går i dagen. På denne korte strekningen fra tunnelinnslaget til tippen har det flere ganger vært nødvendig med kolonnekjøring for lastebilene. Radiosamband mellom bilene har også vært nødvendig for å hindre kollisjoner når det har blåst som verst. To ganger har sikten vært så dårlig at man måtte vente med å kjøre ut stein til været bedret seg.

Anders Haakonsen

Norsk Jern



Alle sporarbeider på museumsområdet foregår på «gamlemåten».

Med sine 12 faste ansatte og et årsbudjett på 8 mill. kr. er Norsk Jernbanemuseum den minste enheten i Jernbaneverket. Ikke desto mindre er det en viktig enhet.

Avdelingsbibliotekar Anne Marit Skattum og kontorfullmektig Ingeborg Stramrud gir deg god service på biblioteket.

Alle større statsinstitusjoner er pålagt å dokumentere sin egen fortid. Norsk Jernbanemuseum har i oppgave å dokumentere og formidle den norske jernbanehistorien. Selv om museet er organisert i Jernbaneverket, er det ikke noe vanlig firmamuseum i snever forstand. Det har hele jernbanefeltet som arbeidsområde. I prinsippet betyr det alle aktører som har drevet eller kommer til å drive jernbane i Norge.

Materiell dominerer

Museets hovedinteresse er den materielle siden av historien. Det skal dokumentere alle de «jernbanetingene» vi omgir oss med til daglig. Dokumentere betyr i dette tilfellet ikke bare å samle på gjenstander, men også annen dokumentasjon i form av fotos, film, tegninger skriftlig materiale osv. Vanlig arkivmateriale er det imidlertid arkivverket som har ansvaret for.

Broket historie

I 1996 feiret museet sitt 100-års jubileum og kunne vise tilbake på en organisatorisk sett broket historie. Frem til 1946 var museet et privat foretakende. Det var riktignok drevet av jernbanefolk og finansiert av jernbanen, men i prinsippet var var det selvstendig i forhold til NSB. NSBs eierskap ble formalisert i 1946 ved at museet ble lagt under distriktssjefen på Hamar under navnet NSB Jernbanemuseet eller «Jernbanemuseet», som det ble hetende i dagligtale.

Etter avviklingen av distriktsordningen har museet hatt forskjellige plasseringer i NSBs stabsapparat til det ble flyttet til Banedivisjonen i 1996. Ved opprettelsen av Jernbaneverket 1.12.1996 tok museet tilbake sitt gamle navn fra før 1946, nemlig Norsk Jernbanemuseum.

Kulturhistorie

De fleste ser for seg et jernbanemuseum som et typisk teknisk museum, dvs. et sted hvor en kan beskue ulike typer lokomotiver og annen teknologi som skal til for å fremføre tog. Norsk Jernbanemuseum er også et slikt museum, men det legger vel så stor vekt på å betrakte jernbanen i et bredere kulturhistorisk lys. Det er en av grunnene til at museet er anlagt som et friluftsmuseum etter tradisjonelt nordisk mønster. Den besøkende får straks et inntrykk av at jernbanen består av mer enn lokomotiver og vogner: i parken dominerer bygninger av forskjellig art, stasjoner, stillverk, vokterbolig, uthus osv. Mellom

Den minste enheten i Jernbaneverket:

banemuseum

Det nyrestaurerte karéttoget på Hamar 1996.

Norsk Jernbanemuseum har utviklet stor kompetanse på vognrestaurering. Her ses karét 369 før og etter behandling.

husene er der skinnegang og signalanlegg.

Museet har også innendørs utstillingslokaler og har som mål å lage minst én ny større utstilling i året, men slike prosjekter er sterkt økonomiavhengige.

Museet har også togdrift i egen regi.

Ny stolthet

Nytt av jubileumsåret var det såkalte «Karéttoget», norges eldste kjørbare togmateriell som sto frem i nyretstaurert utgave i juni. Lokomotivet er det velkjente nr. 17, «Caroline», bygget for Kongsvingerbanen i 1861. Vognene er karéter med utvendig stigbrett. En del av vognrestaureringen er utført av museets egne folk, og arbeidet har gitt museet en unik kompetanse på slik restaurering.

En sentral del av museet er biblioteket med historisk spesiallitteratur om jernbane. Det inneholder store mengder av NSBs og Hovedbanens trykk, sirkulærer og publikasjoner sammen med andre bøker om transport og reiseliv. Under biblioteket sorterer også museets store fotosamling. Det er et uhyre verdifullt historisk materiale som er mye benyttet både av jernbanen og andre. Biblioteket og fotosamlingen har nå fått faglig ledelse og et større omorganiserings- og registreringsarbeid er i gang. Ekspedisjoner fra disse kan ta litt tid når dette pågår, men meningen er at det skal gå så mye greiere når alt er i orden.

Samarbeid med andre

Norsk Jernbanehistorie ville være langt fattigere hvis ikke museet hadde samarbeidspartnere og hjelpere utenfor jernbanen. Det gjelder museumsbanene og Norsk Jernbaneklubb, hvor det ytes både profesjonell og frivillig innsats som langt overgår det museet makter med sine ressursser. Museet spiller imidlertid en sentral rolle som faglig kontakt og koordinator. Fremtiden vil antakelig bety en styrking av dette mønsteret.

