KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 7 - AUGUST 1998

Tog over alle grenser

Det er først og fremst jernbanen som må fylle det økende behov for transport av gods og mennesker i Europa, mener assisterende jernbanedirektør Åge Lien. Jernbaneverket arbeider for samordning med infrastrukturforvaltere i andre land, slik at togene etterhvert enkelt kan kjøre fritt over landegrensene.

Side 12

Pompel og Pilt i Region Sør

Begge er kjent som dyktige og engasjerte medarbeidere med sine meningers mot. Kjøreveien har truffet Alf Gustavsen og Gjermund Småland.

Side 7

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

SIKKERHETSKAMPANJE I JERNBANEVERKET

Antall skader skal ned

Høsten 1998 starter HMS-seksjonen i Region Øst opp en kampanje for å redusere skader i tjenesten. Ved å fokusere på holdninger og atferd er målet å senke H-verdien (antall skader pr. million arbeidstimer) fra 13,26, slik det var i 1997, til å bli 10,0 innen år 2000. Dette vil gi store gevinster; først og fremst menneskelig - men også økonomisk.

Han skallet i kjøreledningen

Mathias Navekvien hadde skrudd av strømmen på sporet til høyre, men skulle spare tid, og kjørte revisjonsvogna inn på sporet ved siden av. Han fikk hodet opp i kjøreledningen og 16 000 volt gjennom seg. Det er lenge siden, men Navekvien husker detaljene. De sitter i hodet, og i huden. – Det var min egen feil, men hjelmen reddet meg, sier han.

Kreosot kan ødelegge et liv

Sikkerhet, side 6-10

Signaler

En utfordrende høst

Aldri så galt, er det godt for noe. Sommeren 1998 vil i alle fall ikke bli husket for solslyng på jernbanen. En mager trøst, kanskje, men det er vel sånn at 10 grader og duskregn er gunstig for driftsstabiliteten på sporet.

Høsten, derimot, kan bli het – forhåpentligvis i positiv forstand. En rekke utfordringer står i kø, og den største er at flytogene skal i trafikk. Flytogene, som et helt nytt togtilbud, er en milepæl i norsk jernbanehistorie. De nye rutene fra slutten av september gjør samtidig at man i Oslo-området vil ha flere tog på sporet enn noen gang. Den store jobben blir å greie de nye rutene samtidig som vi bedrer punktligheten.

For det er det vi måles på. Kan folk flest stole på at de når flyet på Gardermoen - enten de reiser fra Oslo, Drammen, Fredrikstad eller for den saks skyld Trondheim? Dette er ikke et ansvar vi kan overlate til Gardermobanen AS og NSB BA alene. Jernbaneverket har brukt store ressurser på utbedringer av infrastrukturen i Oslo- og Akershus-området, bl.a. åpnes nye Skøyen stasjon 17. september. Det klargjøres også i disse dager et omfattende beredskapsopplegg rundt åpningen. Vi har vår del av ansvaret for at jernbanen blir oppfattet som en trygg, behagelig og ikke minst punktlig måte å starte flyreisen på.

De flyreisende representerer delvis en potensielt ny kundegruppe for jernbanen. De aksepterer ikke å ta en togavgang eller to tidligere – for sikkerhets skyld i tilfellet toget er forsinket. Vi må bevise at jernbanen er en del av et moderne transporttilbud for et nytt årtusen.

Sigurd Sandvin

Dobbeltspor ved Sande:

Unngår mange problemer

Etter en lengre periode med så godt som stillstand i anleggsarbeidene på dobbeltsporparsellene i Sande har Utbygging satt i gang grunnarbeidene på den gjenværende strekningen.

-At vi nå går i gang med grunnarbeidene på strekningen gjennom Galleberg er oppfriskende. Det har vært for lite travelt i det siste, sier fungerende prosjektleder Eivind Åsnes. Mens anleggsarbeidene har pågått for fullt både i nord og sør, har den om lag tre kilometer lange strekningen ved Galleberg på Vestfoldbanen fått ligge - plagsomt jomfruelig for en anleggsslusk - i ro på grunn av uteblitte bevilgninger. Det ble egentlig ikke bevilget nok penger til å starte opp på denne strekningen, men ved å slå sammen pengene som ble gitt til parsell 3 og 4 kunne man gå i gang ved Galleberg.

