KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 8 - SEPTEMBER 1997

TEMA

Nå skal gjerding tas på alvor

- Gjerding langs jernbanen har i mange år vært et problem.
- Kjøreveien presenterer hvilke retningslinjer som gjelder.
- Jernbaneverket har ikke generelt ansvar for gjerding.
- Gjerder skal enten fjernes eller vedlikeholdes.

Side 6

Gjennomslag etter uvanlige løsninger

Tunnelarbeiderne som sprenger ut den nye hallen i Nationalteatret stasjon har nettopp avsluttet en usedvanlig krevende jobb. Det er tatt i bruk helt uvanlige løsninger for å sikre senkninger og stabilisering. Tunneldriften under gatenivå i storbyen har gitt utfordringer langt ut over de t normale. Den vanskeligste delen av jobben er gjort. Nå gjenstår bunnstrossen før hallen er ferdig sprengt.

Side 4

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

Alt nytt i Skien

Side 3

Skinnebyttet er avsluttet

Side 8

Signaler

Å skape noe

Etter endt arbeidsdag stiller man seg gjerne spørsmålet "hva fikk jeg ut av denne dagen, fikk jeg utrettet noe fornuftig?" Jeg vil tro at de fleste av oss ønsker å skape noe, og se resultater av egen innsats. Vi ønsker krevende og utfordrende oppgaver, personlig vekst og faglig utvikling

Vi som er ansatt i Jernbaneverket tilhører en priviligert gruppe som har muligheten til å oppleve denne gleden ved at vi skaper noe.

Kort kan det sies at vi skaper mulighet for at tog hver eneste dag kan transportere ca 110 000 passasjerer og ca 40 000 tonn gods på en sikker og pålitelig kjøreveg. Det vi skaper er et betydelig bidrag til norsk samferdsel.

At vi ser resultater av egen innsats, bidrar til at vi i Jernbaneverket har høy trivsel, godt arbeidsmiljø og lavt sykefravær. Vi blir tilbudt variert arbeid, og de av oss som ønsker det, kan få arbeide forskjellige steder i landet. Vi skal være forsiktige med å si at vi er fornøyde, men alvorlig talt - vi har det vel slett ikke verst?

Vi har ikke mange jernbanestrekninger i dette landet, men de få banene vi har er vår stolthet og glede fordi bygging av hver eneste er høy ingeniørkunst. Vi føler at våre forgjengere har skapt unike baner som vi har stor glede av å drive, vedlikeholde og viderutvikle.

Alle i Jernbaneverket har en god opplevelse når vi ser El18 med B7-materiell sno seg fram over høyfjellet i opptil 160 kilometer i timen, vogner fulle av passasjerer som opplever en storslagen natur.

Sist vinter har trafikken over høyfjellet i motsetning til vegtrafikken (!) foregått uten vesentlige problemer. Osmund Ueland skriver i Streiftog at vi høster frukter av det anleggsarbeidet som er utført på høyfjellet. Vi er alle fornøyde med at vi har skapt noe som våre kunder og samfunnet setter pris på.

Jernbanen er ført gjennom grisgrendte strøk i utkant-Norge. Hva har ikke banen skapt av vekst og arbeidsplasser? Hva ville Hallingdal ha vært uten Jernbanen?

Avvikssituasjoner er noe vi ikke ønsker. Men når en avvikssituasjon oppstår, ser vi klart dimensjonen på den virksomhet vi alle er en del av. Tusenvis av passasjerer og mangfoldige godstog får uønsket stopp på reisen. Betydelige tiltak må settes i verk for å avhjelpe situasjonen for våre kunder.

Vi ser særlig klart hvor viktig det er for samfunnet og våre kunder at vi holder kjørevegen i førsteklasses stand.

har vi et forbedringspotensiale med tanke på avvik? I forrige utgave av Kjøreveien var kvalitet og produktivitet omtalt. Kan vi med relativt enkle midler heve kvaliteten i anleggene og derved redusere antall avvik? Analyserer vi i tilstrekkelig grad de enkelte avvik med tanke på tiltak før feil oppstår?

Prosjektet "Mot null feil" startet godt, men hvor langt kom vi? I avviksituasjoner/blokkader kan vi ha mange tunge tak og lange økter, men vi kjenner alle den gode følelsen vi har når jobben er gjort og toggangen atter glir.

Vi har fått mange nye anlegg, og tatt i bruk mange linjeomlegginger i senere år, mest i sentrale strøk av landet, men også ute i "provinsen". I tiden som kommer skal vi være med på å legge grunnalg for at krengetog skal bli en suksess. Vi skal videreføre det som tidligere generasjoner har skapt, og vi skal sørge for fortsatt framgang og vekst for jernbanen.

Lykke til med det vi sammen skal skape i kommende år.

Med hilsen T. E: Hegrenæs

Jeg lar utfordringen gå videre til vår mann på kraftbørsen: Erik Krogseth.

Kjøreveiens redaksjon flyttet

Kjøreveien har fått ny midlertidig redaktør. Informasjonskonsulent Stig Herjuaune ved JN har foreløpig tatt over ansvaret for vårt internblad.

Det blir nå ansatt ny informasjonsdirektør ved Jernbaneverket. Det er ønskelig at denne personen blir med i vurderingen av Kjøreveien, og eventuelt ansettelse av redaktør. Dette betyr at i en overgangsfase vil Kjøreveiens redaksjon ligge i Trondheim.

Den midlertidige nyordningen vil ikke bety noe praktisk for brukerne. Kjøreveien vil fortsatt være tilgjengelig på det interne nettverket og internettadresse vil foreligge om kort tid.

Kjøreveiens adresse, telefonnummer og kontaktpersoner står på side 10.

Kjøreveien presiserer

I artikkelen om Kielland omformerstasjon i forrige utgave av Kjøreveien kom vi i skade for å benytte et begrep som å "foredle strøm". Dette ble noe misvisende, da Jernbaneverkets omformere omformer 3-fase, 50Hz strøm og spenning til 1-fase, 16 273 Hz strøm og spenning.

Videre gjør vi oppmerksom på at restriksjoner på hvilke lokomotiver som får trafikere strekningen Kristiansand-Stavanger, skyldes ført og fremst lav overføringskapasitet i kontaktledningsanleggenes returkrets. At det er problematisk å framføre strømkrevende lok (El16) når spenningen er lav er riktig, men er ikke årsak til restriksjonene.