I 2. rekke

Det nytter ikke å skjule at opprettholdelsen av et museum har vært en 100-årig kamp mot «tyngre» interesser innenfor jernbanen. Gang på gang har museet måttet rømme sine oppbevaringslokaler til fordel for mere presserende driftsformål. Helt nødvendige investeringer har måttet vike for konkurrenter i form av kryssningsspor og nye lokomotiver. Museets historie beretter om kontinuerlig «for dårlige tider» til å ta et skikkelig ansvar for historien.

Dette forholdet har dessverre ikke bedret seg særlig de senere årene. Fortsatt forfaller store deler av det vi skal ta vare på i mangel av skikkelige oppbevaringsforhold. Her nytter det heller ikke å deponere bort materiell til Norsk Jernbaneklubb; den sliter minst like mye som museet. Museet kan heller ikke ha helårsåpent. Til det er utstillingshallene for fuktige og kalde. Om vinteren er mange av de utstilte gjenstandene dekket av rim.

Det er utilgivelig at jernbanen hittil ikke har maktet å sette av de tross alt små beløpene som skal til i denne sammenhengen. Her overtar Jernbaneverket et stort ansvar. Mens de andre statsetatene har fått skikk på sine museer i løpet av de siste ti årene, sakker jernbanen stadig lengre etter. Nye planer har ligget der siden 1989. Den gangen var tilstanden akutt. Senere er den bare blitt verre!

Jubileumsåret brakte imidlertid ett lyspunkt. Museet fikk sportilknytning til Dovrebanen. Nå behøver ikke lokomotivtransporter lengre foregå pr. trailer og mobilkran, og museet kan både stille ut og kjøre nytt rullende materiell på sitt eget område.

ANDREAS DREYER

PRODUKTETS KVALITET - KJØREVEIENS TILGJENGELIGHET - FERUAR 1997

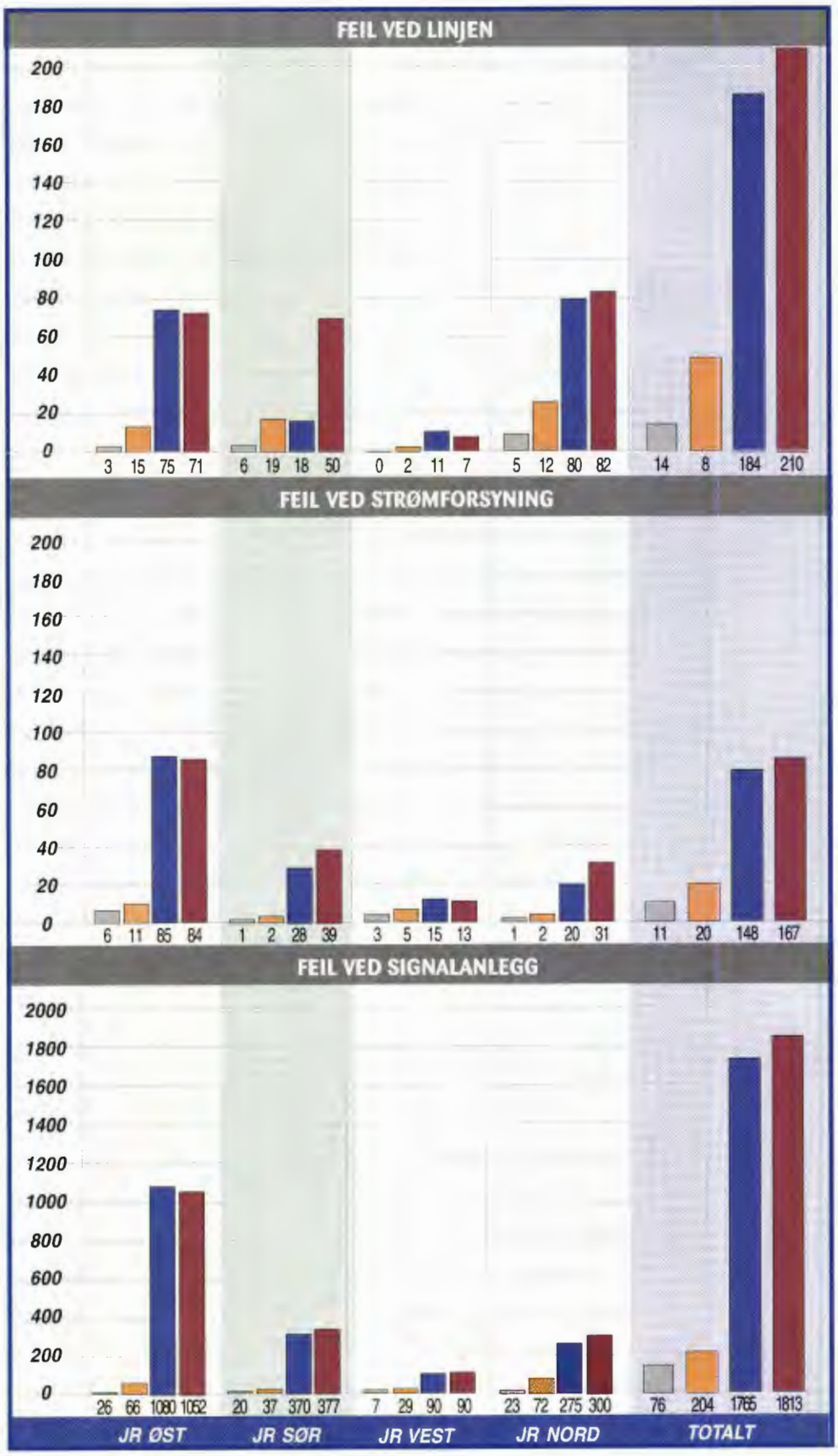
Rapportering fra regionene

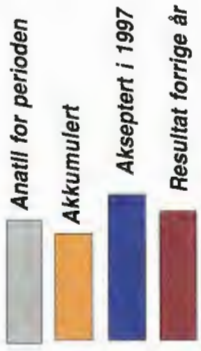
Vi har avdekket at rapportsiden ikke leses grundig nok.