- På strekningen skal vi bygge tre jernbanebruer som er henholdsvis 200,100 og 20 meter lange. Den 20 meter lange brua var til og begynne med 50 meter lang, men vi flyttet trasèen noen meter og fikk adskillig bedre grunnforhold. Nå får vi fundamentert hele brua direkte på fjell, orienterer Åsnes. - Med omleggingen unngår vi flere geotekniske problemer og vi får også lengre avstand mellom anleggsbeltet og eksisterende spor. I den opprinnelige løsningen måtte vi ha satt om lag 6000 løpemeter kalksementpæler inn under eksisterende spor. Noe som ville ha medført heving av sporet med tilhørende behov for pakking og saktekjøring.

Anleggstrafikken på det offentlige vegnettet reduseres betraktelig ved at all overskuddsmasse blir deponert langs linja, mens stein til forsterkningslaget til dels vil bli fraktet via E-18. - For å spare det offentlige vegnettet ytterligere fører vi en del av anleggstrafikken på den ferdigstilte jernbanebrua over Bremsa elv. Det blir noe lengre å kjøre for entreprenøren, men vi ville unngå å belaste kommunale veger og nærliggende boliger. Innen 1. februar år 2000 skal entreprenøren Trafikk & Anlegg være ferdig med grunnarbeidene, avslutter Eivind Åsnes som arbeider for åpning av dobbeltsporparsellene høsten år 2000.

Ronald Holmstrøm

Skøyen åpner

Torsdag 17. september er det duket for offisiell åpning av nye Skøyen stasjon. Den høytidelige handlingen blir utført av samferdselsminister Odd Einar Dørum.

Ombyggingen som er gjennomført har blant annet omfattet nytt spor 4 gjennom stasjonen, nye bruer over Drammensveien for alle spor, samt nye plattformer og plattformtak.

Midtsandan avventer midler

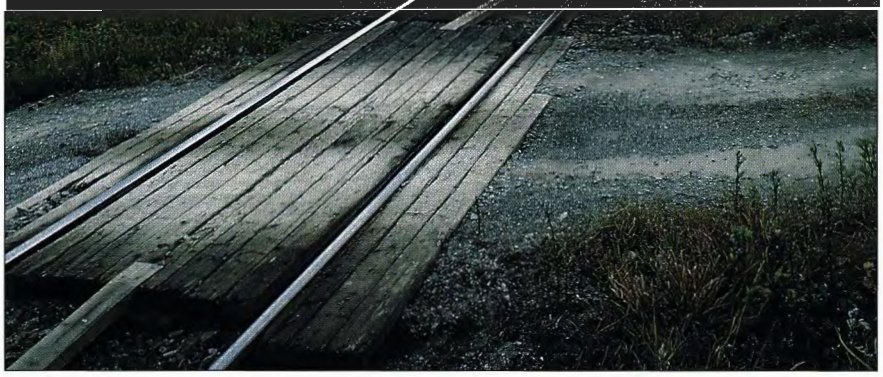
VENTETID: Midtsandan kryssingsspor på Nordlandsbanen blir ferdigstilt i 2001. (Foto: Åse Karlsen)

Midtsandan kryssingsspor i Malvik på Nordlandsbanen blir ferdigstilt i 2001. Prosjektet skulle opprinnelig vært ferdigstilt i fjor. Imidlertid ble midler inndratt, og prosjektet måtte fryses etter at underbygningen var ferdigstilt. Nye midler til ferdigstillelse er nå lagt inn i handlingsplanen for Jernbaneverket for år 2001.

KRENGETOGET

Arbeidet forseres med168 mill

Et slag med presidentens klubbe en junidag ga 168 millioner kroner ekstra til krengetogtilpasning i 1998. Pengene kom brått på, men ikke for brått. De ansvarlige i regionene rakk å hive seg rundt og finne fornuftig bruk av millionene.



Denne planovergangen ved Darbu på Sørlandsbanen er farlig, spesielt om vinteren, men ved hjelp av krengetogpenger vil den være erstattet av en undergang innen året er omme.

Mesteparten av ekstrabevilgningene går til Region Sør som er kommet lengst i forberedelsene. Budsjettrammen er økt fra 42,3 til 117,3 millioner. Kryssingsspor (26,9 mill.), eliminering av planoverganger (26,3 mill.) og KL-tiltak (25 mill.) er de største budsjettpostene. En del går også til signaler (8,3 mill.), stasjonsfornyelse (8 mill.), utskifting av bruer (5,8 mill.) og sportiltak (5,5 mill.). Mindre beløp går til kurvejusteringer, omformere, skilting og informasjonsanlegg.