Vi presiserer også at Jernbaneverkets 30 omformere forbruker under 0,5% av samlet årlig el-produksjon for Norge.

Banemeldingssentralen

Prosjektleder Knut Harald Nyland (JØ) ber oss presisere at Banemeldingssentralen blir testet ut i JØ fra uke 31 til uke 40. Dette for å oppdage eventuelle svakheter. Det vil deretter, i henhold til fremdriftsplan, bli skrevet en rapport til prosjektrådet 10. oktober på hvordan Banemeldingssentralen har fungert i Region Øst.

Velferdsmidler '98

Tidsfristen for å søke velferdsmidler er 15. oktober! Det haster altså med å søke om velferdsmidler for 1998. Det er totalt 250,- kroner pr tilsatt som kan benyttes. Imidlertid er det 150,- kroner av dette som bevilges sentralt, og som det her kan søkes om. Velferdstiltak defineres som tiltak for å skape trivsel på arbeidsplassen, som kommer hele personalet tilgode.

I søknaden må det oppgis hva midlene skal benyttes til, hvor mange av foreningens/klubbens eller organisasjonens medlemmer som er tilsatt i Jernbaneverket (presiser evt. tidligere ansatte eller pensjonister). Når det gjelder søknader til støtte av feriested/hytte, må det legges fram hvor stort besøket har vært blant Jernbaneverkets ansatte.

Søknaden må også inneholde kontonummer midlene kan overføres til, eventuelt medlemsnummer og kontonummer i IK. Kontaktperson må også oppgis. Spørsmål rettes til Marie Svensli tlf.: (224) 55 363.

Nytt telefonsystem

Bane Tele har innført et nytt system som automatisk velger billigste måte å ringe ut til det offentlige telenettet. Du slipper nå å slå et 200-prefiks for å kunne ringe lokaltakst til en annen by.

Heretter skal telefonbrukeren bare slå 0 på vanlig måte foran det eksterne nummeret en ønsker. Du trenger heller ikke vente på ny summetone lenger. Bysummetonen forsvinner. Nå er det bare å slå direkte.

Dette systemet gir oss som telefonbrukere adgang til å ringe lokal takst til ca 95 % av landets kommuner. Det gis mellom 30 og 50 % rabatt på samtaler til utlandet. I tillegg gis det også en rabatt på tilnærmet 50% ved samtaler til abonnenter hos Telenor Mobil.

NY VEDLIKEHOLDSHALL

Rekordtempo i Skien

Det har gått over stokk i stein i Skien i det siste. I løpet av 8 måneder er driftsbanegården blitt totalfornyet og en ny vedlikeholdshall med en lengde på 235 meter er oppført. Men det harde tempoet har ikke gått ut over kvaliteten. Skien er nå godt rustet for den viktige oppgaven stasjonen har fått i forbindelse med vedlikehold av IC-togene.

Vedlikeholdsarbeiderne i Skien har fått det mye bedre etter at hallen ble tatt i bruk. Spesielt arbeidsforholdene under togene er blitt kraftig forbedret. Hvert av de to sporene har god plass til to BM 70-sett.

Den knappe fristen førte til en del gnisninger underveis, men da anlegget ble åpnet offisielt 2. september, var alle stridigheter glemt, iallfall utad. Byggherrens representanter benyttet anledningen til å skamrose alle som har bidratt til at prosjektet lot seg gjennomføre i rekordfart.

En av dem som likte det han så var NSB-direktør Jan Runesson. - Vi har fått mange gode råd, men vi hadde dessverre ikke tid til å lytte til dem, sa Runesson, som mente at Skien kommune har sin del av æren for at det ambisiøse prosjektet har latt seg gjennomføre så raskt: - Noen kommuner vil og tør noe. Andre bare vil. Skien tilhører den første kategorien, sa han.

Driftsbanegården

Vedtaket om å flytte vedlikeholdet av IC-togene til Skien førte til at det måtte gjøres noe drastisk med den nedslitte driftsbanegården. I dag er det bare arealet igjen av det gamle. Alt er skiftet ut, og sporplanen er justert i forhold til ny trafikk og til hallen. Det er lagt ned nesten 4 km spor og 25 veksler.

Passasjerene merker også store forbedringer. En helt ny plattform med belegningsstein erstatter to mindre, nedslitte plattformer. Den nye plattformen er 330 meter lang og 7 meter bred. Kulverten under sporene er forlenget fram til den nye plattformen. Tidligere måtte man krysse et spor for å komme til hovedsporet.

Truckvei

Det er også laget egen truckvei langt vekk fra der passasjerene går. Det er viktig for sikkerheten. Tidligere gikk truckveien slik at det var enkelt for passasjerene å bruke den. Det var ingen heldig løsning. Passasjerene krysset da tre spor i stedet for ett. Når man krysser spor i plan er man dessuten mindre oppmerksom enn når man må ned to trinn og opp to trinn for å krysse et spor.

De som har merket den største forandringen er utvilsomt NSBs vedlikeholdsfolk. Det ble utført service på tog og lett vedlikehold også før hallen kom opp, men forholdene var langt fra gunstige. Alt foregikk utendørs, og en del av arbeidet ble utført liggende under tog. Nå er forholdene totalt forandret. I den nye hallen er det to spor med gode arbeidsmuligheter under togene.

I tilknytning til hallen er det oppført en administrasjonsbygning med bl. a. kontorer, driftssentral og dagrom/hvilerom for lokførere og togpersonale.

Det er nå 80 arbeidsplasser i tilknytning til Skien stasjon. 20 av disse ble overført dit i forbindelse med åpningen av hallen og innføring av de nye vedlikeholdsrutinene.

Felles

De nye anleggene i Skien er det første fellesprosjektet mellom Jernbaneverket og NSB BA. Prisen vil ligge på rundt 240 millioner, jevnt fordelt på de to partene. Jernbaneverket Utbygging har hatt byggeledelsen med Stein Onarheim som hovedbyggeleder. Arne Olav Lund har utført grunnarbeidet for driftsbanegården, NRS har utført sporteknisk arbeid, og det finske Electric Rail har hatt KL-anlegget. Driftsbanegården er prosjektert av Reinertsen Engineering.