I forrige utgave var det nemlig en feil ved oppstillingen over antall feil ved linjen *som ingen har reagert på!* Når resultatkravet fra JØ for 1997 var oppgitt til maks. 75 feil mot fjorårets resultat på 38, så må noe være galt. Og så galt var dette avviket at det faktisk fremprovoserte en avslapning i det totale målkravet sumsøylen for alle regioner i 1997. Det er selvsagt også feil. Jernbaneverket slapper ikke av på kravene, men skjerper dem.

Så, skjerp dere, lesere! Kjøreveien kan ikke som Wesenstund *love* kopp til alle som tar oss i grove feil, men vi skal vurdere det...

De feilkategorier vi oppgir på denne siden, er stort sett likt fordelt over året. Det betyr at alle regioner kun kan tillate 1/12 av feilmengden i gjennomsnitt pr. måned. Året 1997 er fortsatt ungt i feilstatistikken med kun to måneder på baken. Men søylene stiger.....





Gamlebysaken:

Hvem seiret egentlig - foreløpig?

Dagen var historisk; det var 9. april. Lå det noe symptomatisk i at samferdselskomiteen akkurat denne dagen la fram sin innstilling i saken om tunnel i Gamlebyen i Oslo? Var det fortidens nederlag som ble vendt til seier - eller ble alle tapere - igjen?

Regjeringen som gikk på et nederlag på sitt eget forslag.

-Regjeringspartiet som måtte gi seg i spørsmålet om forsert utredning av tunnel.

- Opposisjonspolitikere som måtte følge opp sitt eget tidligere tunnelvedtak, men som egentlig ikke ønsker tunnel, og som kan få et helt annet forhold til saken etter høstens stortingsvalg

-Beboere i Gamlebyen som risikerer å få nok en utsettelse med tiltrengte miljøtiltak i bytte mot en fortsatt høyst uviss tunnelløsning

-Jernbaneverket som må sette knappe planleggingsressurser inn i et utredningsarbeid med marginal jernbanespesifikk interesse

-Jernbanen i Norge som - trass i forslaget om at finansieringen må tas fra andre budsjetter enn NSBs - så avgjort risikerer en sammenblanding.

Kompromisset

Nils Kjær legger i "Det lykkelige valg" følgende begrep i en av stortingsrepresentant Celius´ replikker: "Kompromisset mellom nesten noe og absolutt ingen ting". Kjær kan umulig ha forutsett Gamlebyen i 90-årene, men tanken ligger snublende nær.

Komitéinnstillingen opererer fortsatt med et flertall bestående av Sp, H, SV og KrF og et mindretall fra A, men komiteen står samlet bak følgende forslag til vedtak:

1. Stortingets vedtak av 15. juni 1995 om at jernbanetrafikken i Gamlebyen legges i tunnel står fast.
2. Regjeringen bes utarbeide forslag til løsning basert på de søndre trasealternativer, særlig med hensyn til stigningsforhold i traseene.
3. Regjeringen bes fremlegge for Stortinget forslag til løsning senest høsten 1998.

I merknadene fra flertallet uttrykkes det kritikk mot regjeringen for tidsforbruket som har gått med til arbeidet etter at NSBs konsekvensutredning var ferdig. Videre gir flertallet - trolig med regjeringens forslag om bredt utredningsarbeid i tankene - en klar føring om at "Regjeringen må utrede videre ut fra Stortingets vedtak om at jernbanetrafikken gjennom Gamlebyen legges i tunnel."

Arbeiderpartiet kritiserer naturlig nok ikke sin egen regjering og gir konkret støtte til det brede utredningsarbeidet med et fireårig perspektiv slik statsråd Rønbeck foreslo i stortingsproposisjonen i februar.

Både flertall og mindretall er med ulike formuleringer opptatt av at driftsforholdene for NSB både i anleggstiden og senere ikke må bli påvirket negativt, og Arbeiderpartiet avslutter sine kommentarer med en påpekning av at Gardermobanen må være operativ med ordinær drift når hovedflyplassen åpner.

Og så gjenstår stortingsdebatten, vedtaket, valgkampen og utredningsarbeidene og .....

Siste ord er langt fra sagt eller skrevet om *jernbanetunnel under Gamlebyen.*

REIDAR SKAUG HØYMORK

Gjerdeklipping har lenge vært en populær sport på Gulskogen stasjon. Så snart gjerdet mot sør blir reparert, dukker det opp nye hull som åpner for en kort og farlig adkomst tvers over sporene. Nå vil Jernbaneverket komme gjerdeklipperne i møte. 1. desember åpnes en undergang som gir rask og trygg passasje under sporene - uten bruk av avbitertang.