Av pengene til kryssingsspor går det meste til Lyser mellom Neslandsvatn og Gjerstad på Sørlandsbanen. Grunnarbeidet for dette kryssingssporet har allerede vært ute på anbud, og det var NCC Eeg-Henriksen som sikret seg kontrakten til ca. 6,5 millioner eks. moms. Entreprenøren skal være ferdig innen årets utgang. Det er en forsering på to måneder som skyldes ekstrabevilgningene. Arbeidet med KL-anlegget på Lyser kommer i gang 1. november. Det er en forsering på 4-5 måneder. Etter planen skal togene ta det nye kryssingssporet i bruk i november 1999, men det er avhengig av neste års bevilgninger.

Fornyelse av kontaktledningsanlegg langs eksisterende spor blir konsentrert om strekningen Lunde-Neslandsvatn. Planoverganger blir eliminert på hele strekningen Drammen-Egersund. Det skjer både ved etablering av nye underganger og overgangsbruer, og ved anlegg av samleveier langs banen som leder fram til nye eller gamle over- og underganger.

Alle fysiske tiltak i inneværende år blir gjennomført på Sørlandsbanen. En del av Bergensbanen inngår i Region Sør, det blir ingen fornyelse av denne strekningen i år. Pengene blir brukt til planlegging.

13. juni neste år skal krengetogene begynne å gå på Sørlandsbanen. Startdatoen er den samme for Dovrebanen. Etter påplussingene i vår er budsjettrammen for tiltak på Dovrebanen økt fra 7 til 65 millioner kroner, fordelt på 27 millioner i Region Nord og 38 millioner i Region Øst.

I Region Nord får man ytterligere 25 millioner kroner for perioden 1.1-13.6 1999. Alt som brukes i denne regionen fram til 13. juni går til tiltak som gjør det mulig å sette opp farten. Kapasitetsøkende tiltak kommer senere. I år skal det brukes 14 millioner til eliminering av planoverganger, 8 mill. på fornyelse av KL-anlegget, 2 mill. på utvidelse av smale fyllinger, 2 mill. på signalanlegg og 1 mill. på sporoverbygning.

Innen togene begynner å krenge skal omkring 50 planoverganger på Dovrebanen nedlegges i Region Nord. Rundt 20 av dem blir erstattet av samleveier eller kulverter, mens de øvrige blir innløst mot økonomisk kompensasjon. Ved ca. 25 planoverganger skal sikten forbedres. Dette skjer hovedsakelig ved rydding av skog, men i noen tilfeller skal skjæringer utvides.

Arbeidet med KL-anlegget blir konsentrert om dynamisk standardforbedring på stasjonene. 31 stasjoner skal tas innen juni neste år.

Av de 38 millionene som Region Øst får, går en vesentlig del til å gi kryssingssporet på Rudshøgda en effektiv lengde på 900 meter og samtidig innkjør. Grunnarbeidet i forbindelse med forlengelsen har nylig vært ute på anbud. For øvrig vil en god del penger gå med til prosjektering av forlengelse av ytterligere 4 kryssingsspor, signalanlegg og sporutbedring. Også i Region Øst vil eliminering av planoverganger få høy prioritet.

På Bergensbanen blir det ikke krenging før i 2000, dermed har Region Vest bedre tid på seg. Like fullt er det plusset 35 millioner kroner på de drøyt 11 millionene som var avsatt til krengetogtilpasning for 1998. De mest aktuelle prosjektene er å etablere 900 meter kryssingsspor med samtidig innkjør på Torpo og Hol. Videre skal noen planoverganger erstattes med kulverter, og KL-anlegget på høyfjellet vest for Finsetunnelen skal fornyes.

Anders Haakonsen

Begge jubilerer som jernbaneansatte i 1998. Etter å ha gått gradene fra lærling til områdesjef har begge nylig begynt i nye stillinger i Jernbaneverket. Begge har vært aktive i fagforeningssammenheng og er engasjert i lokalpolitikk og idrettslagsarbeid på fritida. Og begge er kjent som dyktige og engasjerte medarbeidere med sine meningers mot. Kjøreveien har truffet Alf Gustavsen og Gjermund Småland.

Pompel og Pilt i Region Sør

Vil du kalle oss Knoll og Tott, sier du? Visst er vi veldig like på mange måter, men Pompel og Pilt passer nok bedre. Tross alt har vi forhåpentligvis flere reparasjoner enn rampestreker på samvittigheten, smiler de to.