Vedlikeholdshallen er tegnet av arkitekt Arne Henriksen, prosjektert av SCC Bonde & Co. og bygget av Veidekke.

Tekst og foto: Anders Haakonsen

Vedlikeholdshallen ruver godt på stasjonsområdet i Skien. Nå gjenstår bare nytt signalanlegg, som kommer om ikke lenge.

Fra stasjonshallen går sporene i atskilte tunneler både mot øst og vest. Over tunnelene kommer dagslyset inn fra hullet der 7. juni-plassen en gang var. Når stasjonen blir ferdig, blir hullet lukket og plassen reetablert.

Gjennomslag!

19. september smalt det for siste gang i øvre del av den nye hallen på Nationalteatret stasjon. Smellet ble ikke etterfulgt av dram på røysa og svulstige ord, men det var likevel viktigere enn de fleste gjennomslag. Det markerte at den vanskeligste delen av jobben er gjennomført uten at det er påvist skader på bebyggelsen ovenfor. Nå gjenstår bare bunnstrossen før hallen er ferdigsprengt. Det er ren plankekjøring.

Tunneldrift under sentrumsgater er aldri enkelt. En liten grunnvannssenkning kan føre til setningsskader for mange millioner kroner. Det er likevel for småtterier å regne mot hva som kunne skjedd hvis det hadde gått galt under driving av den mest kritiske delen av hallen. Her er fjelloverdekningen som skiller hallen fra løsmassene ovenfor bare tre meter på det minste. Et utfall opp til løsmassene her kunne i verste fall ført til dramatisk innsynkning av gatelegemet i Drammensveien og bebyggelsen langs den.

Det meste av den nye stasjonshallen har bra overdekning mot løsmassene, og fjellkvaliteten er god. Den store utfordringen var en strekning på 40 meter. Her var overdekningen svært liten - på en del av strekningen var det mellom 3 og 5 meter fjell som skilte leiren fra stasjonshallen. Når hallen dessuten er hele 20 meter bred, ble oppgaven ekstra krevende.

Ribber i stedet for utstøping

Under prosjekteringen ble situasjonen vurdert som så vanskelig at full sikringsstøp ble beskrevet i anbudsgrunnlaget. Men etter at kontrakten med Selmer var underskrevet, begynte man å vurdere om det fantes andre og bedre løsninger. I fellesskap kom byggherre, konsulent og entreprenør fram til en annen metode. I stedet for full utstøping bestemte man seg for å stabilisere fjellet med sprøytebetongribber. Hver ribbe består av 6 stk. 16 mm armeringsjern som festes til hengen (tunneltaket) med bolter. Før armeringen monteres, blir hengen jevnet ut med sprøytebetong. Når armeringen er på plass, blir et nytt lag med sprøytebetong påført før ribben er ferdig. Avstanden mellom hver ribbe er to meter.

Metoden er ikke ny, men den har aldri vært brukt på så store spenn her i landet tidligere. Metoden er raskere å gjennomføre enn full utstøpning, og erfaringene fra Nationalteatret viser at det er fullt mulig å dele opp profilet. Så vidt Jernbaneverket kjenner til, har det ikke vært gjort i Norge tidligere.

Å sprenge en enkeltsporet tunnel vestover er en lett jobb sammenlignet med som ligger bak og foran. Den store utfordringen blir å kople den nye tunnelen til den som allerede er i bruk.

Stabbe sto igjen

Først drev Selmers folk en pilottunnel med 55 kvm tverrsnitt langs hver av ytterveggene i stasjonshallen, slik at en midtstabbe ble stående igjen. Dermed var det etablert mulighet for to-veis trafikk forbi det vanskelige partiet, og driften kunne gå sin gang lenger inne i hallen uavhengig av hva man gjorde med stabben.

Under drivingen av pilotene gikk man varsomt fram. Først ble det satt inn 6 meter lange forbolter med 32 mm diameter. Boltene ble satt på svak stigning over hengen for hver salve. Avstanden mellom dem var 30 cm. Sammen formet de et "tak" som hindret utrasing etter at salvene gikk.

Salvelengden var bare 2 meter. Straks etter utlasting og rensk ble hengen dekket av 10 cm stålfiberarmert sprøytebetong. Deretter kom ribbene på plass. Når man senere gikk løs på midtstabben ble ribbene komplettert etter hvert som stabben ble sprengt bort, slik at de utgjorde en sammenhengende bue over hallen.

Tettet med injeksjon

Selmer har også gjort et omfattende arbeid for å gjøre fjellet så tett som mulig før sprenging. For hver tredje salve er det injisert med mikrosement for å tette og stabilisere fjellet.

Injeksjon som midlertidig tetting for å hindre grunnvannssenkning er benyttet i nesten hele hallen. Bare en strekning på 45 meter er ikke injisert.

Den opprinnelige hallen som går parallelt med den nye, krevde ekstra hensyn under boringen av injeksjonshull. For å unngå at man boret seg inn i den gamle hallen, ble det brukt ekstra stiv borstang når man var i nærheten av den. På den måten fikk man bedre styring på boret.

Injeksjonsmasse på teppet

Likevel havnet ikke all injeksjonsmasse der den skulle. Mens man injiserte under Parkveien traff mikrosementen en ståpæle og fulgte den oppover. Til slutt havnet den i et møterom som tilhører Hoegh Invest 20 liter rant utover gulvteppet. Bare 2 kvadratmeter ble ødelagt, men hele det 150 kvm store teppet måtte skiftes ut for Jernbaneverkets regning.

Når den øvre delen av hallen nå er ferdigsprengt, kan det slås fast at anstrengelsene som er gjort for å sikre og tette fjellet, har vært vellykket. Da Kjøreveien gikk i trykken, var det ikke registrert skader på grunn av setninger på noen bygninger i området over den nye hallen. Området ble grundig kartlagt. Det ble etablert massevis av motepunkter på bygningene over et stort område rundt byggeplassen. Selv på trikkeskinnene i Drammensveien er det motepunkter.

Sunket 23 mm

Det er også satt inn deformasjonsmålebolter i hengen i hallen der overdekningen er minst. En av boltene viser at hengen har sunket 23 mm, som ikke er særlig mye i et så stort tverrsnitt. På de øvrige boltene ble det ikke målt deformasjoner.