Snart slutt på gjerdeklipping på Gu

Undergangen er resultatet av et godt samarbeid mellom Jernbaneverket og Drammen kommune. En kommunal vei blir anlagt i forlengelsen av Landfalløybrua over Drammenselva vest for sentrum. Nyveien kommer til å passere under Sørlandsbanen like ved stasjonsbygningen på Gulskogen. Denne muligheten kunne naturligvis ikke Jernbaneverket la gå fra seg. Når det først skal graves ved stasjonsområdet, kan man like godt bygge gangvei under sporene, nye plattformer og plattformramper mens man er i gang.

Smal og lav plattform

Før anleggsstart var det fem spor på Gulskogen. Når ombyggingen blir ferdig, blir det fire igjen, tre togspor og et uttrekkspor for Sundland skifteområde. Bekvemmelighetene for passasjerene blir vesentlig bedre. Den gamle mellomplattformen er bare 1,36 meter bred - knapt nok til at en passasjer kan passere en annen. Høyden er bare 25 cm, og hovedplattformen er like lav. Den eneste lovlige adkomsten til mellomplattformen går tvers over spor 1.

Denne plattformen skal rives og erstattes av en ny mellom spor 2 og 3. Den blir 9 meter bred, 57 cm høy og 250 meter lang. Hovedplattformen blir ombygget til samme høyde og lengde. I dag er den 140 meter lang.

Bygging av plattformer og rampe inngår i samme entreprise som veianlegget. Kontrakten gikk til A/S Veidekke som utfører jobben for 50 millioner kroner. En vesentlig del av pengene går med til å føre Sørlandsbanen i bru over den nye lokalveien. Her er grunnen så dårlig at den må stabiliseres med kalkpæler. Knapp tidsfrist gjør arbeidet ekstra krevende.

Støpt på bakken

Veidekke valgte en uvanlig løsning på en del av oppgaven. Etter at spor 2 og 3 var brutt, slo man ned spunt rundt den delen av disse sporene som ligger over den framtidige veien. Deretter ble grunnen kalkstabilisert. Dette er en vanlig framgangsmåte, men i stedet for å grave ut massene innenfor spuntveggene, slo man friksjonspæler 40 meter ned i bakken, og støpte deretter bruplaten direkte på bakken over pæletoppene.

Etter at midtre del av bruplaten var ferdig ved påsketider, kunne spor 2 reetableres oppå platen og overta togtrafikken. I disse dager blir også et midlertidig spor 3 åpnet oppå platen. Dette skal brukes som uttrekksspor for skifteområdet på Sundland intil videre. Dermed ivaretar sporene oppå bruplaten de viktigste funksjonene, og sporene på begge sider kan brytes.

Neste oppgave blir å slå ned spunt rundt de sporene som er brutt. Når spuntveggene er på plass og grunnen er stabilisert med kalkpæler, blir massene gravd ut. Deretter blir resten av brua støpt ut i åpen grop på tradisjonell måte. Når brua er ferdig under spor 1 og 4, blir spunten på tvers av veien fjernet, og massen gravd ut under den delen av bruplaten som ble støpt direkte på bakken. Når massen er fjernet, fungerer friksjonspælene som brupilarer.

Knapp tidsfrist

Knapp tid er årsaken til at Veidekke valgte å støpe midtre delen av bruplaten på bakken. Det midlertidige spor 3 fungerer også som togvei for den gamle lokstallen på Sundland, som nå blir utvidet og modernisert som en del av Effekt 600-programmet. Lokstallen skal være ferdig 8. juni. Da må også togveien være klar.

Jernbaneverkets bidrag for Veidekkes arbeid er på knapt 9 millioner kroner. Dette dekker utgifter til plattformer og rampe pluss merutgifter ved at den ene gangveien langs den nye lokalveien blir gjort så bred at den også kan fungere som undergang mellom plattformene.

For jernbanen vil det trolig bli en

Veidekkes folk armerer bruplaten som ligger direkte på bakken. Platen er nå ferdig og bærer det nye spor 2, som inntil videre tar all togtrafikk.

skogen

lønnsom investering. I tillegg til at stasjonen blir oppgradert, blir adkomsten fra sørsiden vesentlig kortere. På denne siden ligger Gulskogen Senter med atskillige butikker, og dit kommer etter hvert en ny vei ned fra bydelen Konnerud. En bussholdeplass som etableres på nyveien like ved undergangen letter adkomsten til stasjonen ytterligere.

Overgangen beholdes

400 meter vest for stasjonsbygningen er det en planovergang som mister det meste av sin betydning når den nye veien kommer, men av hensyn til gående og syklende blir den beholdt inntil videre. Drammen kommune har planer om å lage en undergang for myke trafikanter der. Når denne kommer, blir planovergangen nedlagt.

Selv om Jernbaneverket slipper unna med en beskjeden del av regningen for Veidekkes arbeid, blir ombyggingen på Gulskogen kostbar nok. Alt blir skiftet ut, sporveksler, skinner, sviller, ballast, kontaktledningsanlegg og sikringsanlegg. Arbeidet er sikringsteknisk svært komplisert fordi skiftetrafikken til og fra Sundland går inn på sporområdet på Gulskogen. Jernbaneverkets totale omkostninger for arbeidet på Gulskogen beløper seg til 85 millioner kroner.

Anders Haakonsen

VILLE DU LATT DENNE MANNEN FØLGE DEG OVER GATEN?

Det er klart jeg setter pris på Harley'n, sier Martin om guttedrømmen på 1340 kubikk som han skaffet seg i Skien høsten 1987. Jeg kunne allikevel tenkt meg en litt råere sykkel, men norsk avgiftspolitikk på området er et vanskelig landskap å manøvrere i. Et lite feiltrinn i jungelen av bestemmelser kan fort koste meg 70.000 kroner i avgifter, og det har jeg ikke råd til.

