KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 4 - APRIL 1998

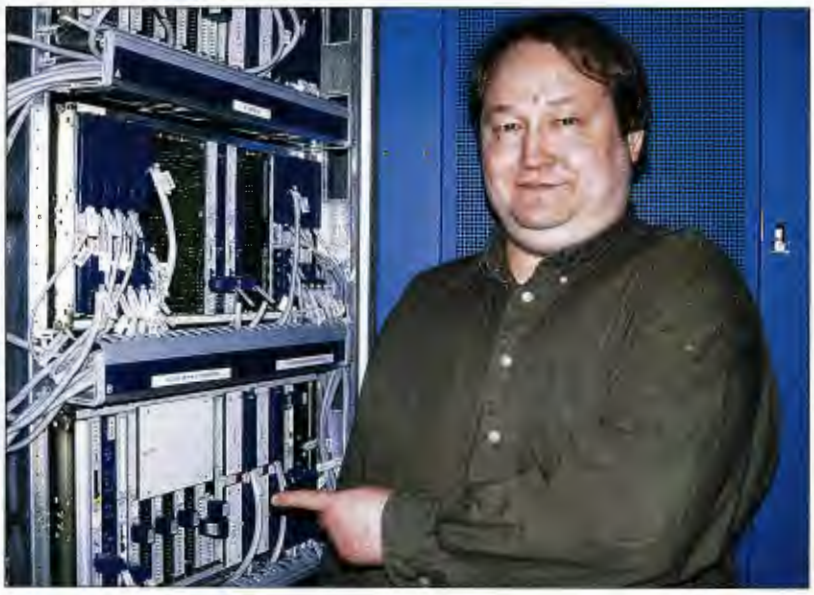
TOGSTOPP PÅ OSLO S

Svikt i signalsystemet - hva skjedde og hvorfor?

● Fredag 2. april brøt signalsystemet (fjernstyringen) som styrer togtrafikken rundt Oslo S sammen. Morgentrafikken stod stille mellom kl 07.54 og 09.05, og forsinkelsene forplantet seg ut over formiddagen.

● Feilen var ikke sikkerhetsrelatert, og sikringsanleggene ute virket som de skulle. Det var styringen av signalene som bortfalt. Det ble hektisk på Signalavdelingen i Oslogate. Knut Solemslie, systemansvarlig for Ebicos i Jernbaneverket, startet umiddelbart feilsøkingen.

Side 3



Det ble en hektisk morgen for Knut Solemslie på Signalavdelingen. Han arbeider fortsatt for å forhindre at denne type feil skal kunne skje igjen. (Foto: Nina Frang Høyum)

- Vi må krenge litt selv også

Side 6

Mye mer enn fine ord

Miljøplanen er klar. Nå starter satsingen på å forbedre styringen og oppfølgingen av miljøarbeidet, kartlegge og redusere påvirkningene og til slutt sammenstille de ulike transportformenes miljøpåvirkning.

Side 5

Full rulle på Rygge

Side 4

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

Signaler

Skrekkblandet fryd

Det var med skrekkblandet fryd jeg tiltrådte som informasjonsdirektør i Jernbaneverket 1. april. "Skrekk" på grunn av respekten for Jernbanverket som organisasjon og vissheten om at oppgaven som informasjonsansvarlig vil bli omfattende og krevende. Likevel mest med "Fryd" - fordi jeg rett og slett gleder meg til å kaste meg inn i arbeidet med å bidra til at jernbanen framstår som framtidens effektive, pålitelige og miljøriktige transportform - hovedpulsåren i det kollektive transportsystemet i Norge. Det er mange temaer jeg kunne tenke meg å fabulere omkring her, og nye spennende problemstillinger dukker opp hver eneste dag. Min hovedoppgave vil likevel være det som er blinket ut som fokusområde for hele Jernbaneverket i 1998 - informasjon, kommunikasjon og profilering. Tor Saghaug skrev mye om dette i forrige nummer, og derfor skal jeg ikke gjenta hans vurderinger, bare slutte meg til konklusjonen: Vi skal være fornøyd med vår profil når andre oppfatter oss slik vi ønsker å framstå.

Spørsmålet er da: Hvordan ønsker vi å framstå? Dette er det kanskje vanskeligere å svare på enn hva vi umiddelbart skulle tro. Selv om det er for tidlig for meg å gi noe presist og utfyllende svar, har jeg likevel festet meg ved noen stikkord: Pålitelig, troverdig, kompetent, framtidsrettet. Dette er slett ikke noe dårlig utgangspunkt, og jeg er nysgjerrig på å utforske mer om hvordan vi ønsker å bli oppfattet. Dette vil jeg blant annet gjøre ved å besøke både de ulike regionene og forretningsenhetene innen Jernbaneverklet og diskutere hva vi skal legge vekt på i vår profilering. I tillegg håper jeg selv å kunne bidra med mine vurderinger. En helt grunnleggende sanhet innen all profilering er likevel at alt starter og slutter med de interne forholdene og de ansatte. En engelsk læresetning sier at "if you take care of the inside, the inside will take care of the outside". Med andre ord; dersom de interne forholdene er sunne og gode, med god kommunikasjon og trivsel, så vil dette smitte over på omgivelsene. Skjønnheten kommer som kjent innenfra! Det gjelder minst like mye for Jerbnaneverket som for misse-dronninger. Konsekvensen av dette er at profileringen ikke kan vurderes isolert fra resten av vår virksomhet. Det er en integrert del av alt vi gjør: Hvor godt vi gjør vår del av jobben med å sørge for at togene er i rute, hvor godt og lettfattelig vi informerer de reisende på stasjonen, hvor gode vi er til å overholde budsjetter og tidsplaner, hvordan vi oppfører oss på byggeplasser, hvordan våre ledere uttaler seg til media og i ytterste konsekvens hvordan vi omtaler vår egen arbeidsplass over hekken til naboen. Summen av alt dette former det inntrykket folk flest har av oss. Det skaper vår profil. Dermed er også profileringen et ansvar vi har felles.

Dette har jeg ikke skrevet for å forsøke å fraskrive meg mitt ansvar. Det skulle tatt seg ut etter to uker i stillingen! Tvert imot. Vi er kommet godt i gang med å utarbeide en informasjonsstrategi for Jernbaneverket. Men jeg trenger hjelp fra dere til å få kulturen og holdningene i Jernbanverket mest mulig under huden. Det håper jeg dere vil bidra med. Dersom mottakelsen her i Pilestredet 19 er representativ for resten av Jernbaneverket, ja da gleder jeg meg stort til å reise rundt og treffe flest mulig av dere.

Siden jeg har tenkt meg rundt på besøk i regionene de nærmeste månedene, faller det naturlig å sende "signal"-stafettpinnen videre til en av regionsjefene. Jeg la like godt alle fire i en hatt, blandet godt og trakk en lapp. Vinneren ble Truls Hægrenes i Bergen

Sigurd Sandvin

Filosofien bak Oslopakke II brer om seg:

Øst- og Vestfoldbanen får finansieringshjelp fra vegene?

Samferdselsminister Odd Einar Dørum på befaring med utbyggingssjef i Jernbaneverket, Ole Konttorp.

- Det må nytenkning til for å få fortgang i kollektivtrafikkprosjektene i fylkene rundt Oslofjorden. Dette sa statsråd Odd Einar Dørum i et møte om samferdsel i Vestfold.

Vi er nødt til å tenke i nye sammenhenger. Det er på tide å tenke felles areal- og transportplanlegging langs hele Oslofjorden, fra Larvik til Oslo til Halden. Jeg har et ønske om at fylker og kommuner frivillig setter seg ned og lager en transportplan for hele fjorden, sier Odd Einar Dørum og han fortsetter med at transportplanen for Nord-Jæren er et eksempel til etterfølgelse.