Forsiktig sprenging og grundig sikring er ikke hele forklaringen på det vellykkete resultatet. Det er også satt i verk omfattende tiltak for å kompensere for det vannet som lekker inn i hallen. Gjennom flere infiltrasjonsbrønner blir det pumpet vann inn i fjellet over og rundt hallen. Hvert minutt pumpes tilsammen 100 liter inn i brønnene. På den måten holdes vanntrykket oppe til tross for at grunnen hele tiden blir drenert.

Infiltrerer i lang tid

Billig er det ikke å bruke så mye vann. Jernbaneverket må betale Oslo Vann- og Avløpsverk flere hundre tusen kroner for vannet. Infiltreringen må pågå i lang tid framover. Hallen vil fortsette å drenere grunnen helt til november neste år. Da er den ferdigsprengt, og såle, vegger og heng er dekket av et skall av vanntett betong. Selv etter at hallen er blitt vanntett, vil infiltreringen fortsette til poretrykket er like stort som det var før anleggsarbeidet kom i gang.

Den nye stasjonshallen på Nationalteatret er 250 meter lang, like lang som den gamle når den er ferdig utvidet. Tverrsnittet blir 205 kvm når bunnen er strosset ut. Jernbaneverket Utbygging er byggherre. Kåre Nordsjø er byggeleder for den entreprisen som gjelder stasjonshallen med tilstøtende fjelltunneler, en strekning på 850 meter. Gunnar Vik og Johan Mykland er ingeniørgeologer, førstnevnte med hovedansvar for fjellsikring og oppfølging av fjellkontrakten. Selmer har hovedentreprisen, som også omfatter det arbeidet som utføres i åpen byggegrop. Kontraktsummen er 206 millioner kroner. Aas-Jakobsen har stått for prosjekteringen.

Tekst og foto: Anders Haakonsen

Sikringsarbeidet var møysommelig der overdekningen var minst. Her fester Selmers folk armeringsjern i hengen. Jernene settes sammen til ribber som dekkes med sprøytebetong.

TEMA Gjerdehold langs jernbanelinjen

RETNINGSLINJER FOR GJERDING:

- Jernbaneverket har ingen generell gjerdeplikt.
- Det er ved lov forbudt å ferdes på jernbanelinjen, med unntak av planoverganger og områder spesielt anmerket for tillatt ferdsel.
- Jernbaneverket er ansvarlig for å sikre at det tydeliggjøres for publikum grense for hvor det ikke er tillatt å ferdes.
- Det er i konkrete tilfeller inngått bindende avtale om at Jernbaneverket skal holde gjerde.
- Det er tillatt for naboer til jernbanen å sikre seg med gjerde mot jernbanen (sauebønder m.v.).
- Jernbaneverket setter opp gjerde på spesielt utsatte strekninger (gjennom tettbebyggelse m.v.) etter skjønnsmessige betraktninger.
- Oppsatte gjerder skal holdes ved like og i fullstendig stand.

-Vi har ikke den påståtte gjerdeplikten

■ Gjerding langs jernbanen har i mange år vært et diskusjonstema. Naboer til linjen har hevdet at jernbanen har gjerdeplikt. Spesielt har gårdbrukere og deres organisasjoner stått bak denne holdningen.

■ I år har vi opplevd at diskusjonen har tatt seg opp. Senest i denne måneden har Region Nord vært i møte med ordføreren i Lesja, og Sau- og geitavlslaget i kommunen. Utgangspunktet var også denne gang at naboene til jernbanen hevder at Jernbaneverket har gjerdeplikt langs linjen.

■ Hovedkontoret har utarbeidet en samlet oversikt over gjeldende regelverk for gjerding. Jernbaneverket har med dette tydeliggjort en felles forståelse og plattform for framtiden.

Det er et uomtvistelig faktum at Jernbaneverket ikke har en plikt til gjerding slik mange hevder. Jernbaneloven slår fast at Jernbaneverket er unntatt både gjerdeplikt og granneloven, sier Åge Lien (assisterende JD).

Dette fritar ikke Jernbaneverket (JBV) fullt og helt fra å gjerde. I det generelle er det imidlertid Jernbaneverket selv som avgjør om, og hvor en vil gjerde. Lien påpeker at Jernbaneverket skal gjerde der det kreves ut fra gjeldende regelverk.

- Det betyr at vi gjerder i spesielt tettbygde strøk, ved skoler og barnehager, og for eksempel i andre områder hvor mulig ulovlig ferdsel på linjen utgjør en spesiell risiko og belastning for jernbanen.

I denne sammenhengen er vi avhengige av at den enkelte saksbehandler i Jernbaneverket utviser et fornuftig skjønn ved vurdering av om det skal gjerdes eller ikke, poengterer Åge Lien.

Enorm samfunnsutgift

Jernbanen er med andre ord på lik linje med for eksempel Vegvesenet eller Havnevesenet som heller ikke har plikt til å gjerde, på tross av at virksomheten kan være av en slik art at den er farlig for utenforstående.

- En eventuell gjerdeplikt ville dessuten vært ekstremt kostbar for samfunnet. Et røft overslag gir oss et estimat på 3000 000 000 kroner for å sette opp gjerde på begge sider av alle jernbanestrekningene her til lands. Det årlige vedlikeholdet vil også raskt komme opp i svimlende summer, forteller Lien.

Vedlikehold

Når gjerde først er satt opp, må det vedlikeholdes for å tilfredsstille det formål det er gjerdet for.

- Det dette betyr i praksis, er at enten vedlikeholdes gjerdet, eller vi fjerner det helt og holdent.

Lien legger til at han vet enkelte banesjefer og områdesjefer har gjennomført en praksis hvor de har forsøkt å være imøtekommende med naboer til linjen, ved at de har gitt bort gjerdestolper og netting. Dette mot at naboene selv har satt opp gjerdet.

- Det må vi nok slutte med. Det som skjer, er at vi skaper en forestilling om at slik skal det være. Vi har ikke budsjetter eller ressurser til å hverken gi bort utstyr eller sette opp andre enn de gjerdene vi er ansvarlige for, understreker han.