-Nei, for du har vel enda noen avdrag igjen på Harley'n tenker jeg?

-I våre kretser snakker man ikke om den slags, smiler Martin diplomatisk.

-Og kona får naturligvis lov til å sitte på?

-Ja visst, men det er ikke nødvendig. Lindis har nemlig sin egen lille frøken-utgave av en Sportster på snaut 900 kubikk. Medlem i Holy Riders er hun også.

-Hæ!! Åssa jeg som trodde at Holy Riders kun var forbeholdt barske bikere med hår på brøstet?

-Tvert i mot, klubben er åpen for alle uansett kjønn og sykkelmerke. Klubben er dessuten tverrkirkelig, sier Martin som selv er medlem i Salem-kirken i Oslo.

-Men en grom Harley gir vel automatisk mer status, enn en japansk ris....

-Å nei du, slik fungerer det ikke. Dessuten er jeg generelt lite opptatt av status. Privatbilen min for eksempel er en ganske alminnelig Opel Rekord. Ikke for det, den har jo soltak og elektriske speil... kanskje det gir status i enkelte kretser.

Norsk fenomen

Kristne MC-klubber finnes i en rekke land, men Holy Riders er et helnorsk fenomen, og Martin har vært med helt siden starten i 1981. Lokale avdelinger finnes fra Tromsø i nord til Kristiansand i sør, og klubben har ca. 8-900 medlemmer på landsbasis.

-Og hvor mange medlemmer er det i Oslo-avdelingen?

-Akkurat passe mange, svarer Martin. Han smiler hemmeligheitsfullt, og lar det skinne gjennom at dette svaret ville jeg fått uansett antall medlemmer i klubben.

-Hvilke krav stilles til en som ønsker å bli medlem i Holy Riders?

-De som ønsker medlemskap, må delta aktivt i miljøet over en lengre periode. Hensikten er både å bli kjent med de andre, og at de skal få anledning til å finne ut om de virkelig ønsker å bli medlem når alt kommer til alt. I tillegg må de naturligvis rette seg etter klubbreglene. Medlemmer har for eksempel ikke lov til å drikke alkohol. En eneste pils i hånda på en Holy Rider, i en eller annen offentlig sammenheng, kan være nok til at miljøene rundt oss stiller spørsmålstegn ved seriøsiteten i det vi holder på med. Og den sjansen er det ikke verdt å ta. I vår avdeling stiller vi forresten litt strengere krav til medlemmene. Det skal «koste» litt å erverve seg retten til å bære det spesielle ryggmerket på skinnvesten som beviser at man er fullverdig medlem i Holy Riders - Oslo.

-Apropos skinnvest og ryggmerke! I den typiske MC-habitten kan du virke noe

Han er født i mars 1961. Han ble frelst som 17-åring. I dag utmerker han seg med langt hår, skinnvest, boots og egen Harley Davidson. Kjøreveien har møtt Martin Skipperud, en vaskeekte Holy Rider. Med Jesus i hjertet, bibelen på innerlomma, vår i luften og bensin på tanken møter han sine medmennesker med et fordomsfritt sinn *og et lite:*

Ikke så skremmende på nært hold

Kjøreveien planlegger flere artikler om fritidssysler blant ansatte i Jerbaneverket. Harry Korslund tar gjerne imot tips fra leserne om artige, spennende eller spesielle hobbyer. Ring tlf nr 23 15 22 01

- HEI, HEI ALLE SAMMEN, LIVET ER *HARLEY* DERE!

truende og skummel, i det minste på avstand?

-Og enda verre er jeg på nært hold. Martin stryker fingrene gjennom håret og ler. Jeg har forståelse for at enkelte blir skeptiske, men det tar jeg med godt humør. Særlig morsomt er det når jeg blir stoppet av ivrige tjenestemenn fra politi og tollvesen. Tidligere ble jeg for eksempel alltid stoppet av tollerne på Oslo S. En gang ble jeg til og med bedt om vise frem passet, som jeg naturligvis ikke hadde med, siden jeg kom rett fra jobb på Deli Skog. Ellers kan det ha sine fordeler å se litt skummel og suspekt ut også. Ikke minst i butikker, der jeg som regel blir eksepedert raskere enn de fleste.

-Hva med statusen i andre MC- og bikermiljøer?

-Holy Riders har faktisk en viss status. Vi blir vurdert som seriøse, og dessuten har vi jo et flott klubbhus og et stort verksted, ler Martin. Det er allikevel de som synes at vi er litt puslete i vår fremferd, siden vi verken drikker eller banner. Dessuten er det mange som ikke synes det er spesielt tøft å be til Gud.

-Men det gjør dere stadig vekk?

-Selvfølgelig. Vi har for eksempel alltid andakt på de faste klubbmøtene som avholdes to ganger i uken. Det samme gjelder under det årlige Pilgrimstreffet i Telemark. I Holy Riders ber vi for alle, uansett om de hører hjemme i Bandidos eller Hells Angels, sier Martin og understreker at Holy Riders stiller seg helt nøytrale i striden mellom de to MC-bandene.