Befaring og møte

Samferdselsminister Odd Einar Dørum var hovedpersonen i et møte om samferdsel arrangert av Vestfold Venstre på Melsom videregående skole ikke langt fra Tønsberg by. Møtet ble innledet av vegsjef Johan Lepperød i Buskerud Vegvesen og utbyggingssjef Ole Konttorp i Jernbaneverket. Begge la fram tall og orienterte om utviklingen for veg og jernbane i Vestfold, om pågående utbyggingsprosjekter og framdriftsmessige konsekvenser av manglende bevilgninger. Før møtet hadde Ole Konttorp og Johan Lepperød gitt samferdselsministeren en behørig innsikt i nybyggingen på henholdsvis Sandeparsellene og E-18 anlegget og tilhørende bevilgningsproblematikk.

Jernbanen bomfinansieres?

Dørum gjorde rede for alle hensyn som må tas når det offentlige skal bruke penger. Han kom inn på faren for å hete opp den norske økonomien, inflasjon og renteøkning. - Men, prosjekter som finansieres ved hjelp av bompenger har en god sjanse til å bli gjennomført dersom de blir godkjente av Stortinget og det er lokal enighet om bompenger, sier ministeren. Å bompengefinansiere samferdselprosjekt i en tid med opphetet økonomi er akseptabelt fordi hver gang man betaler av egen lomme, reduseres det private forbruket tilsvarende.

- Det kan tenkes at veger og jernbanen i Vestfold og Østfold sees i samme finansieringspakke, avsluttet Dørum i møtet som ellers var preget av stikkordene dugnad og spleis mellom brukere, fylker, kommuner og staten.

Ronald Holmstrøm

Totalstopp på Oslo S

Svikt i signalsystemet - hva skjedde?

Fredag 2. april brøt signalsystemet (fjernstyringen) som styrer togtrafikken rundt Oslo S sammen. Morgentrafikken stod stille mellom kl 07.54 og 09.05, og forsinkelsene forplantet seg ut over formiddagen.

Feilen var ikke sikkerhetsrelatert, og sikringsanleggene ute virket som de skulle. Det var styringen av signalene som bortfalt. Togledelsen på Oslo S kunne ikke se hva som skjedde i trafikken, og kunne følgelig heller ikke styre signalene.

Fjernstyringssystemet for nærtrafikken mellom Oslo S og Asker, Ski og Sagdalen, kalles Ebicos. Ebicos består av 14 datamaskiner som jobber parvis. Disse syv parene er igjen sammenkoplet i to parallelle nett. Systemet er basert på at det ene systemet vokter på det andre: Dersom det ene nettet bryter sammen, skal det andre ta over (såkalt redundans). Om morgenen 2. april brøt imidlertid begge nettene sammen parallelt.

Hektisk

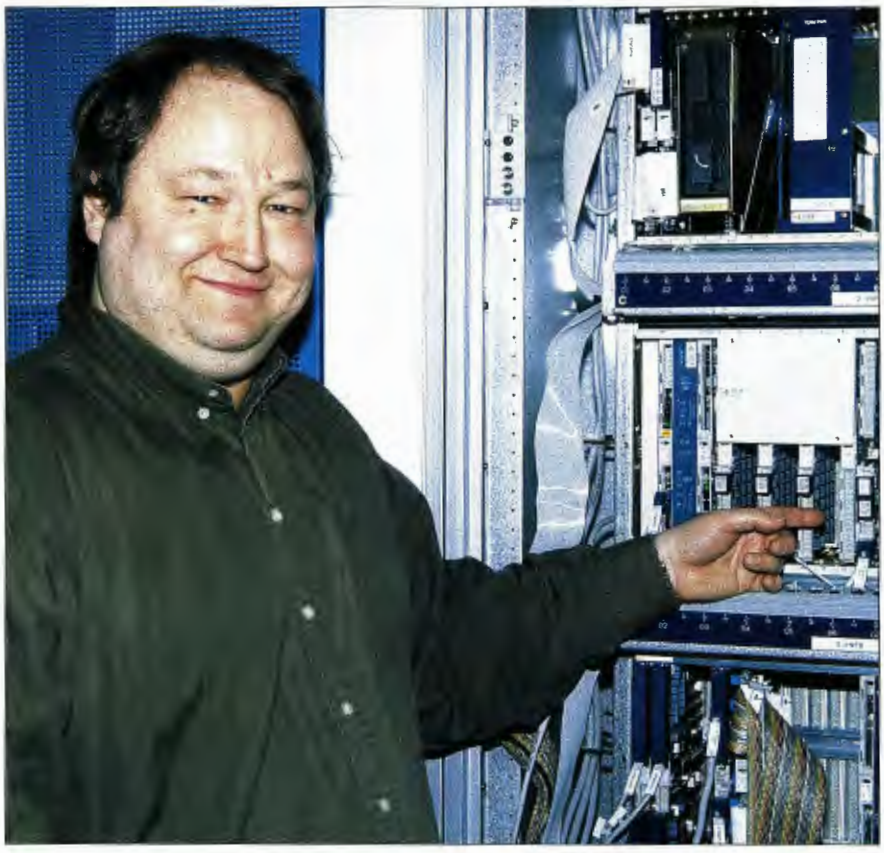
Det ble hektisk på Signalavdelingen i Oslogate. Knut Solemslie, systemansvarlig for Ebicos i Jernbaneverket, og Aimar Stakvik, som hadde beredskapsvakt, stod i kontinuerlig kontakt med både togledelsen og Ebicos-ekspertisen i Stockholm.

De forsøkte å sette i gang systemet ved å skru det av for så å starte det opp på nytt, men dette virket ikke. – Vi plundra en del med å få det i gang, sier Knut Solemslie, men nodene ville ikke ta imot operativsystem fra serverne. Til slutt fikk vi startet opp den ene delen, slik at systemet ble oppegående og togene kunne begynne å kjøre.

Feil igjen

Ebicos blir levert av firmaet ADtranz, som også leverer tilsvarende system til Stockholm. Tilsvarende feil har skjedd i Stockholm tidligere, uten at ADtranz informerte Jernbaneverket formelt om dette. På grunn av sin entusiastiske interesse for signalsystemer, var imidlertid Solemslie oppmerksom på dette, og fikk kontaktet kolleger i Stockholm etter bare tre minutter.

Påfølgende natt kom det spesialister både fra Stockholm og ADtranz for å hjelpe til med å lokalisere feilen. Nå fungerte systemet perfekt, og alle tester viste null feil. Vi hadde med andre ord en periodisk feil i systemet. Periodiske feil er vanskeligere å lokalisere enn permanente, og da man ikke kunne finne hvor feilen var oppstått, anbefalte ADtranz å kjøre systemet som vanlig.



Knut Solemslie fra Signalavdelingen i Oslogt. 3 fikk fjernstyringsystemet på Oslo S på bena etter en totalstopp som varte over en time morgenen 2. april. OS Oddvar Hauge sparer ikke på rosen: Knut stilte opp 24 timer i døgnet og forsaket deler av påskeferien sin.

Dagen etter, den 3. april kl. 11.30, oppstod imidlertid samme feil igjen, med forsinkelser på ca. 45 minutter. Denne gangen tok Signalavdelingen i bruk en annen metode for å lokalisere feilen, og nå greide de å ringe den inn. Fortsatt foregår det daglige – eller nattlige – arbeider for å snevre seg inn mot den egentlige feilen ved hjelp av eliminasjonsmetoden, slik at vi kan finne det ene, spesielle datakortet som trengs å byttes.

Tre år uten feil

Ebicos er et stort og omfattende fjernstyringsystem som vi har benyttet i tre år uten at feil har oppstått. På tross av uhellet i april, mener både Jernbaneverket og svenske Banverket at Ebicos er et svært driftssikkert system.

Nina Frang Høyum

TILTAK FOR Å UNNGÅ LIGNENDE FEIL

Jernbaneverket samarbeider nå med ADtranz for å unngå at en slik feil kan oppstå igjen. ADtranz er bl.a. i gang med å utarbeide et loggprogram som overvåker nettet slik at vi lettere kan lokalisere evt. feil.

På sikt skal også flere på Signalavdelingen lære å kjenne Ebicos til bunns, og det er planlagt kurs for dette i nærmeste framtid. I tillegg har vi et reservemanøvreringssystem som kan brukes på Skøyen, og i løpet av mai vil et tilsvarende for Oslo S bli ferdigstilt.