PROBLEM: Ikke alle respekterer gjerde ved jernbanen. I bydelen Lademoen i Trondheim er dette gjerdet til stadighet klippet i stykker, på tross av at det er anlagt undergang bare 60 meter unna. På befaring; Helse, miljø- og sikkerhetskoordinator Svein Ragnar Revhaug (JN). (Foto: Stig Herjuaune)

GJERDETYPER

I dag er jernbanelinjen utstyrt med tre forskjellige gjerde-varianter. Den opprinnelige, og eldste formen for gjerde er det såkalte 6-tråds-gjerdet. Dette utgjør primært en ren markering av grense, men holder samtidig storfe borte fra linjen.

En nyere variant er det såkalte "Norges-gjerdet", et nettinggjerde som ikke bare markerer grense, men som også holder sau og geit borte fra linjen. Til sist har vi flettverksgjerde, som er 1,80 m høyt, og er benyttet i tettbebyggelse og byer. Dette gjerdet er spesielt beregnet på å holde allmenheten borte fra ulovlig ferdsel på jernbanen.

LOV OM GRANNEGJERDE

Sitat fra § 1: "Gjerdehald ved offentleg veg og jarnveg går ikkje inn under lova. Lova gjev ikkje rett til å avtala, krevja eller ha gjerde som er i strid med lov eller vedtekter gjevne med heimel i lov".

6000 KM

Det er i dag omlag 6000 kilometer gjerde langs jernbanen i Norge. I hovedsak i form av markeringsgjerde. Om alle strekninger skulle gjerdes inn, vil en komme opp i omlag 10 000 km gjerde. Det bør legges til at inkludert i de 6000 km gjerde som eksisterer, er det et vesentlig antall km som vurderes fjernet.

RINGSAKER

Ringsaker kommune har tatt gjerde-problematikken på alvor. På vegne av gårdbrukerne har kommunen tatt på seg et selvutnevnt gjerdeansvar langs jernbanen i Ringsaker.

VEDLIKEHOLD: Enten vedlikeholder vi gjerdet eller tar det bort helt og holdent.

NATTARBEID: Hele anleggsperioden har foregått på nattetid for å unngå for store forstyrrelser på dagtrafikken. (Foto: Stig Herjuaune)

Skinnebytte ferdig

Saktekjøringene på strekningen Hell-Sjølyst (Nordlandsbanen) er over. Skinnebyttet ble nylig avsluttet etter en svært hektisk anleggsperiode. Som kjent måtte JN få ekstrabevilgninger for å klare den akutte situasjonen som oppstod tidlig i sommer, da det ble avdekket svært mange alvorlige feil på skinnene på strekningen. Svakhetene førte til hastighetsnedsettelse til 40 km/t på hele strekningen. Dette har igjen ført til store komplikasjoner for trafikken på Trønderbanen. Anlegget ble planlagt på rekordtid, og Baneservice startet arbeidet i august. 16 km skinner og en del svillebytte er gjort i perioden. Blant annet ble noe av strekningen lagt med det såkalte langskinnetoget. Strekningen er nå utstyrt med 54 kg's skinner. En oppnådde dermed en standardheving i forbindelse med skinnebyttet. De totale kostnadene på anlegget kommer opp i omlag 35 millioner kroner.

STIG HERJUAUNE

NORMALT: Trafikken på strekningen går igjen normalt. (Foto: Stig Herjuaune)

Nordisk jernbaneutdanning:

Felles elektroteknisk videreutdanning

Ledere i Jernbaneverket får skryt fra nordiske kolleger for at de har tatt initiativet til det nye nordiske kurset for elektroteknikere NEIU. Det er jernbanedirektør Magne Paulsen og Ingolv Pedersen som har sparket det hele i gang.

- Dette er en milepæl, sa Magne Paulsen ved åpningen av det første kurset. Dette elektrokurset er en oppfølger til det eksisterende nordiske utdanningssamarbeidet; NBIU, som i høst går for 13. år på rad.

Felles forståelse

Elektrokurset skal gi en generell oversikt over elektrotekniske fagområder på nordisk plan. De fire ukene kurset varer, blir da også fordelt med en uke hver i vertslandene, Sverige, Finland, Danmark og Norge.

Hovedformålet med kurset, er at det skal gi en tverrfaglig forståelse. Det er håp om at et slikt felles kurs skal gi en bedre samordning av tekniske systemer, og at kurset kan gi grobunn for et nordisk faglig nettverk.

EU-RELATERT: John Wilson (t.v.) kom fra Brussel for å tale om EU"s tanker og ideer i forhold til jernbane som transportør. Kursleder Børre Kristiansen til høyre. (Foto: Stig Herjuaune)

Fagområder

Kurspensum spenner vidt. Fra EMC via vedlikeholdsstrategier, togtypers innvirkning på infrastruktur, gjennvinning av energi til interoperabilitet og tunnelproblematikk. Det er den svenske "Banskolan" som i samarbeid med planleggingsgruppen har utarbeidet kurset.

Første kursuke gikk i Oslo og på Finse i september. Før jul skal neste kurs arrangeres i Finland, mens Sverige og Danmark står for tur i løpet av vinteren. Avslutningen blir en studie av Storebælt-tunnelen i Danmark, hvor blant annet temaet tunnelsikkerhet står i høysetet.

STIG HERJUAUNE

Pukkjøring på dugnad

MY 1104: GM-gruppen på dugnadsarbeid i Gudbrandsdalen. Fra venstre; Svein Nybakk, Svein Nordstrøm, Steinar Inset

GM-gruppen fikk i sommer forespørsel om vi kunne være behjelpelig med å leie ut trekkraft til Jernbaneverkets anlegg i Gudbrandsdalen.

NSB BA kunne ikke skaffe hverken folk eller maskiner. I GM-gruppen syntes vi dette var en fin mulighet til å få inn noen kroner i kassen.

Flere av våre medlemmer, som er lokomotivførere, benyttet ferie og fridager til dette prosjektet. Pengene vi tjente går rett inn i medlemskassen. ingen av våre krevde lønn for arbeidet.

Hyggelig

Både kjøringen, og ikke minst lokomotivet (MY1104) gikk over all forventning. Vi setter også stor pris på den positive holdning personellet i Baneservice har hatt overfor oss. For oss som tjenestegjorde ved dette oppdraget har dette vært en svært hyggelig opplevelse.