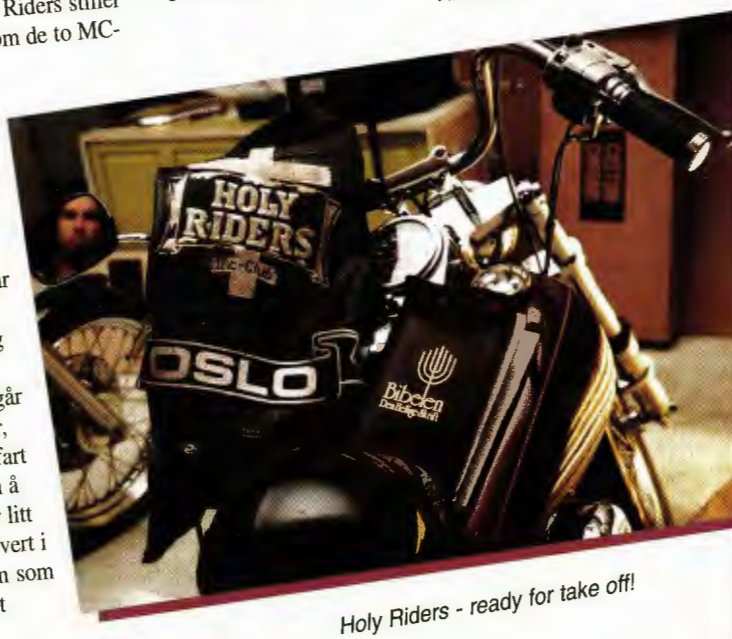
Kristen nestekjærlighet i praksis

Det er ikke bare Holy Riders som legger beslag på Martins fritid. Han er også aktiv i Salem-kirken i Oslo, og deltar på de ukentlige søndagsmøtene der bønn, lovsang og forkynnelse står sentralt.

-Timene etter møteslutt går med til å betjene mennesker, sier Martin som selv har erfart hvor viktig det er å ha noen å snakke med når livet butter litt imot. Martin er også involvert i den kjente Marita-stiftelsen som driver omsorgsarbeid blant prostituerte, narkomane og innsatte i hovedstaden.

-Jeg besøker innsatte i Oslo Kretsfengsel én gang i måneden, og da varter vi opp med andakt, kaffe og kaker. Med andre ord, gangbar føde for både ånd og kropp. De innsatte vet å verdsette besøkene, og det gjør jammen vi også, sier Martin som allerede gleder seg til neste fengselsbesøk.

HARRY KORSLUND



Holy Riders - ready for take off!

D•I•A•L•O•G

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Jernbanedirektør Magne Paulsen

REDAKSJON:

Reidar Skaug Høymork (redaktør), linje 51770

Olav Nordli, linje 52091

Harry Korslund, linje 52201

Lone Christensen, linje 54409

UTGITT AV:

Jernbaneverket, 0048 OSLO

Pilestredet 19

OPPLAG: 6.000

Layout:

INFOproduksjon, Arne Eidal Braathen

Trykk:

Grafmont AS, Oslo

Distribusjon:

Kontortrykk, linje 51062/3

Nyttige info-telefoner i Jernbaneverket:

Direktoratet

Reidar Skaug Høymork	(23 1) 5 17 70

Region Øst

Sven Goll	(23 1) 5 34 66
Lone Christensen	(23 1) 5 44 09

Region Nord

Stig Herjuaune	(72 5) 7 25 25

Region Sør

Arne Habberstad	(32 2) 7 55 80

JBV Utbygging, Oslo

Olav Nordli	(23 1) 5 20 91
Harry Korslund	(23 1) 5 22 01

JBV Utbygging, Drammen

Ronald Holmstrøm	(32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

Leserbrev fra Helga

Til tross for at vi gjør vårt beste for å bevare bladet vårt som internorgan, erfarer vi at det stundom "lekker" ut til "fremmede". Vi skal nedenfor dokumentere påstanden. Vi har nemlig fått et brev fra Bryne som tydelig er adressert til *Kjøreveien, Jernbaneverket, Pilestredet 19, 0048 Oslo.* Brevskriveren, Helga M. Hamre, forteller at hun fikk Cp etter fødselen, men at hun trener seg opp og ut av handikappet. Med den jernbane-entusiasme som Helga legger for dagen, har vi lyst til å dele hennes jublende brev med dere alle. Her kommer det:

Hei dere

Nå vil jeg fortelle, hvorfor jeg melde meg inn i Jernbaneklubben, Setesdalsbanens venner, og Jernbanemuseet venner på Hamar.

Mitt Barndomshjem lå ved siden av Jernbanelinja. Jeg flyttet sammen med foreldrene mine ifra mitt barndomshjem, for 7 år siden. Da begynte det. jeg begynte å drømme om tog nesten hver natt. Der som jeg bor nå, hører jeg bare biler. Jeg som var vant å høre tog om kvelden, før jeg sovnet i min seng. Jeg spurte en konduktør om han kunne undersøke om det var mulig å melde meg inn i et Jernbaneklubb. den gangen viste ikke jeg at det var en jernbaneklubb, men det var det. Han kom med Giroen og brosjyre etter sommerferien, og neste dag melde jeg meg inn. Etter hvert ble jeg kjend med medlemmene i Rogaland Jernbane-klubb. Nå er det ikke mange jenter, som har interesse for tog, men det kommer sikkert senere. Jeg er blitt kjend med mange konduktører på Sørlandsbanen, pågrunn at jeg kjører med tog mellom Bryne og Stavanger.