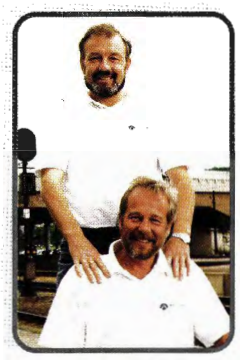
Helt, helt like er de da heller ikke. Fartstiden, for eksempel, er forskjellig. Alf (57) begynte som lærling i 1958 og feirer altså førtiårsjubileum i år, mens Gjermund (45) "bare" kan se tilbake på 25 år i jernbanen. Og mens Alf har viet sitt jernbaneliv til signalfaget, er det linjen som har vært Gjermunds arbeidsplass gjennom årene.

Når *Kjøreveien* kommer på besøk, har begge nettopp lagt bak seg jobber som områdesjef. Alf i Drammen, Gjermund på Kongsberg. Nylig begynte Alf som signalingeniør ved teknisk kontor i Drammen, mens Gjermund etter omorganiseringen har blitt produksjonsleder for strekningen Asker-Meheia med stasjoneringssted på Hokksund. Diskusjonen om det nyinnførte skillet mellom produksjon og forvaltning er i gang allerede før *Kjøreveien* rekker å stille det første spørsmålet:

- Til å begynne med var jeg svært skeptisk, men underveis i prosessen har jeg snudd. Jeg har tro på at økt konkurranse vil virke positivt og gjøre oss mer effektive. Nå vil man måtte verne om egen jobb gjennom god innsats, mens jobben før var bare noe som man tok for gitt. Dessuten er dette noe som ligger i tiden, det er vanskelig for Jernbaneverket å ikke gå den samme veien som f.eks. Postverket og Vegvesenet har gjort før oss, sier Alf.

- Jeg er enig med Alf. Konkurranse er sunt og vil være skjerpende for oss. Men selve prosessen som er gjennomført fram mot omorganiseringen, den synes jeg har vært tung og tidkrevende. Mens forhandlinger har pågått sentralt mellom forbund og hovedkontor, har det oppstått et informasjonstomrom i organisasjonen, mener Gjermund.

- Som områdesjef følte jeg at jeg ble trukket inn i prosessen, men jeg tror ikke at vi lyktes like godt ute i produksjonen. I to år har man visst at noe var på gang, samtidig som man har fått lite informasjon om



framdriften på endringene og følt seg lite involvert i det som skulle skje. Dette har virket demotiverende og skapt uro, fortsetter han.

- Hvor ser dere de største utfordringene i den nye situasjonen?

- Jeg tror vi vil oppleve at jernbanetekniske fagmiljøer i større grad bygges opp utenfor Jernbaneverket, og det mener jeg vil være verdifullt. Men slik som situasjonen er på arbeidsmarkedet for tiden, ser jeg en fare for at Jernbaneverket kan bli tappet for nøkkelkompetanse. Vi merker allerede at medarbeidere som har fått sin opplæring i Jernbaneverket, forsvinner ut. Derfor er det viktig at lønningene i Jernbaneverket følger kompetansen så langt som råd, sier Alf.

- Samtidig tror jeg det kan være en risiko for at vi vil oppleve private tilbydere som ikke innehar tilstrekkelig kompetanse. Dessuten ser jeg for meg praktiske problemer knyttet til utenlandske aktører, for eksempel har det en sikkerhetsmessig side når maskiner med fremmedspråklig personell skal utføre arbeid samtidig som kommunikasjon må foregå ved hjelp av tolk, sier Gjermund, før han fortsetter:

- Min kanskje største bekymring er knyttet til rekruttering og aldersfordeling blant våre produksjonsmannskaper. I mitt område har nesten samtlige fartstid tilbake til seksti- og syttitallet. Siden 1980 har det nesten ikke vært rekruttering, slik at gjennomsnittsalderen nå ligger på 48 år. Dermed kan vi risikere at mange går av samtidig, noe som i verste fall går ut over vår kapasitet og evne til å konkurrere om oppdrag. Det er også viktig å opprettholde balansen mellom de ulike faggruppene, og jeg håper at ledelsen har oppmerksomhet omkring hele denne problematikken, påpeker han.

- Den organisasjonen som vi nå forlater, hadde mange gode sider. Blant opplevde jeg strekningslederrollen svært positivt. Nå frykter jeg at krattet kommer til å vokse over hodet på oss fordi det er knapt med penger til basisdrift, samtidig som vi mister dette ansvaret som var knyttet hundre prosent til den enkelte strekningen, sier Alf.

- Som du sier har vi vært gjennom omorganiseringer før, seinest i 1993. Det jeg har savnet ved tidligere anledninger er en skikkelig evaluering av omorganiseringspro-

Pompel først, så Pilt.
Herrene Gustavsen (t.v.)
og Småland på Drammen stasjon.

sessen, og at det blir satt skikkelig fokus på ting som eventuelt ikke måtte fungere i den nye organisasjonen, framholder Gjermund.