Region Øst vil, ved hjelp fra SINTEF og under ledelse av banesjef Bjørn Hillestad, få foretatt en sårbarhetsanalyse for Oslo S innen sommeren. Sårbarhetsanalysen vil vurdere risikoen for forskjellige typer feil i infrastrukturen (linje, signal, strøm osv.) som kan oppstå. Samtidig beregnes sannsynligheten for at feilene kan skje, slik at vi setter i gang aktuelle tiltak ut fra risiko- og sannsynlighetsgraden. Man må også ta med i betraktning såkalte "tusenårshendelser" – dvs. slike ting som ikke skal kunne skje, men som dessverre skjer allikevel.

Ny informasjonssjef i Utbygging

Øystein Grue (39) er tilsatt i stillingen som informasjonssjef i Jernbaneverket Utbygging. Han kommer fra stillingen som informasjonssjef i Oslo Energi Holding, og var før det ansatt som journalist i Aftenposten i en årrekke. Forutsetningene for å håndtere media på vegne av Utbygging i årene som kommer skulle dermed være de aller beste.

-Det skorter heller ikke på miljøengasjementet?

-Nei, tvert i mot. Jeg mener for eksempel at jernbanen representerer en fremtid som det må satses på av hensyn til miljøet, og jeg har klokkertro på at jernbanen etterhvert vil overta en større del av transportarbeidet.

-Apropos klokkertro, du er utdannet menighetssekretær?

-Javisst! Jeg var nemlig for ung til å komme inn på medialinja, og noe måtte jeg jo finne på i Volda, sier Øystein og smiler. Det var imidlertid journalist jeg ville bli, og i 1982 ble jeg fast ansatt i Aftenposten.

-Noen spesielle minner fra tiden hos den ærverdige "tanta" i Akersgata?

-I årenes løp var jeg innom flere avdelinger, men jeg husker nok best tiden som relativt fersk journalist i politisk avdeling som den gang ble ledet med mildt sagt myndig hånd av smått legendariske Egil Sundar.

-Du karakteriserer journalistyrket som spennende og lærerikt. Allikevel har du valgt å hoppe av. Hvorfor?

-Først og fremst fordi jeg stadig oftere opplevde å krysse mine egne spor. Samtidig fikk jeg etterhvert lyst til å se virkeligheten med litt andre øyne enn det man uvilkårlig gjør som journalist. Nå sitter jeg på andre siden av bordet, og med et helt annet utgangspunkt enn før, og det er minst like spennende og lærerikt, sier Øystein Grue, som etterhvert begynner å bli varm i trøya i Utbygging, og som gleder seg til fortsettelsen.

Harry Korslund

Arbeidene på Rygge går sin gang. Søndag 10. mai blir deler av det nye stasjonsanlegget tatt i bruk.

Full rulle på Rygge

Et budsjettkutt på noen titalls millioner til tross. Byggingen av nytt dobbeltspor mellom Såstad og Haug går sin gang, og størst aktivitet har det vært på Rygge stasjon. Anleggsarbeidet på Rygge blir ikke avsluttet før mot slutten av året, men allerede i begynnelsen av mai legges trafikken om til nye spor, og deler av stasjonen kan tas i bruk.

En stor del av virksomheten på dobbeltsporprosjektet har foregått på Rygge det siste halve året. I august startet byggingen av ny kulvert for ny gang- og sykkelveg i nordenden av stasjonsområdet, og i månedsskiftet oktober-november gikk Veidekke ASA i gang med å støpe såle og plattformkanter på begge sider av fylkesvei 332 som krysser jernbanen på Rygge stasjon. Arbeidene ble avsluttet i februar, og i følge Jernbaneverkets byggeledelse er det grunn til å rose entreprenøren for vel utført jobb. Avvikene i horisontal- og vertikalplanet er nemlig minimale, og godt innenfor de fastsatte toleransekravene.

På tvers av fagområdene

Parallelt med plattformene har grunnentreprenøren jobbet med formasjonsplanet. For å få sluttført dette arbeidet var det nødvendig å stenge fylkesvei 332 for biltrafikk. I utgangspunktet skulle veien være stengt en ukes tid, men dette ble forandret til fjorten dager. Den første uka gikk med til grunnarbeider, og da veien ble gjenåpnet den 20. mars var også spor- og kontaktledningsarbeidene unnagjort i det området hvor fylkesveien krysser jernbanen.

-God planlegging og samordning på tvers av fagområdene ga et vellykket resultat, sier byggeleder Lars Kristiansen, og viser til at byggeledelsen ikke mottok en eneste klage fra noen bilister i løpet av de fjorten dagene fylkesveien var stengt.

Bygging og riving

De nye sporene over Rygge stasjon er bygget med UIC 60 skinner og såkalte fast-clip sviller. I sydenden av stasjonen er det lagt inn brukte sporveksler. Dette er en midlertidig løsning for å skille spor 1 og 2, og for innkjøring til forsvarstomta. Tømming av pukk og pakking av sporene foregikk i tidsrommet fra 21. til 24. april. I løpet av denne perioden var fylkesveien stengt én av nettene fordi planovergangen måtte fjernes mens sporene ble pakket.

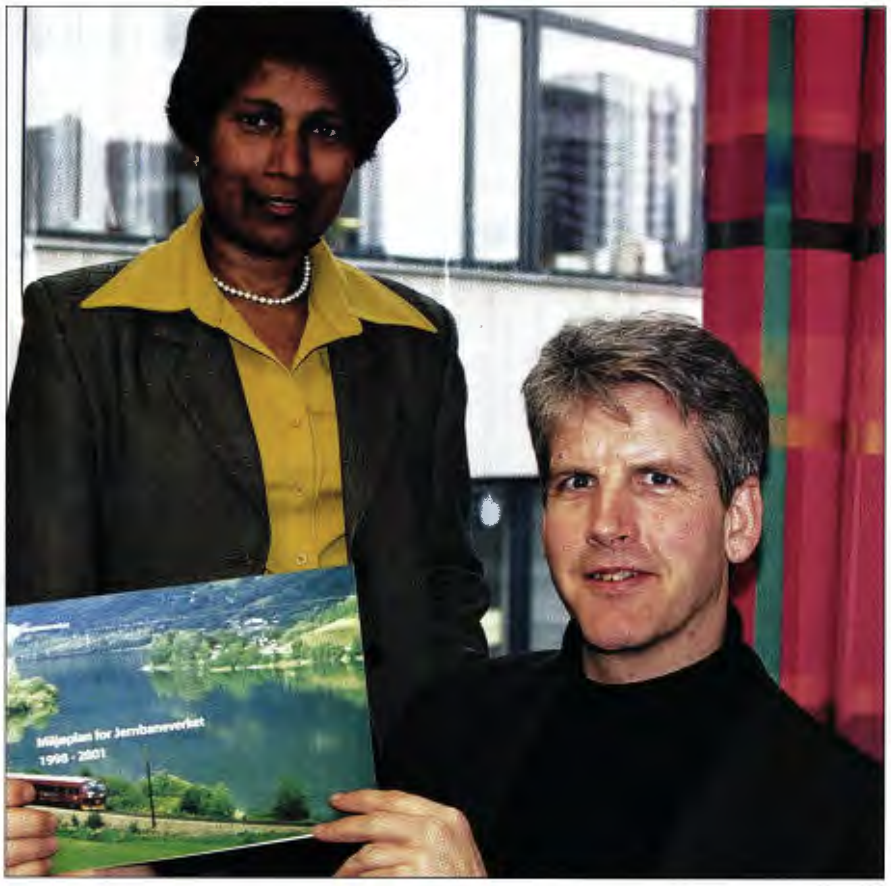
Natten mellom lørdag 9. og søndag10. mai blir de nye sporene koplet sammen med sporene på begge sider av stasjonen. I perioden frem til da blir den delen av plattformene som ligger nord for fylkesvei 332 ferdigstilt med belegningsstein og asfalt, slik at de er klare til å tas i bruk av de reisende samme helg. Arbeidet med å rive det midlertidige spor- og kontaktledningsanlegget starter allerede mandag 11. mai. Deretter vil det gå slag i slag utover sommeren og høsten helt til slutten av desember da Rygge stasjon, med unntak av grøntanlegg og beplantning, etter planen skal stå ferdig.