Jeg følger også med hva som skjer i NSB, og Gardemo-banen, men det var trist at de må bytte firma, men det går etter planen, så har jeg lest om jernbanens historie. Så har jeg interesse for Hastighets-tog og trikker. Jeg har kjørt med krengetoget mens det gikk mellom Kr.sand og Oslo.

Jeg har også skrevet brev til Osmund Ueland flere ganger. Denne gangen skrev jeg om nattogene, som NSB vil nedlegge, men jeg vil at det skal fortsette med nattog. Det liker jeg, at det skal være på skinnane. Så har jeg også skrevet til Osmund, om han vil ordne en billett til det første krengetoget, som skal gå på Sørlands-banen i 1999.

Noen dager senere, fekk jeg brev ifra Osmund. På Brevet sto det at han hadde ikke bestemt hvilket dato toget skal gå. Det sto også at jeg skulle ta kontakt igjen, når tiden nærmer seg.

Jeg har selv Cp. men jeg har trent meg opp eter den hjerneskaden, som jeg fekk etter fødselen. Fortsatt trimmer jeg to ganger i uken, så dere har sett meg, når jeg skal inn i lokomotivet. Jeg liker veldig godt å se framme med lok-føreren.

Jeg pleier å stå på perrongen eller så besøker jeg de ansatte på Bryne og Stavanger stasjon.

Jeg er stolt å få være medlem i de klubbene, og er selv jernbane-entusiast.

Jeg har selv god Hukommelse, så spør meg hvis det er noe.

Vennlig Hilsen
Helga M. Hamre ifra Bryne

Nytt fra JFG-forsikring:

Geografisk premiedifferensiering innført

Geografisk differensiering av premien ble innført fra 1.4.97 for alle medlemmer som har motorvognforsikring i *Jernbane-personalets Forsikring Gjensidig* (JFG). Dette betyr at premien som nå blir beregnet for motorvognforsikringen, vil være knyttet opp mot medlemmenes bostedsadresse. Det innføres 4 ulike premiesoner hvor fylke, bykommune og poststed er de avgjørende faktorene. Inenfor en bykommune blir ikke alle områdene risikomessig likt vurdert, og det er i slike tilfeller at poststedet får betydning for den geografiske avgrensningen av en premiesone.

Om grensene mellom de ulike premiesonene er satt riktig eller ikke, blir sikkert gjenstand for diskusjoner, men JFG opplyser at de har bygget inndelingen på de erfaringer og avgrensninger som benyttes i de fleste forsikringsselskapene i Norge. Som følge av en slik soneinndeling vil mange av medlemmene få en liten reduksjon i premien, mens andre igjen vil få små økninger - alt avhengig av bosteds-adressen. De fleste vil likevel ikke få endringer i det hele tatt.

JFG oppgir to hovedårsaker til at de har tatt i bruk en slik ordning. Den ene er at selskapet ønsker å stå bedre rustet i konkurransen med andre selskap. Den andre er muligheten til en riktigere fordeling av premieinntektene når skadeutviklingen i forskjellige distrikter kan vektlegges. I løpet av ett år blir inndelingen i premiesoner også innført for andre typer forsikring enn motorvogn-forsikring.

Møter i Kristiansand og Stavanger

Stor interesse for Sørlandsbanen

Jernbanesjef Oddvar Hodne kunne ønske en stor forsamling vel møtt til informasjonsmøte på Hotel Caledonien onsdag 12. mars.

Dette møtet var.egentlig planlagt holdt i desember for å markere delingen av NSB.

Men utsettelsen hadde i hvert fall ikke lagt noen demper på interessen. Hele 113 medarbeidere stilte på Hotel Caledonien presis kl. 08.30 om morgenen - ikke dårlig!

Ueland slo an tonen

Naturlig nok knyttet det seg størst interesse til adm. dierktør Osmund Uelands foredrag, hvor Kjøreveiens utsendte bet seg merke i:

- At den nye organisasjonen NSB BA - har gitt økt ansvarsfølelse.

Staten velger ikke oss som leverandør hvis vi ikke er konkurransedyktige.

-At Jernbaneverket og NSB BA har skilt lag, men nå må samarbeide tettere og bedre enn noen gang.

- At det viktig at de midler Jernbaneverket får, brukes til beste for Gods og Persontrafikk i NSB BA.

Samordning viktig, men ikke nytt

Ueland la vekt på at delingen av NSB medfører behov for samordning, -og siden Samferdselsdepartementet ikke ønsker ikke denne rollen, må dette skje gjennom administrerende direktør og styret, sa han.

Det har i flere år vært et skille mellom NSB Bane og Trafikkdelen av NSB, og dette har gått helt utmerket, mente Ueland som så lite mye nytt i det som har skjedd. Han hadde heller ikke møtt en eneste person som var uenig i at en fornyelse av materiellparken vil være viktig. Vi står overfor en dramatisk fornyelse, også på baner med liten trafikk må vi framstå i ny drakt.

Fornøyde med møtet, John Ole Grinde sammen med fylkesordfører i Aust-Agder Jon Fløistad som også er leder for Jernbaneforum Sør.

-Krengetog nødvendig

- Krengetog betyr være eller ikke være for Persontrafikk, sa Osmund Ueland med ettertrykk.

Om Effekt 600 sa han at materiellsiden stort sett gikk etter planen, og at tiltakene i Skien og på Sundland er i rute. Grorud derimot blir noe forsinket.

I løpet av kort tid vil det bli tatt stilling til hvor mye penger som skal brukes på Marienborg.