- Omorganisering må aldri bli et skalkeskjul for dårlige ledere. Jeg har sett tendenser til at problemer som kanskje bare gjelder på ett enkelt sted, blir forsøkt avhjulpet ved å innføre endringer som gjelder for hele Jernbaneverket. Dette må aldri bli løsningen i steden for å ta tak i problemet der det oppstår, sier Alf.

- Vi må ikke tape mennesket av syne når vi snakker om organisering og effektivisering, og det er derfor informasjon og medbestemmelse er så viktig. Hvis jeg hører det blir sagt at mange i Jernbaneverket er lite fleksible og omstillingsdyktige, steiler jeg. Dersom endringene baseres på medvirkning og frivillighet, takler folk dette. Dette synes jeg ble vist i forbindelse med det krafttaket som ble gjort med å avgi folk fra hele Norge til Gardermobane-relaterte oppgaver i Oslo-området, fortsetter Alf.

Plutselig henger det et øyeblikks taushet over kaffekoppene, som om det er første gang de to har blitt oppmerksomme på den hektisk noterende bladfyken fra Oslo. - Du får jo ikke sagt noe, du, sier Pompel. - Ja, vi bare skravler, vi. Du skulle vel intervjue oss, lurer Pilt.

Så snakker vi litt om privatpersonene Småland og Gustavsen da, om bystyremedlemmet Pompel og bystyremedlemmet Pilt. Om idrettslederen Pilt og idrettslederen Pompel. Begge har fostret aktive utøvere, nemlig, og visst er Åssiden en klart større idrettsforening enn Strømsgodset. Men samtalen bærer klart preg av at herrene er mer tilbakeholdne med å eksponere egen person enn egne meninger om virket i Verket. Så vi penser dem likegodt tilbake. Mener de noe om krengetogstiltakene, montro?

- Det var svært positivt at vi fikk bevilget krengetogsmidler før sommerferien, men dette byr samtidig på store utfordringer. Som leder må man jo i utgangspunktet planlegge for å sikre kontinuerlig drift gjennom hele året, og det skaper selvsagt hodebry når millionene plutselig "drysser inn" i juni etter at alle arbeidsplaner er lagt, sier Alf.

- Jeg vet at dette er en vanskelig problemstilling, men sett fra mitt synspunkt er og blir det et stort ønske om større forutsigbarhet i bevilgningssituasjonen fra år til år, og/eller at det blir mulig å overføre midler fra ett år til et annet, supplerer Gjermund.

- Jeg ser også en fare når det nå bevilges store beløp til krengetogstiltak samtidig som bevilgningene til preventivt vedlikehold er relativt små. Etter å ha fjernet en rekke såkalte tvangspunkter, steder hvor infrastrukturen påvirker kjørehastigheten, risikerer vi at det oppstår slike punkter på nye steder grunnet manglende vedlikehold, fortsetter han.

- Når vi snakker om usikre og manglende bevilgninger, må vi ikke glemme at det tross alt har skjedd veldig mye positivt i løpet av nittitallet, spesielt på investeringssiden. Innenfor mitt eget fagfelt har vi for eksempel fått samlet alle kabler i kabelkanaler stort sett over hele regionen, sier Alf. - Nittiåra har vært et utrolig begivenhetsrikt tiår for jernbanen. På seksti-, sytti- og åttitallet skjedde det strengt tatt veldig lite, mens dette tiåret har bydd på mye nytt og spennende. Samtidig har dette ført med seg litt uro, og jeg har forståelse for at det har vært vanskelig å styre skuta i disse årene, sier han.

- Vi har blitt mye mer effektive. Bemanningen er redusert og vi har blitt flinkere til å utnytte maskinelle hjelpemidler. Dette tror jeg har gitt en mer allsidig, variert og interessant arbeidshverdag for alle på fagarbeidersiden. Men effektiviteten har også sin pris. Nå tror jeg at vi begynner å nærme oss grensen for hvor mye natt- og helgearbeid som det er fornuftig å belaste arbeidsstokken med. Jeg savner de gamle "hvite tidene" som gav oss tilgang til sporet i uka, men forstår at dette kan være vanskelig, sier han.

- Hvorfor har du valgt å skifte beite nå, Alf?

- Jeg følte at jeg med min praktiske, faglige kompetanse hadde noe å bidra med på teknisk kontor, og dette var en passende anledning til å prøve noe nytt, svarer Alf, før Gjermund skyter inn: - Alf er den dyktigste fagtekniske signalmannen jeg vet om.