Harry Korslund

Jernbaneverkets miljøsatsing

Holder ikke med fine ord

Jernbaneverkets miljøpåvirkning skal tallfestes og reduseres. Det ligger ambisjoner bak Jernbaneverkets miljøplan. Våre negative konsekvenser på miljøet rundt oss skal måles og tallfestes, deretter skal vi utføre tiltak som reduserer miljøbelastningen.



Med den sentrale miljøplanen i hånda venter Veronica Valderhaug og Tor Saghaug i hovedkontorets Strategi- og miljøavdeling på hovedenhetenes miljøplaner.

Det skulle være kjent for de fleste i Jernbaneverket at et av våre suksesskriterier er miljøvennlighet og derfor ett av de områdene det er viktigst å lykkes på i tida framover. Men det holder ikke å kaste de fine ordene rundt seg.

- Det viktige poenget i Miljøplan for Jernbaneverket 1998 - 2001 var at planen skulle være en beskrivelse av konkrete mål og aktiviteter for å gjøre miljøet bedre, det skulle være en beskrivelse av iverksatte og planlagte tiltak for å nå målene og at det skulle være tidsfrister for iverksettelsen av tiltakene, sier avdelingsdirektør Tor Saghaug i Strategi og miljø på Hovedkontoret.

Arbeidet med miljøplanen har pågått en tid allerede, det ble først etablert en arbeidsgruppe med representanter fra Hovedkontoret og de fleste hovedenhetene, pluss et eksternt medlem som kom fra firmaet Coopers & Lybrand.

Etter en idédugnad med opplisting av alle våre aktiviteter som påvirker miljøet, startet arbeidet med å strukturere punktene. Til slutt var det følgende tredeling som hadde manifestert seg: forbedre styringen og oppfølgingen av miljøarbeidet, kartlegge og redusere påvirkningene og til slutt sammenstille de ulike transportformenes miljøpåvirkning. Med ledergruppebehandlingen i desember i fjor ble miljøplanen vedtatt og i slutten av mars startet distribueringen av den trykte utgaven.

Også vi må tenke miljø

- Vår virksomhet har forholdsvis få konsekvenser på miljøet og Jernbaneverket er uforbeholdent en miljøbedrift, men selvfølgelig har vi som alle andre en uønsket innflytelse på miljøet. Det er selvfølgelig også Jernbaneverkets oppgave å arbeide for at belastningen ikke er større enn det naturen og menneskene kan tåle, sier Veronica Valderhaug. Målt etter økonomiske parametere er våre største miljøkonsekvenser støy og kreosotforurensing i grunnen. For å kunne dokumentere at Jernbaneverket reduserer støyforurensingen skal alle boliger med en innendørs døgnekvivalent over 35 dB(A) kartlegges. Nåværende forskift sier at ingen boliger skal ha mer støy enn 42 dB(A), men Jernbaneverket har nå en målsetting om å komme så langt ned som mulig i de tilfellene kostnadene tillater det. Kreosotimpregneringen av tresviller er en av våre gamle synder og foregikk på fire steder i landet, det var ved Lillestrøm, Hommelvik, Råde og Brakerøya. Ved Lillestrøm ryddes det for tiden opp og det er nylig sendt avgårde en søknad til Statens forurensingstilsyn for å ta fatt på Råde.

Største utfordring

- Den største utfordringen i Jernbaneverkets miljøarbeid blir blant linjelederne og de fagansvarlige saksbehandlerne, tror jeg. Det gjenstår å gjøre en jobb for å få linjelederne til å bli bevisste på sitt ansvar, å formidle hva Jernbaneverket mener med sitt miljøarbeid og få dem til å tenke miljøhensyn, forteller miljørådgiver Valderhaug. Jernbaneverket har allerede satt i gang kurs som handler om jernbanens forhold til naturen. Kursene har handlet om jernbanens miljøpåvirkning, hvordan ta miljøhensyn i de ulike fasene planlegging, utbygging og drift. Det første kurset er allerede avholdt. Det var lagt opp til om lag 50 deltakere, men interessen var overveldende og det var til slutt 83 vitebegjærlige personer som deltok på kurset.

Miljøforum

I Jernbaneverkets miljøarbeid finnes også miljøforum. Miljøforum ble opprettet i desember i fjor og skal være et nettverk for de miljøfagansvarlige. Forumet skal tjene til kompetanseoppbygging og utveksling av miljøinformasjon. I fortsettelsen av miljøarbeidet er hovedenhetene som skal til dyst. Hver enkelt enhet skal lage sin egen miljøplan. Kravene i den sentrale miljøplanen er minstemål og Hovedkontoret skal se til at disse målene overholdes. Det er meningen at arbeidet med miljøplaner i enhetene skal inngå som en naturlig del i arbeidet med virksomhetsplanleggingen. Den sentrale miljøplanen skal revideres hvert år og den følger rulleringen til Norsk jernbaneplan.

- Vi har fått bra tilbakemelding på planen så langt. Den er ambisiøs og det er vi klar over. Ambisjoner fører som kjent ofte til motivasjon, avslutter Veronica Valderhaug som har gode forhåpninger til det videre arbeidet.

Ronald Holmstrøm

Stoler på seg selv - og Jernbaneverket

Patricia Blackwell er rådgiver i Region Øst, og arbeider bl.a. med organisasjonsutvikling – noe som for henne betyr å utvikle menneskene. Etternavnet hennes betyr "sort brønn". Det heter seg at dypest vann har stillest grunn, og på bunnen av Patricia Blackwell renner stillferdige, dype tanker. Men fra mageregionen og opp til overflaten er det latterdrønnene som dominerer.

Det er så viktig at en stoler på seg selv og på det en kan! Vi må tro på at ting vil ordne seg. Ledelsen i Jernbaneverket gjør ikke endringer for moro skyld, men for å møte den tiden som er her nå, og den tiden som kommer. Før i tiden kjørte vi for eksempel med damplokomotiv, mens vi nå har krengetog. Vi må også krenge, bøye oss litt og bli fleksible. For kundene blir dette en behageligere, stillere og raskere reise – og dette er krav som vi må møte.

Patricia ser ut til å trives med metaforen sin – at det ikke bare er toget, men også de ansatte som må krenge for at jernbanen skal være konkurransedyktig i framtiden.

Når Patricia snakker, risler det alltid av latter gjennom en svak britisk aksent. Hun kommer fra Derbyshire i England, og jeg spør hvordan sporene gikk derfra til Norge.

– Det er en lang historie som kunne fylle tre Kjøreveier. Det er mange veikryss her i livet, mange muligheter å velge, og jeg hadde alltid vært fascinert av veiskilt i England der det stod "To the north". Så jeg dro nordover, til Norge. Meningen var å være her i to år, så jeg skulle få rikelig tid til å bli kjent med kulturen. Det er godt over tyve år siden. Jeg tror du kommer til et punkt når du bor i et fremmed land, da du enten reiser tilbake eller bestemmer deg for å bli. Det er vel omstendighetene som gjør det, og det at du blir formet av livet rundt deg. Jeg er blitt litt norsk og føler meg ikke helt engelsk lenger.

Patricia er kjent for sin smittefarlige latter, og om det er noe typisk engelsk hun mangler, må det være det som kalles for "stiff upper lip" – eller stram overleppe, en betegnelse som gjerne brukes om overklassens stive høflighet. Når jeg bemerker dette, strammer hun overleppa momentant og snakker dronningens engelsk så belevent og smidig at jeg kommer i et øyeblikks tvil. Men så sprenger lattersalven seg fram og sprer seg over hele ansiktet:

– Det nytter ikke å bo i Norge med en "stiff upper lip"! Det er også det jeg likte med Norge da jeg kom hit, at landet hadde holdt fast på en del verdier som allerede da hadde endret seg i takt med kommersialismen i England. Nordmenn er jordnære, setter pris på å nyte naturen og har selvrespekt og stolthet. Klasseskillet i England er fortsatt veldig klart. Folk her forblir seg selv i alle situasjoner, og det betyr mer hvem man er enn hvilken stilling men har. Men jeg vil ikke male dette for rosenrødt: I en del kretser har jeg merket en kritisk bedømmelse av andre personer. Og jeg skulle nok ønske at det norske systemet satte mer pris på ulikhetene og kunne dra nytte av dem – det er gått for langt i det at alt skal være likt.