I ettertid har det vært enkelte som har laget litt "støy" fordi vi tok på oss denne kjøringen. Enkelte er tydelig av den oppfatning at GM-gruppen, med et årsbudsjett på 90.000 kroner utgjør en konkurrent mot NSB BA. Dette synet er heldigvis ikke representativt. Det som har vært problemet, er mangel på informasjon. Det ønsker GM-gruppen å gjøre noe med. Nye rutiner er allerede laget for varsling ved alle typer kjøreoppdrag.

Ikke vanlig

Nå er det ikke denne typen vi i GM-gruppen først og fremst beskjeftiger oss med. Det vi ønsker, er å etablere et chartertog til utleie. Tanken er å tjene inn såpass mye at vi har penger til å vedlikeholde og restaurere lokomotivene våre.

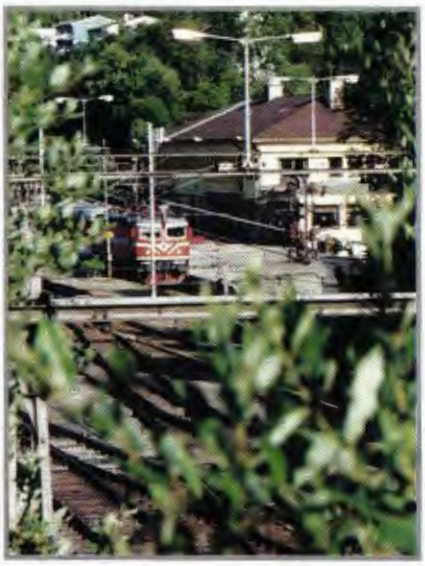
I dag disponerer vi to vogner og en aggregat-vogn. Vi har ytret gjentatte forespørsler om å få kjøpe NSB"s tidligere B6-vogner, som har vært utrangert over de tre siste årene. Imidlertid ser ikke dette ut til å la seg ordne. Likevel har vi håp om å klare å anskaffe annet vognmateriale. Dette vil kunne ta opptil 80 reisende. Håpet er videre at dette togsettet skal være i drift før jul.

Ønsker Jernbaneverket eller andre en spesiell transport når dere skal ut på tur, kan dere ta kontakt med GM.gruppen, postboks 22, 0905 Grorud. Dere kan også sende fax til Jarl Hole på 67 80 06 33.

Til slutt vil jeg på vegne av GM-gruppen takke alle i Jernbaneverket og Baneservice for den hyggelige måten vi er blitt tatt imot på.

Jan Haugen, GM-gruppen

Narvik-St. Petersburg



NARVIK: Narvik kan bli et nordisk godssentrum om planene om øst-vestforbindelse blir iverksatt.
(Foto:Stig Herjuaune)

Et forsøkstog med fiskelast fra Narvik til St. Petersburg går i oktober. Denne togturen vil legge grunnlaget for om øst-vestforbindelsen skal bli en permanent ordning.

Jernbaneverkets Arvid Hjellsand på Ofotbanen, har vært med i en styringsgruppe som har arbeidet med prosjektet.

Dette godstilbudet vil kunne bety en viss økning på trafikken på Ofotbanen. Det er enda ikke klart hvor hyppig trafikken vil bli. Interessen fra spesielt fiskeindustrien er imidlertid svært høy.

Det ser også ut til at det vil være et marked for returlast fra øst til vest. Den finske papirgiganten Enso har vist interesse for dette alternativet sammen med flere andre interessenter i papirinustrien både i Sverige og Finland. Enso har ifølge Ofoten Tidende planer om å skipe ut inntil 200 containere i måneden fra terminalen i Narvik.

Det er på det rene at hver tur fra Norge til Russland vil ta fem dager. På den første turen vil godset bli lastet om i Haparanda. Det arbeides med muligheten for å anskaffe sporviddevekslende hjulakslinger, som er i stand til å kjøre på både normal bredde og bredsporet bane.

STIG HERJUAUNE

JUBILEUMSKONSERT
MED JERNBANENS MUSIKKORPS OSLO
KONSERTHUSET - LILLE SAL
Jernbanens musikkorps i Oslo fyller 60 år, og inviterer til stor jubileumskonsert lørdag 18. oktober, kl 18.00 i Oslo. Programmet er variert med flere solister. Jernbanekoret i Oslo og noen overraskelser. Dirigent er Pål Gløtta. Billettpriser: Voksne kr 60- barn/honnør kr 40,- Billetter selges på posten og ved inngangen før konserten.
TA MED FAMILIE OG VENNER PÅ EN MUSIKALSK AFTEN I HØSTMØRKET!

D•I•A•L•O•G

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Jernbanedirektør Magne Paulsen

REDAKSJON:

Stig Herjuaune (redaktør), linje 72525

Olav Nordli, linje 55990

Harry Korslund, linje 55989

ADRESSE, REDAKSJONEN:

Region Nord, Pirsenteret, 7005 Trondheim

Internt nett: Kjøreveien@Jernbaneverket@JBV TRH

UTGITT AV :

Jernbaneverket, 0048 OSLO

Pilestredet 19

OPPLAG: 6.500

Layout:

INFOproduksjon, Arne Eidal Braathen

Trykk:

Grafmont AS, Oslo

Distribusjon:

Kontortrykk, linje 51062/3

Nyttige info-telefoner i Jernbaneverket:

Direktoratet

Tor Saghaug (22 4)5 53 05

Region Øst

Sven Goll (22 4)5 72 47

Region Nord

Stig Herjuaune (72 5) 7 25 25

Region Sør

Arne Habberstad (32 2) 7 55 80

JBV Utbygging, Oslo

Olav Nordli (22 4) 5 59 90

Harry Korslund (22 4) 5 59 89

JBV Utbygging, Drammen

Ronald Holmstrøm (32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

Månedens bilde:

DEN NYE E-6?

Full forvirring på Palmafossen Godsterminal ved Voss. Det er i skrivende stund ukjent om Statens Vegvesen er i ferd med å utvide sine enemerker på det vestlandske... Fotograf er Vidar Olsen/ OS Signal Region Vest. Kjøreveiens krus blir tilsendt.