- Og Gjermund, hva blir de største oppgavene i din nye jobb som produksjonsleder?

- Den aller største utfordringen ligger i tverrfagligheten. Både for meg som leder, som må sette meg inn i to nye fag, og for den samlede enheten. Før hadde vi tre utpregede kulturer, én for hver faggruppe. Organisasjonen som ble innført i 1993 førte til større kjennskap, forståelse og respekt for hverandres fag, og i den nye organisasjonsmodellen føres disse gruppene enda nærmere hverandre. Da er det viktig å understreke at ingen av faggruppene skal utvannes, og at det skal være balanse mellom gruppene, svarer Gjermund.

Når vi til slutt spør Gjermund om hvordan han tror Jernbaneverkets produksjonsapparat kommer til å takle de nye utfordringene, kikker han lurt på journalisten og svarer for en gangs skyld helt bombastisk og uten å åpne for annet enn punktum finale: - Vi er best, uansett!

Olav Nordli

Høsten 1998 starter HMS-seksjonen i Region Øst opp en kampanje for å redusere skader i tjenesten. Ved å fokusere på holdninger og atferd har vi et mål om å senke H-verdien (antall skader pr. million arbeidstimer) fra 13,26, slik det var i 1997, til å bli 10,0 innen år 2000. Dette vil gi store gevinster; først og fremst menneskelige, men også økonomiske.

Gode arbeidsvaner er en selvfølge for en dyktig fagmann - og nødvendig i en utsatt arbeidssituasjon.

Som hjelpemiddel i kampanjen lager vi brosjyre, plakater og faktaark omkring de prioriterte temaene for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø. Det viktigste er likevel å få opp engasjementet, for eksempel når det gjelder å øke bruken av personlig verneutstyr. Her er det mye slendrian å spore ute på arbeidsplassene, og derfor bør lederne være spesielt oppmerksomme på at deres holdninger er smittende. Verneutstyr er en selvfølgelig del av gode arbeidsvaner. Gode arbeidsvaner er en selvfølge for en dyktig fagmann.

Region Øst vil gjennom hele kampanjen holde et sterkt fokus på å tenke sikkerhet – hele tiden: Både forut for arbeidet (sikker jobb analyse) og mens arbeidet pågår, i alle typer jobber. Det er en lederoppgave å legge forholdene til rette slik at vi har full sikkerhet og trygge arbeidsplasser, slik Arbeidsmiljøloven krever. Men det er alles oppgave å vise omsorg for hverandre og ta vare på seg selv. Derfor: Bruk verneutstyr – noen er glad i deg!

Antall skader skal ned

Side 6 - 10

For mange skader i Region Øst

En stor verne- og sikkerhets-kampanje er på trappene i Region Øst. Hensikten er å redusere antall skader i tjenesten og å vise at regionen bryr seg om sine ansatte.

Skinnesliping på Lillestrøm.

H-verdien (antall skader pr. million arbeidstimer) i Region Øst er på 13,26. På tross av at regionen har få alvorlige skader, ligger H-verdien for høyt sammenlignet med andre anleggsvirksomheter. Inspirasjonen er hentet fra Veidekke ASA, som har klart å redusere antall skader ved å fokusere på sikkerhet og helse. Gunveig Eide, seksjonsleder Helse, Miljø og Sikkerhet i Region Øst har satt igang en kampanje som retter søkelyset mot holdninger og handlinger i det daglige arbeid. Ledergruppen stiller seg også bak kampanjen.

Kampanjens innhold

Kampanjen starter opp i løpet av september når den nye organisasjon er på plass. Alle ansatte vil motta et personlig brev på sin hjemadresse. I brevet vil hver enkelt også finne en brosjyre med kampanjens budskap: "Bruk verneutstyr - noen er glad i deg". Ulike faktaark med ulike temaer vil bli hengt opp på arbeidsplassene. Plakater vil også bli godt synlige for alle ansatte. På alle møter som verne- og sikkerhetsmøter, verneombudssamlinger og ledermøter vil det bli fokusert på sikker atferd.

Mål og mening

Kampanjen er ikke ment som et nåtidig fenomen med store papirbunker og liten oppfølging. Regionen vil følge opp kampanjen i årene fremover og ønsker å kunne registrere stadig færre skader. En sikker jobb analyse vil bli vektlagt (SJA) før et nytt eller et stort arbeid skal igangsettes. Regionen ønsker å øke bevisstgjøringen av forholdet til verneutstyr. En rekke hodeskader kunne f.eks. ha vært unngått hvis man hadde brukt hjelm. I tillegg ønsker vi at hele JBV iverksetter en tilsvarende kampanje basert på erfaringer og kampanjemateriell fra vår region.