Patricia jobbet tidligere i Norsk Data, og syntes overgangen var stor da hun gikk fra en ekstremt framtidsrettet og høyteknologisk bedrift til Jernbaneverket.

– Da jeg var ny i Jernbaneverket i 1991, den gang som personalleder, møtte jeg en del holdninger som overrasket meg: "Sånn har det alltid vært, og sånn skal det alltid være," var tonen. Det var som om jernbanen var sin egen verden, rett og slett, som om det som skjedde ellers i samfunnet ikke hadde noe med jernbanen å gjøre. Dette har heldigvis endret seg, for jeg tror det er en farlig holdning å tviholde på gamle dager.

Samtalen beveger seg over til Jernbaneverkets varme potet: omorganiseringene. Patricia har forståelse for at endringer kan være truende. Samtidig mener hun at selv om det kanskje er komfortabelt at alt forblir ved det samme, betyr det døden i det lange løp. Det er nettopp endringene som gir deg nye veikryss i livet, der du får valg om hvilken vei du vil gå.

Patricia jobber for framtiden – ikke ved å planlegge hvor linjene skal legges, men ved å utvikle organisasjon. Hun refererer flere ganger til arbeidsmiljøundersøkelsen fra 1996, Målevogn P, som viste et stort behov for informasjon og kommunikasjon blant ansatte. Patricia er rådgiver innen en rekke felt, f.eks. innen lederutvikling og kompetanseutvikling, og i den forbindelse planlegger og organiserer hun kurs og seminarer. For tiden jobber hun for eksempel med et tilbud til fagarbeidere på

Før i tiden kjørte vi med damplokomotiv, mens vi nå har krengetog. Vi som jobber her må også krenge, bøye oss litt og bli fleksible, mener Patricia Blackwell

linjen som kunne tenke seg tilleggsutdanning til txp. Hun bistår ved nyansettelser, veileder i å finne løsninger på mellommenneskelige problemer, og driver med utvikling av verdier og arbeidskultur. Jeg blir ikke overrasket når hun presiserer at hun er veldig opptatt av menneskene her, og lurer på om hun synes det er en fordel å være kvinne i en stilling som hennes.

– En fordel? Ja, jeg synes det er behov for kvinnelige måter å tenke på her. Det er få kvinner i Jernbaneverket. Faren når ett kjønn er i mindretall, enten det er menn eller kvinner, er at likevekten svekkes. Ofte er det slik at det er det menn sier, som teller, men vi har gode unntak fra denne regelen her hos oss. Det er viktig at kvinner har faglig kompetanse, for det skaper respekt. Selv om jernbanefag tradisjonelt er mannsdominert, tror jeg f.eks. at en dyktig kvinnelig strekningsleder vil få anerkjennelse og aksept.

Jeg vil nødig generalisere når det gjelder kjønn, men menn prioriterer kanskje resultater før mellommenneskelige relasjoner. Kvinner kan kanskje få kontakt med folk på en litt annen måte. I prosessen med omorganiseringen har det for eksempel vært fokusert på å komme i mål med å få alt på plass, og denne fokuseringen har kanskje vært litt ensidig. Det er lett å glemme å ta vare på folk underveis. For meg er dette helt sentralt i alle prosessene vi foretar.

Patricia lener seg fram som om hun skulle betro meg en hemmelighet:

– Kan jeg få fortelle hva drømmejobben min ville vært? Jeg ville gjerne få lov til å reise rundt og snakke med mennesker. Eller i hvert fall bruke en del av stillingen min til det. Jeg ville gjerne være en slags ombudskvinne. Det er viktig å ha åpne broforbindelser mellom medarbeidere og ledere.

I disse tider ville jeg spørre hva folk er bekymret for. For å gå ned i lønn? For å miste fast arbeidssted? For å miste jobben dersom Jernbaneverket ikke skulle greie seg i konkurransen med andre entreprenører? Så ville jeg spørre om hvilke vanskeligheter endringene ville kunne skape, og hvordan vi best skulle kunne takle dem. Jeg ville spørre og spørre og spørre til det kom klart fram på bordet. Det er viktig å finne ut av hva endringer rent faktisk betyr, og jeg tror det ofte betyr at vi er redd for at det skal skje noe vi ikke skal klare å takle. Alle er jo redde for et eller annet, og sånne personlige aspekter forsvinner dersom en bare tenker mål i bedriften.

For meg er organisasjonsutvikling det samme som utvikling at det enkelte mennesket. Men vi kan ikke bare ha medarbeidersamtaler – vi må utvikle medarbeiderskap, det å få alle til å føle at de hører med.

Mens Patricia prater og prater om alt hun gjerne ville prate alvorlig med kollegene om, lurer jeg på om hun prater like mye på fritiden. Hun løsner i et latterhikst igjen, og sier at folk alltid lurer på hva hun og vennene egentlig snakker om, spesielt når det er kvinner samlet. Det blir nok en del fagprat på fritiden også, for hun har mange venner som også jobber med organisasjonsutvikling. Samtidig driver hun med egenutviklingsgrupper.

– Jeg ser på egenutvikling som en bevisstgjøring av sider ved meg selv og hvordan jeg oppfattes av de jeg kommer i kontakt med. Det er viktig å finne en helhet i seg selv, å bli mer avbalansert. Men man er ingen uten at man er i kontakt med andre: Det vi ser av oss selv, er det vi ser reflektert i andre mennesker. Jeg tror egenutvikling gir et innblikk i hvordan du virker på andre. Det er så lett å mistolke og ikke sjekke hva folk egentlig mener. Og vi kommer ingen vei om vi ikke kan kommunisere.

I alle jernbaneintervjuer jeg har gjort, har gutta framstått som ivrige medlemmer av Jernbaneklubben. Patricia er derimot ikke medlem at Jernbaneklubben, og jeg spør om hun føler seg annerledes enn kollegene sine. Hun trives ikke helt med spørsmålet.

– Ja, kanskje noe annerledes. Men det er mange andre her med de samme verdiene. Men jeg har vel en litt annen — uff, jeg burde vel ikke si det, men i og med at jeg fokuserer mer på medmenneskelighet, er jeg ikke like opptatt av måloppnåelse og resultater. Og jeg bor jo i et fremmed land hvor jeg ikke får snakke mitt eget morsmål, samtidig som jeg er kvinne i en mannsbedrift. Det er vel ikke så rart om jeg føler meg annerledes?

– Jeg liker å danse! bryter hun brått ut. – Jeg danser historisk dans på Akershus slott, middelalderdans og dans som Christian den IVs hoff danset. Og jeg danser amerikansk folkedans, squaredance. Og hun tar et hallingkast av latter på stolen og minnes den gang seksten strekningsledere danset squaredance på Lygnaseter på Hadeland. – Man skal altså ikke drikke før man danser squaredance, da blir det bare surr. Men dette var etter en festmiddag, og alle hadde det fryktelig moro. Det var mange greie karer på det kurskullet.

Patricia Blackwell ser på Jernbaneverket som et helt lite samfunn, med like store variasjoner som i storsamfunnet. Hun vil at vi skal verdsette hverandre, og håper at vi kan snakke mye mer sammen. Og med hennes personlighet og varme, burde hun ha funnet sin rette hylle i dette miniatyrsamfunnet.

Nina Frang Høyum

Nå er det ingen tvil om at veitunnelen under Oslo heter Festningstunnelen. Navnet var gjeldende fra 25. mars, mens avdukingen av det nye skiltet skjedde 16. april

Bare én Oslotunnel

Brannvesenet i Oslo har rykket ut til Oslotunnelen mange ganger de siste 8 årene. Heretter blir det en sjelden begivenhet. Fra og med 25. mars finnes det bare én tunnel i Oslo med dette navnet - den som det går skinner gjennom. Den andre Oslotunnelen har fått nytt navn. Nå heter den Festningstunnelen.