Her kommer en utfordring til alle amatørfotografer i jernbanen; en fotokonkurranse hvor vi fra tid til annen presenterer bilder tatt av våre lesere. Det kan være morsomme bilder eller rett og slett vakre bilder. Eneste krav er at jernbane er et vesentlig tema i bildet.
Vi honorerer hvert publiserte bilde med et krus fra Kjøreveien. Send jernbanebildene dine til: Kjøreveien, Jernbaneverket, Region Nord Pirsenteret, 7005 Trondheim

Tusen takk

Yousef Azar fra Lodalen takker alle arbeidskolleger for den flotte gaven i anledning 60-årsdagen 15. august.

Med hilsen Yousef Azar.

Nytt fra NJT Reiser

DFDS tilbyr NJTs medlemmer svippturer til København til uslåelige priser!

Individuelle reiser

For bare kr 330 pr person får du reisen Oslo-København og retur med samme båt i innvendig dobbeltlugar
Tilbudet gjelder utreise på følgende dager:
Oktober: 19., 20., 21., 22., 27., 28., 29.
November2., 3., 4., 5.

Gruppereise

18. januar 98 . kr 535,-
Oslo-København tur/retur med samme båt i innvendig dobbeltlugar inkludert to frokostbuffeter, en to retters middag, et koldtbord

Individuell gruppereise

Minst åtte personer får samme pris som gruppereisen ved utreise søndag, mandag, tirsdag eller onsdag, 1. januar til 20. mars 98

Faste pristilegg

- enkelt lugar: kr 430 tur/retur
- utvendig lugar: kr 200,- tur/retur
- avbestillingsforsikring: kr 35 pr person

JULEBORDET 97

Kronprins Harald, Oslo - Kiel 16.-18.11.97
Kr 999,- pr person i utvendig to-stjerners dobbeltlugar

NJT REISER
Postboks 286 Sentrum, 0103 Oslo
Tel: 23 15 15 73 man-tor kl 10-13
Faks: 22 24 08 62

Beklager!

Jernbanemuseets Venner beklager at en del av våre medlemmer fikk for sen invitasjon til å kunne delta på årets medlemstur. Årsaken var forsinket trykking og utsendelse av Jernbanemuseets Årbok for 1997.
Styret beklager det inntrufne. Vi lover med dette å invitere til ny medlemstur i 1998. Den vil for sikkerhets skyld også bli annonsert i Kjøreveien, Vingehjulet, Jernbanemanden og Lokomotivmands Tidende.

Kjartan Kvernsveen, leder

Jernbanepersonalets Forsikring Gjensidig Medlemsmøter:

Representanter til JFGs generalforsamling, som holdes i Oslo i mars/april hvert år, velges på medlemsmøter i de tidligere jernbanedistriktene hvert annet år (i Narvik hvert fjerde år).
Oslo, 15.10, Storgaten 5, Oslo
Drammen, 22.10, RICA Park Hotell
Hamar, 29.10, Jernbanesamfundet
Trondheim, 30.10, Lilletorget Hotell
Kr.sand 5.11, Driftsbygningen, Kr.sand st.
Stavanger, 6.11, Stjernesalen, Stavanger st.
Bergen, 12.11, Velferdshuset, Bergen st.
Narvik, 19.11, Grand Royal Hotell, Narvik
Møtene starter kl. 18.00, unntatt i Trondheim hvor det er kl. 19.00, og har slikt programm:

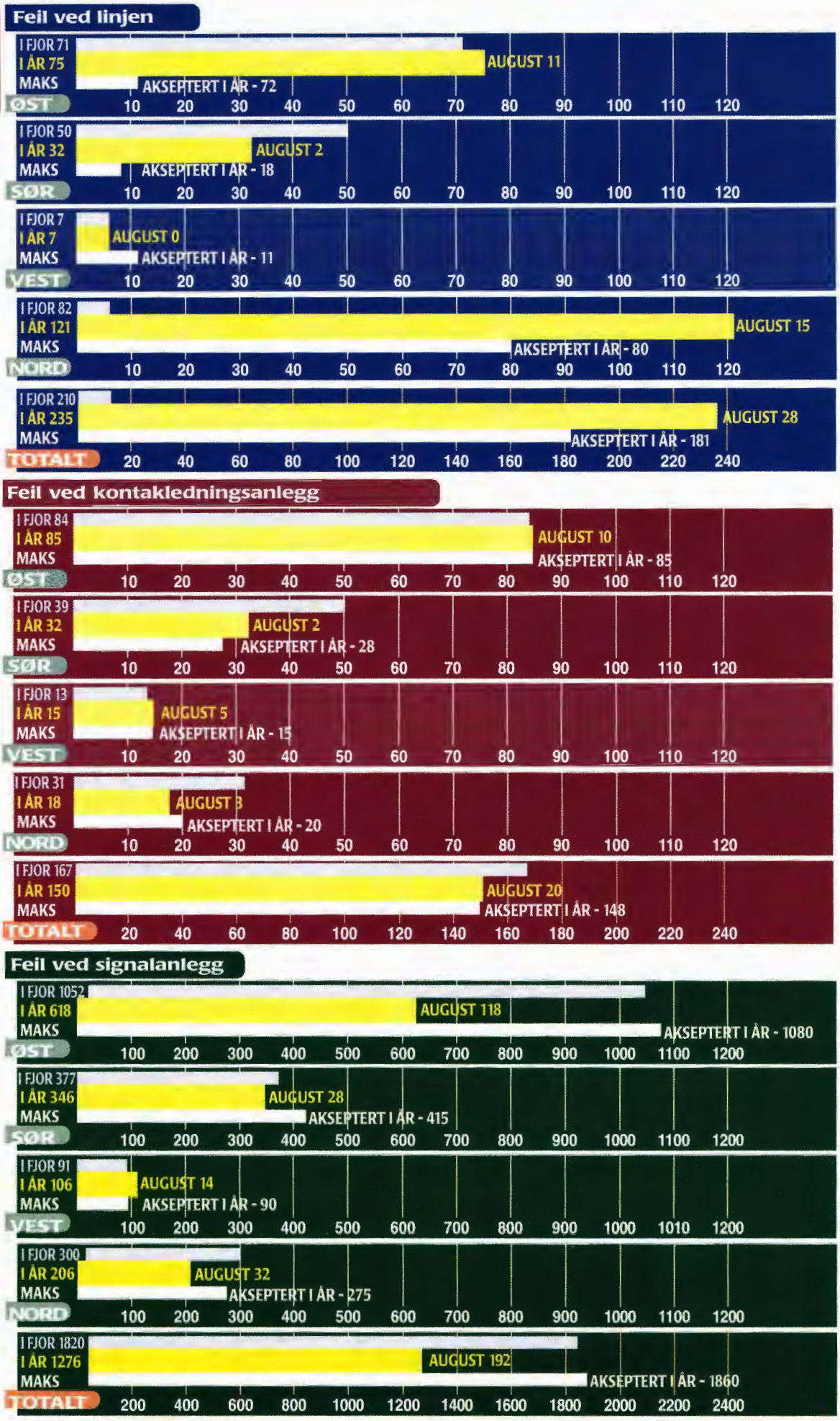
1. Orientering fra JFG om siste to-årsperiode
2. Valg til JFGs generalforsamling
   Valg av valgkomite
3. Om forsikring av medlemmers barn
4. Eventuelt