Holdninger

Gjennom arbeidet med kampanjen har det kommet frem holdninger hos ansatte som synes å ligge nedarvet i kulturen. Enkelte bruker ikke verneutstyr fordi det er for varmt. Noen unnskylder seg med at utstyret ligger på brakka og at det ikke er så farlig. På tross av dette synes det noe rart at en sville som svinger fra en hjullaster i hodehøyde, mot ansatte uten hjelm, ikke skulle være farlig. Regionen tror på at de aller fleste har lyst til å oppleve sine barn bli voksne eller gjøre andre ting senere i livet. Det er ingen drøm å være uføretrygdet eller gå av med pensjon uten å kunne nyte livet etter endt arbeidstid. Forandring av holdninger er ikke lett, men dette er et meget godt forsøk. Kampanjen er ikke ment å skulle provosere negativt men skal kunne inspirere og vise at det ene og alene er omsorgen for den enkelte som er i høysetet.

Meldingsblokker

Alle ansatte har fått utlevert meldingsblokker som skal brukes til å rapportere alle typer meldinger som angår sikkerhet for den enkelte og arbeidsplassen. Regionen håper med dette at forholdene i det daglige arbeid kan forandres til det bedre ved at hendelser eller tilløp til hendelser kommer opp til overflaten i stedet for å forsvinne i dypet.

Lone Christensen

Hjelmen tok av for 16 000 volt

Han skallet i kjøreledningen

Vi møtes der han bor, på Stovner i Oslo, før vi kjører ned til Alnabru Skiftestasjon. Mathias Navekvien skal vise meg stedet hvor han slo hodet opp i kjøreledningen i november 1976. Det er lenge siden, men Navekvien husker detaljene. De sitter i hodet, og i huden. – Det var min egen feil, sier han og viser fram brannarrene etter 16.000 volt som gikk gjennom kroppen.

Det var om formiddagen i begynnelsen av november, det var et ordentlig drittvær med snø og regn. Vi skulle sette opp transformatorer for å ta strøm fra kjøreledningen – jeg husker ikke lenger til hva, og transformatorene vi satte opp ble aldri brukt heller.

Navekvien hadde overtatt jobben til en kollega som måtte i møte, og de hadde liten tid på seg til å få den gjort. Ledningslaget hadde koplet ut spenningen og hengt på jordingsstang på det sporet der de skulle jobbe, men da de kom med revisjonsvogna fant Navekvien på at det ville være mye lettere å gjøre jobben ved å kjøre inn på sporet ved siden av, som også var ledig.

Skallet i kjøreledningen

– Gutta jeg hadde med meg stolte på meg, så ingen kom med innvendinger. Men jeg tenkte meg ikke om: Dette sporet hadde en annen tilførsel, og dermed jobbet vi under en spenningsførende ledning. Jeg klatret opp gjennom takluka på revisjonsvogna, tok tak og bikket meg opp på en bevegelig platting. Jeg stod og holdt meg fast i en jernkonstruksjon mens jeg jobbet, gjennomvåt av slapseføret. Og der! – der skaller jeg plutselig hodet i kjøreledningen. Det kom et fryktelig smell og en forferdelig flamme, før jeg datt overende på taket på vogna.

Navekvien var ved bevissthet stort sett hele tiden, men helt utslått. 16 000 volt hadde gått gjennom kroppen, klær og hud var brent, hjelmen var flisete i kanten.

Brukte hjelm

– Hjelmen så ut som en trasig underbukse etterpå, forteller han. – Jeg brukte glassfiberhjelm, og selv om den ikke tåler så mye, tok den likevel av for støtet. Det var mange den gang som ikke likte å gå med hjelm, de syntes det var plagsomt og at den trykket både her og der. Heldigvis følte jeg det ikke slik, og jeg hadde vennet meg til å gå med hjelm nesten bestandig. Uten den hadde jeg ikke overlevd.

På sykehus

Strømmen ble koplet ut. Arbeidskameratene turde ikke å prøve å få den brannskadde sjefen sin ned gjennom luka, og måtte vente på ambulansen. En av arbeidskameratene var med da han ble kjørt til Aker.