Da den første Oslotunnelen ble ferdig i 1980, ble det mulig å reise med tog mellom øst og vest. 10 år senere ble en 6 felts veitunnel gjenom byen åpnet. Den hadde aldri hett noe annet enn Fjellinjen i anleggstiden, men like før åpning fant Vegvesenet på å gi også denne navnet Oslotunnelen. NSB uttrykte sin misnøye med dette, men det hjalp ikke - Oslo fikk to Oslotunneler.

Senere har Vegvesenet kommet på andre tanker, og nylig ble det vedtatt å døpe om veitunnelen for å gjøre slutt på denne meningsløse situasjonen.

Hensynet til brannfolk og annet redningspersonell var en medvirkende årsak til navneskiftet. Hvis en katastrofe inntreffer, må det ikke være noen tvil om hvor de skal dra. Denne tvilen er nå eliminert.

- Ingen fra Brannvesenet har kjørt feil de årene to tunneler har hatt samme navn, sier sekretær for Utrykningspersonalets Fellesutvalg, Dag Myhr. - Men hver gang det har vært utrykning har vi vært nødt til å presisere hvilken tunnel det gjaldt. Vi pleide å si at man skulle kjøre til "biltunnelen" når det var dit man skulle. Som regel var det det. Det har vært en god del utrykninger i denne tunnelen. I jernbanetunnelen har det vært noen få branntilløp. Det er det hele, sier Myhr.

Navneendringen blir godt mottatt i Jernbaneverket. - Det er bra at det nå bare er én tunnel som heter Oslotunnelen. Det er en fordel å ha et entydig navn, sier fungerende direktør for trafikksikkerhet ved hovedkontoret, Jon Gunnar Maridal.

Muligheten for forveksling av to tunneler er imidlertid ikke helt eliminert. Noen mil vest for Voss, nærmere bestemt mellom Dale og Bolstadøyri, går Bergensbanen gjennom Trollkona tunnel. Denne 8 km lange tunnelen ble åpnet i 1987. Etterpå overtok Vegvesenet den gamle jernbanetraséen og bygde den om til E 16. På denne strekningen var det også en tunnel som het Trollkona. Den beholdt navnet etter at den ble veitunnel, og dermed ble det to tunneler med samme navn mellom Dale og Bolstadøyri.

Veitunnelen ble åpnet i desember 1991. Brannmesteren på Voss, Knut Opheim opplyser at det ikke har vært noen misforståelser i de årene det har vært to trollkoner i fjellet, men han synes ikke det er noen god løsning på navnestriden: - Det burde ikke være sånn, mener han.

Anders Haakonsen

Smart balisepatent

Elektroarbeider Tommy Knudsen viser fram sin smarte balise-oppfinnelse. Fjærbelastningen i den ene enden gjør at balisen festes mellom skinnene med et enkelt håndgrep.

Inntil nylig har montering av midlertidige hastighetsbaliser i sporet vært en omstendelig og tidkrevende jobb, men heretter kreves bare et enkelt håndgrep. Dette er takket være en ny, smart patent som elektroarbeider Tommy Knudsen ved OS Signal på Ski har laget.

Det nye sikkerhetsreglementet innebærer at det på strekninger med fullstendig utrustet ATC skal monteres midlertidige baliser i sporet ved nedsatt kjørehastighet. Hittil har dette vært løst på ulike måter, bl.a. ved at balisen har vært festet til en planke som har blitt gravd ned i pukken. Særlig vinterstid har dette vært et tungt arbeid.

- Jeg har slitt med ryggvondt og begynte å tenke på hvordan jeg kunne unngå graving i frossen pukk. Etter å ha prøvd ut ulike varianter, kom jeg fram til denne løsningen med en fjærbelastet planke som gjør det svært enkelt å feste balisen mellom skinnene. Dette fjærsystemet gjør at patenten kan brukes i alle typer skinnegang, forteller Knudsen.

Oppfinnelsen har vært prøvd ut både på Østfoldbanen og på Bergensbanen, og så langt er erfaringene udelt positive. Knudsen har kontakt med et firma i Rakkestad som har sagt seg villige til å produsere den nye patenten for en rimelig penge, og forutsatt godkjennelse fra Teknisk kontor vil den forhåpentligvis bli gjort allment tilgjengelig gjennom MA-enheten om ikke så lenge.

Olav Nordli

Dialog

Få spillere - få mål

Den andre offisielle landskampen mellom Sverige og Norge ble spilt 7. mars i Falköping. Spillerne reiste til Sverige med ni spillere, lagleder og reiseleder. Med en spiller for lite (forsov seg), hadde gutta likevel håp om å gjøre et bedre resultat nå enn i den første landskampen på Lillehammer, der svenskene vant hele 14 - 4.

Svenskene brukte ikke mange sekunder på å få den første ballen i nettet. Svenskene ledet 9 - 1 ved pause, mens sluttresultatet ble 23 - 3.

Järnvegens Fritidsforbund sammen med det lokale laget fra Falköping stod for et meget godt arrangement. Gutta oppførte seg pent, og hjemturen på X2000 var en flott opplevelse.

Tore Jensen

Nytt sangstyre

Norsk Jernbanesangerforbund valgte på sitt 58. årsmøte dette styret:
Berit Vangby, leder, Oslo, gj.valg
Thor Bjørn Eriksen, nestleder, Narvik, gj.valg
Stig Aril Rønningen, sekretær, Oslo, gj.valg
Arne Øian, kasserer, Trondheim, gj.valg
Ola Dahl, Hamar
Harald Sjom, Drammen
Jan Olle Rasmussen, Kristiansand

Norsk jernbane Idrettsforbund Arrangement 98

Bowling	JIL Kristiansand	18.-19.4.
Terrengløp	JIL Hamar	23.5.
Miniatyrgevær 50m	JIL Drammen	13.6.
Pistol	JIL Drammen	13.6.
Lerdue	JIL Kongsvinger	13.6.
Sykkel	JIL Hamar	22.8.
Skyting 100/300m	Utvalget Trøndelag	ca 1.8.
Friidrett	JIL Grorud	29.8.
Orientering	JIL Drammen	6.-7.6
Fotball old boys	JIL Trondheim	mai/juni
Skogsløp	JIL Trondheim	26.9.
Fotball sju-manns	BrØ BIL	september
Sjakk	avventer	
Bridge par	avventer	
Golf i Arendal	JIL Kr.sand	5.-6. 9.
Halvmaraton	Oslo	12.9.
NSB-MARSJ	JIL Stavanger	september
	JBIL Steinkjer	26.9.
LANDSKAMPER		
Fotball 11-manns mot Danmark	Danmark	1998
Hånball SJ sport (damer/herrer)	Sverige	oktober
NORDISKE MESTERSKAP		
Bowling	Finland	15.-17.5.
Skyting 50m/25m	Finland	28.-30.8
Terrengløp	Sverige	13.-14.6.
Sjakk	Gausdal	5.-7.6.
Lynsjakk	Trondheim	september
Skyting 10, luft	Norge	1999
USIC		
Bordtennis	Gjøvik	21.-27.6
FISAIC		
Bridge	Danmark	
Foto	Sverige	10.-12.9 (innlevering i mai)

Dialog

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:

Axentum kommunikasjon, Arne Eidal Braathen

Trykk:

Grafmont as, Oslo

Distribusjon:

Kontortrykk, linje 51062/3

Nyttige info-telefoner i Jernbaneverket:

HOVEDKONTORET

Tor Saghaug (22 4)5 53 05

Region Øst

Nina Frang Høyum (22 4)5 72 47

Region Nord

Stig Herjuaune (72 5) 7 25 25

Region Sør

Arne Habberstad (32 2) 7 55 80

Region Vest

Truls Hægrenes (55 9) 6 61 00

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

Lillestrøm ble rinkbandymester

Sju lag deltok i JM i rinkbandy arrangert i Kongsvinger ishall. Det ble mange jevne kamper. Lillestrøms 2. lag sto for en prestasjon da de kjempet seg til bronsefinale med en mann for lite i alle kampene. Laget hadde turneringens toppscorer, Ludvig Wiese, men måtte se seg slått av Grorud med ett mål i bronsefinalen. Tidsskjema, speakertjeneste og dømming ble gjennomført meget bra av JIL Kongsvinger. På vinnerlaget spilte Jon A. Tepstad, Svein Kirkestuen, Rune Kirkestuen, Rolf Smeby, Kjell Ø. Martinsen, Ole K. Teigen og Frode Barmoen

Resultater:

Pulje 1

JIL Lillestrøm 1	11 - 3	4p
JIL Grorud	4 - 8	1p
JIL Kongsvinger	3 - 7	1p

Pulje 2

JIL Hamar	13 - 3	6p
JIL Lillestrøm 2	9-13	4p
JIL Kongsberg	11-10	2p
JIL Halden 2	7 - 14	0p

Bronsefinale: JIL Grorud - JIL Lillestrøm 4 - 3

Finale: JIL Lillestrøm 1 - JIL Hamar 5 - 3

(etter spilleforlengelse og straffer)

210 deltakere i USIC bordtennis i Gjøvik

Et av de største USIC- mesterskapene er for bordtennis og avvikles hvert 4de år. NJIF skal arrangere dette, som er det XV mesterskapet for menn og XI for kvinner, i Fjellhallen på Gjøvik den 21-27 juni 98.