Det blir enkel servering etter møtets slutt og vi oppfordrer medlemmene til å møte opp.

Feil i Jernbaneverket

I forhold til forrige rapportering fra regionene ser det ut til at Region Øst har justert aksept-ert antall feil ved linjen fra 75 til 71 og at Region Sør har justert aksept-ert antall feil ved linjen fra 45 til 18. Den varme sommeren har resultert i 102 rapporterte solslyng, herav er 59 solslyng rapportert i Region Nord, og 38 i Region Sør. Solslyng, skinne-brudd og ras, feil ved linjen, utgjør til sammen 210 feil hittil i år. Region Øst melder at 12 feil ved kontaktledningsan-legg og 9 solslyng er relatert til pågående anleggs-arbeider.

Tønnes Tønnesen, JDO



PROFILERING

JERNBANEVERKET

AKTIV KRABAT - UKJENT FOR DE FLESTE

Det er snart ett år siden Jernbaneverket ble opprettet. Men til tross for at vi driver en omfattende virksomhet rundt om i landet, er det fortsatt mange som knapt nok aner at Jernbaneverket eksisterer.

-Dette ønsker ledelsen å gjøre noe med, og vi har derfor vedtatt at profilering av Jernbaneverket skal være fokusområde i 1998. Og vi må starte med oss selv, sier administrerende direktør, Osmund Ueland.

-Én årsmelding er mer enn nok, og den skal være felles for hele Jernbaneverket.

En sterk lagfølelse er helt avgjørende, sier Ueland, og legger til at alle ansatte må føle en form for familietilhørighet til Jernbaneverket. Det er først når denne følelsen sitter i ryggmargen på hver og en av oss at vi på en effektiv og god måte kan profilere Jernbaneverket i forhold til våre omgivelser.

-Hva er nødvendig for at medarbeiderne skal få denne følelsen?

-Lojalitet og oppslutning om felles mål er en grunnleggende forutsetning. Jevnt fokus på suksesskriteriene gir også et godt utgangspunkt for å styrke fellesskapsfølelsen. Her forutsetter jeg at lederne på alle nivåer tar ansvar. Størst effekt oppnår vi dersom alle går i takt, sier Ueland, før han med et lite smil skynder seg å legge til at ikke behersker denne øvelsen like godt.

-Har du noen konkrete eksempler som kan belyse dette?

-Det er nok å nevne at flere enheter på eget initiativ har laget egne årsmeldinger.

-Men er ikke dette bare et utslag av sunn tiltakslyst?

-Det er mulig du har rett, men personlig tolker jeg dette som et tegn på at enkelte er mer opptatt av å markedsføre sitt eget underbruk, enn å markedsføre Jernbaneverket. Dette kan vi naturligvis ikke akseptere, rett og slett fordi det går på bekostning av jobben med å profilere Jernbaneverket som en samlet organisasjon. Vi klarer oss dessuten utmerket med èn årsmelding, og den skal være felles for hele Jernbaneverket, sier Ueland med trykk på felles.

-Betyr dette at enhetene ikke i det hele tatt skal gis anledning til å bedrive egenreklame?

-På ingen måte. De enhetene som har behov for det skal naturligvis få lov til å markedsføre sine tjenester overfor potensielle kunder og relevante målgrupper. I tillegg vil det være mer enn nok av spalteplass i Jernbaneverkets årsmelding. Jeg har heller ingen motforestillinger mot at de enkelte enhetene utarbeider og distribuerer virksomhetsrapporter, men samtidig forutsetter jeg at dette skjer i kontrollerte former, og at innholdet i slike særrapporter ikke er konflikt med Jernbaneverkets overordnede interesser.

-Altså, Ordnung muss sein?

-Jeg kommer fortsatt til å kjøre profileringsløpet med relativt stramme tøyler. Noen må trekke i trådene, og siden profilering i høy grad er et spørsmål om ledelse er det naturlig at de overordnede strategier og føringer kommer fra sentralt hold. Dette fordrer engasjement fra ledergruppen, og de enkelte enhetene skal naturligvis fungere som pådrivere i prosessen med å kommunisere og profilere hva Jernbaneverket står for.

-Og nå vil ledelsen i Jernbaneverket trekke veksler på eksterne krefter i arbeidet med å gjøre bedriften mere synlig i terrenget?

-Det er riktig at vi har planer om å engasjere et konsulentfirma med spisskompetanse på markedskommunikasjon og profilering, men vi har foreløpig ikke fattet den endelige beslutningen.

Hvilket firma som eventuelt får oppdraget er ellers av underordnet betydning. Det viktigste er at vi får profesjonell drahjelp som kan bidra til at Jernbaneverket får etablert en solid plattform for en langsiktig og målrettet profileringsstrategi.

-Hensikten er altså ikke å hyre inn noen som kan bedrive lobbyvirksomhet på vegne av Jernbaneverket.

-Den jobben klarer vi utmerket på egenhånd, og det er jo også en viktig form for profilering, sier Ueland, som avslutningsvis gir ros til de som har hatt og har ansvaret for å profilere Jernbaneverket på konsernnivå.

HARRY KORSLUND