Ueland gjentok også sitt ønske fra pressefrokosten i januar om å bli målt på at man tjener penger virkeliggjort ved at NSB BA skal ha et resultat på 200 millioner kroner i år 2000.

Dialog og prioritering

- Når det gjelder prioriteringer i forholdet mellom Jernbaneverket og NSB BA, Gods og Persontrafikk, må vi ha en så god dialog at det ikke er tvil om hva pengene skal brukes til. Jernbaneverket må ha en offensiv rolle i dette, annonserte Ueland.

1997 blir et tøft år for Jernbaneverket - 1998 vil også bli tøft, det er mye man ønsker å få bygd ferdig - hvis rammene ikke blir høyere, kan det bli vanskelige prioriteringer.

Det ble også gitt orienteringer fra lokale ledere, samt fra Jernbaneverket Region Sør v/plansjef Helge Tunheim som bl.a. redegjorde for krengetogtiltak på Sørlandsbanen.

Det hele ble etterfulgt av et aktivt ordskifte.

Samme ettermiddag ble tilsvarende møte holdt i Stavanger på Hotel Atlantic, også der med godt fremmøte av ca. 70 medarbeidere.

Hab.

Info-konsulent i Region Nord

Stig Herjuaune heter vår nye kollega som er ansatt som og tiltrått i stillingen som informasjonskonsulent i Region Nord. Hans hovedoppgave i året som er godt i gang, er å forankre og utvikle en informasjonsfunksjon for hele regionen. De viktigste oppgavene hans er intern informasjon, samfunnskontakt og profilering av regionen. Han skal også være rådgiver for medarbeidere i nordregionen som er i kontakt med media.

Herjuaune kommer fra NATOs nordkommando i Stavanger, hvor han har hatt tilsvarende stilling.

Vi ønsker Stig Herjuaune velkommen til Jernbaneverket og til spaltene i *Kjøreveien* med stoff fra nord.

Golfere, se her:

Golf.interesserte i Oslo-området som ønsker å være med i bedriftsserien denne ssongen, bes ta kontakt med:
Bjørn Kårvatn, JBV Grefsen stasjon
Jernbanetelefon: 54966 eller 54148
Mobiltelefon: 911 01 328
Privattelefon: 22 71 13 13
For ordens skyld: Dette har intet med bilmodellen Golf å gjøre!

Ny omformerstasjon

Konsentrert KRAFT

Ved innledningen til ekskursjonen hadde man for øvrig en tid følelsen av å være på utflukt med Norsk Ornitologisk Forening. Det kvitret i mobiltelefoner med de forskjelligste ringetoner

På bildet ser vi hele Jernbaneverket Bane Energi. Blant de mange kraftkarene i Jernbaneverkets kraftlag befinner det seg også tre kraftkvinner. Kraftfolket er fotografert foran den største omformerstasjonen som Jernbaneverket får.

Tre ganger 12 megawatt skal den nye omformerstasjonen gi til kontaktledningene når den står ferdig. Og det var en interessert og spørrelysten gjeng som la befaringen på den første dagen av sitt to-dagers allmannamøte nylig nettopp til Lillestrøm nye omformerstasjon.

Huset med det rare i

NSB Gardermobanen AS skal eie den ene av de tre omformerne i den nye stasjonen, og det var Viggo fra Gardermobanen som viste rundt i den imponerende stasjonen der både ABB Installasjon og Siemens var i full gang med monteringsarbeid. Dessverre er det ikke mulig å vise noe bilde fra innsiden etter som slike installasjoner er underlagt restriksjoner med hensyn til fotografering. Fotografen hadde for øvrig også større faglig utbytte av å snakke litt med kraftsjef Erik Krogseth enn av å forsøke å henge med i svingene når Viggo la ut om de mange tekniske finessene i den nye stasjonen. Men han fikk med seg at det er forskjell på jernbanejording og kraftverksjording!

Første støyklage mottatt

Det er lagt inn meget strenge miljøkrav i den nye omformerstasjonen. Brannsluknings-beredskapen er basert på pulver i stedet for CO2 f. eks., og det er lagt ned betydelig innsats for å begrense støy fra anlegget. At det kan bli vanskelig å unngå klager likevel, illustrerte Viggo da han fortalte at den første klage fra naboer allerede var mottatt - og det uten at anlegget har vært i drift overhodet. Det er sannelig ikke lett å bygge jernbane i dette landet!

Megling pågår

Ved innledningen til ekskursjonen hadde man for øvrig en tid følelsen av å være på utflukt med Norsk Ornitologisk Forening. Det kvitret i mobiltelefoner med de forskjelligste ringetoner før forsamlingen beveget seg inn bak betongmurene med pålagt NVE-tykkelse som var i stand til å kvele telefonfuglene.

-Det er kraftmegling som pågår, opplyste Krogseth innimellom kvitringene, eller var det kvitteringene? Målet er i alle fall å megle inn et halvt års kraftforbruk i første omgang opplyste han, og stilling som markeds-ansvarlig i Bane Energi er utlyst. Det samme er for øvrig resten av stillingene som vil Jernbaneverkets kraftlag fra dagens 41 - hvorav de aller fleste er å finne på bildet - opp til virksomhetsplanens 46.

Og så dro de alle tilbake til Triaden på Lørenskog med innleid NSB buss til neste økt på allkraftmøtet. Her skal det bli konkurransedyktig energi til NSB, ja!

REIDAR SKAUG HØYMORK