Mesterskapet vil ha deltakere fra 22 land i Europa, inkludert India. Dette blir utvilsomt årets idrettsbegivenhet for NJIF i 1998. Vi tror imidlertid også at det vil bli en begivenhet for Gjøvik å få et så bredt spekter av tilreisende og mulighet til å benytte et av OL-anleggene til et slikt mesterskap.

Alle deltakere kommer og reiser omtrent samtidig, og mesterskapet avsluttes med premieutdelinger og festbankett den 26 juni. I programmet er det innlagt utflukt til OL-museet på Lillehammer, Hunderfossen familiepark og middag i Trollsalen.

Mesterskapet vil bli åpnet av Osmund Ueland og Gjøviks ordfører. Det norske laget er i skrivende stund ikke helt klart, men to av fire herrespillere er kvalifisert som Jernbanemestre, Knut Sigve Stene og Terje Ekrann. Marianne Blikken som er tidligere norsk landslagsspiller, vil toppe laget på spinnesiden. Konkurransen er imidlertid knallhard og de beste landene stiller med utelukkende aktive spillere. Ungarn, India og Russland er dominerende. Norge har aldri vært blant de ti beste, men kanskje det hjelper med hjemmebane?

Arrangementskomiteen har som visjon å arrangere det sportslig beste USIC noensinne med spesiell fokus på spilleforhold, teknisk tilrettelegging og gjennomføring innenfor stramme tidsrammer. Prosjektgruppen som har planlagt mesterskapet består av fem personer. Til gjennomføringen har vi knyttet til oss Gjøvik bordtennisklubb som vil levere viktige tjenester som dommere, bord, nett etc. samt lunchanretning. Selve funksjonærstaben er holdt på et minimum og vil bli på ca 14 personer.

Mesterskapets budsjett er på snaut 1 mill kr. NSB og Jernbaneverket har bidratt med til sammen 360.000 kr. I tillegg har Internprofilering bidratt med kr. 60.000. Resten dekkes i hovedsak av NJIF's egenkapital. Årsaken til de høye kostnadene skyldes to vesentlige faktorer, vertslandet må dekke innkvartering og forpleining samt halleie. Det er lagt vekt på nøkternhet og et stramt tidsskjema for å gjøre mesterskapet så kompakt som mulig.

Tore Hemo Prosjektleder

Brakker til salgs

Maskinsentralen, Baneservice skal selge 30 utrangerte brakker/losjivogner (uten understell)Brakkene står lagret på Hokksund stasjon, og kan besiktiges 4. mai kl 10.00 til 13.00.

Bud sendes skriftlig innen 14. mai til Jernbaneverket v/ Baneservice v/ Bjørge Karlsen, Alnabru Depot, Alf Bjerkes vei, 0582 Oslo

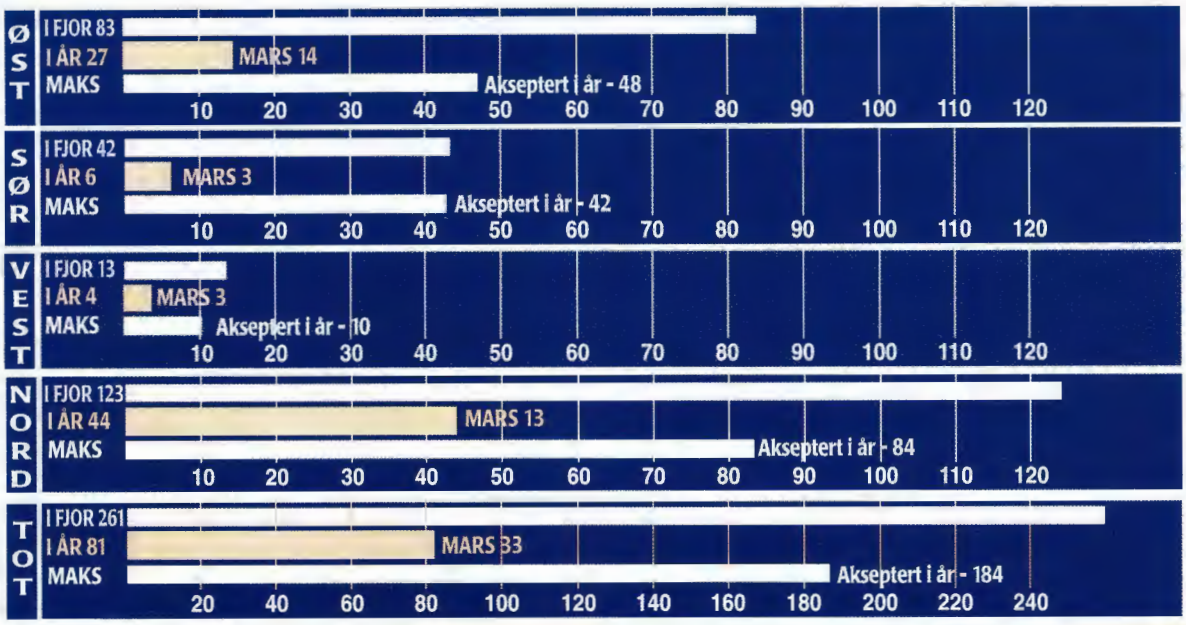
NJT Reiser har inngått avtale med Rica Triangel Hotel Holbergs plass 1, Oslo

Alle dager i tiden 19. juni til 9. august 98
Helger fredag til mandag fra til 31.12.98
Kr 340 pr person i dobbeltrom inkl frokost
Kr 515 pr person i enkeltrom inkl frokost
Hotellet ligger sentralt ved Slottsparken, fem minutter fra Nationaltheatret stasjon
Plass må bestilles hos NJT Reiser, Prinsensg 7/9, Boks 286, Sentrum, 0103 Oslo.
Tel: 23 15 15 73
mandag til torsdag kl 10.00-13.00

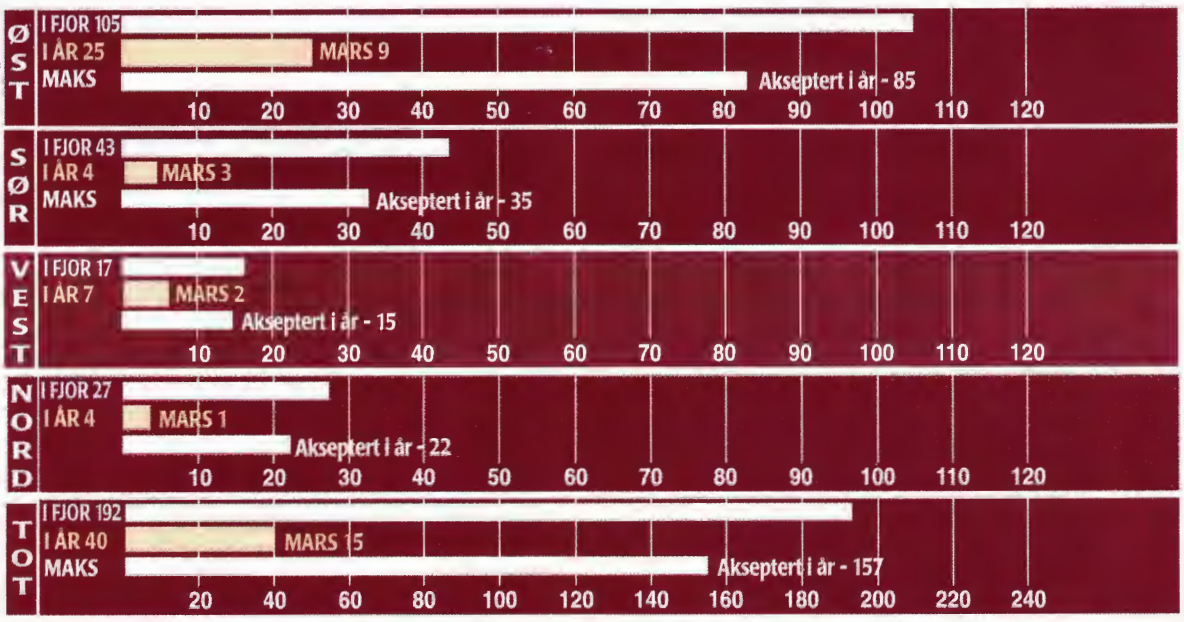
NJT minner om den meget interessante togreisen til Praha 22.-26. september 1998.
Se NJTs program for 1998

FEIL I JERNBANEVERKET - RAPPORT FRA REGIONENE

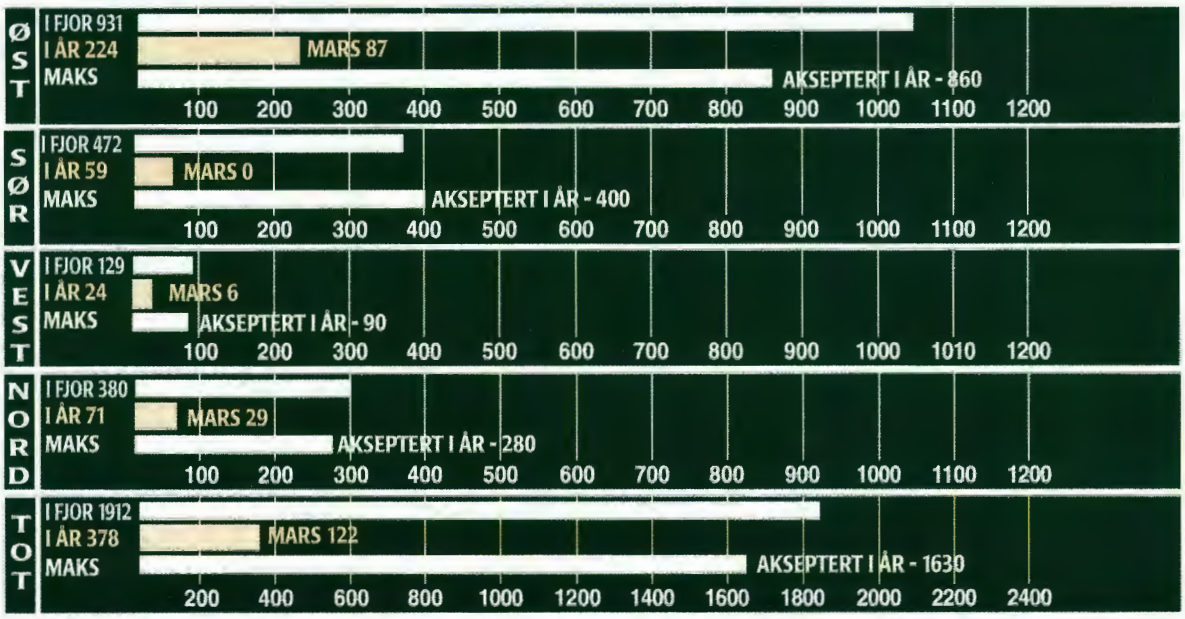
Linjen



Kontakt-ledning-sanlegg



Signal-anlegg



Pionerprosjekt

Fra banereparatør til Txp

Banereparatører har satt seg på skolebenken for å utdanne seg til trafikkekspeditører (Txp). Dette sikrer den enkelte flere ben å stå på, samt en større fleksibilitet for arbeidsgiveren. Region Nord er i ferd med å gjennomføre et regionvis kurs, under faglig ledelse av NSB-skolen.

TXP-UTDANNING: Hovedansvarlig for det regionvise kurset, seksjonsleder Rasmus Hugdahl (t.v.) og Txp-elev Steinar Lundberg.

Sju banerepraratører fra Region Nord og tre fra Baneservice har vært under regional opplæring. De er med i et pionerprosjekt for regionen. Det er første gang man har gjennomført en så omfattende og komplett utdannelse utenfor den sentrale utdanningsenheten. Faglig er det fortsatt skolen som har hånd i hanke og den kvalitetsvise sikringen av opplæringen.

Positive erfaringer

- Erfaringene så langt har bare vært positive, sier lærer og hovedansvarlig for kurset, Arvid Johansen ved NSB-skolen. Han presiserer at denne desentraliserte utdanningsmodellen slett ikke ser ut til å ha hatt noen slags negativ effekt på utdanningen, snarere tvert imot. Blant de positive erfaringene nevner kursdeltakerne at de med dette har fått kortet ned reisetiden, samtidig som de utdanner seg forholdsvis nært hjemstedet, samt at flere av dem faktisk kan bo hjemme under utdanningen.

Drives av Txp-ene

Den daglige driften av kurset har regionens egne togekspeditører tatt hånd om. Seksjonsleder Rasmus Hugdahl har hatt hovedansvaret for kursdriften, mens hovedveileder Åge Grønli har hatt ansvaret for den praktiske delen i samråd med NSB-skolens Arvid Johansen.

- Dette har gjort at jeg som fagansvarlig har kunnet ta stikkprøver, samtidig som jeg har kunnet kvalitetssikre kursopplegget og følge med utviklingen hos den enkelte elev. Dette har tydelig fungert utmerket. Det viser oss at selv en så omfattende utdanning som dette er mulig å gjennomføre utenfor Oslo, sier Johansen.

Han legger til at samarbeidet med trafikkekspeditørene i Region Nord har vært konstruktivt, og dermed har sikret kvaliteten på opplæringen på en tilfredsstillende måte.

Praktisk del

Kurset er lagt opp med en kombinasjon av teoretisk del og praktisk erfaring. Utdanningen startet med tre uker utplassering på en fjernstyrt stasjon. Senere har elevene vært innom billettoplæring, grensestasjon og teorisamlinger. De har videre hatt spesialopplæring på avvikssituasjoner. De vil videre få insyn og opplæring i strekning uten linjeblokk før de går til avsluttende teori-del.

Etter bestått eksamen, vil Txp-aspirantene bli utplassert på respektive stasjoner for praktisk oppfølging ute i felten.

Steinar Lundberg er en av de ti i regionen som har brukt vinteren på skolebenken til fordel for ny utdannelse, og han ser fram til mulighetene denne utdannelsen gir;

- I utgangspunktet var jeg skeptisk til en ny utdannelse. Imidlertid ser jeg nå mulighetene, og gleder meg faktisk til den nye tilværelsen. Avvekslingen i arbeidet kan komme til på bety mye for min hverdag. Videre har det vært utfordrende å ta en ny utdannelse i voksen alder, sier han.

STIG HERJUAUNE

PÅ SKOLEBENKEN: Banereparatører på skolebenken for å ta ekstra utdannelse som Trafikkekspeditører.

BAKGRUNN

Jernbaneverket har satt i gang utdanning av Banereparatører til tjeneste i togekspedeitørgruppen med bakgrunn i at det tidvis trenges ekstra personale for å håndtere Txp-tjenesten hovedsakelig i sommersesongen.

Med dette satser altså Jernbaneverket i større grad på tverrfaglig kompetanse. Dette gir bedre utnyttelse av de personalmesssige ressursene. Målet er å redusere overtidsforbruk, slitasje og sykefravær i Txp-gruppen. Det er også å håpe at systemet kan gi en viss økonomisk gevinst.

For den enkelte enhet vil dette bety en økt totalkompetanse, som ikke er uvesentlig.