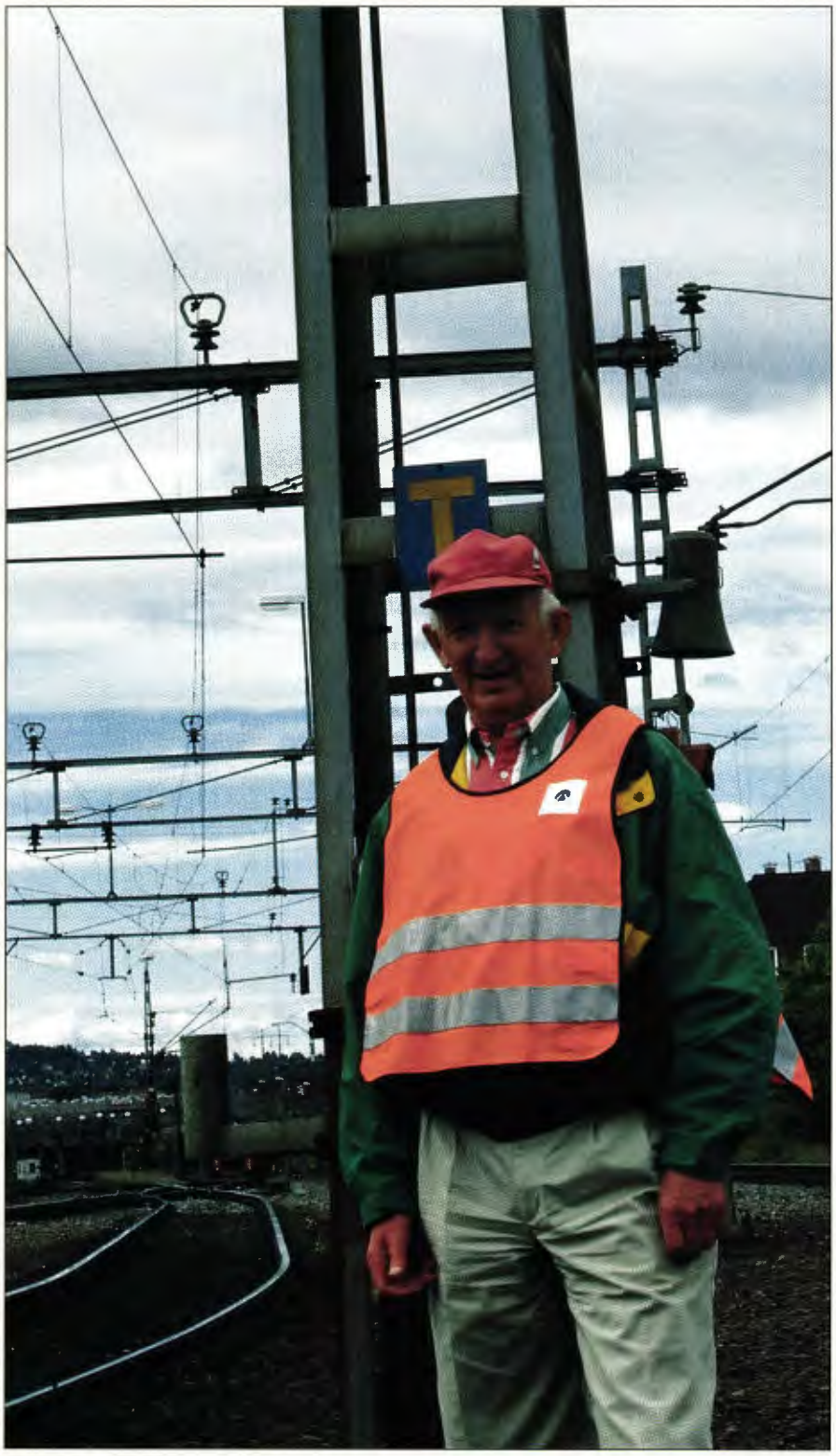
– Jeg syntes ikke det var vondt, men jeg frøs fryktelig. Jeg var jo brent, og jeg var gjennomvåt fra før – kanskje det at jeg var så våt hjalp noe, at det hindret at jeg ikke ble helt oppbrent? Klærne mine var brent opp. Legene plukket ut en bomullstrøye fra ryggen min med pinsett.

Navekvien lå syv uker på Aker. Ryggen var helt oppbrent. Høyre arm så ut som en kjøttkake. Kona sa senere at han hadde sett grusom ut den første tiden, opphovnet og kullsvart i ansiktet. Selv hadde han ikke noe speil å se seg selv i. Legene kunne ikke si hvordan det ville gå med ham. Han kan ikke huske noe smerte, for han ble pumpet med morfin.

Han var heldig. Brannsårene grodde naturlig, og Navekvien slapp hudtransplantasjon. Han fikk betennelse i den ene armen, sykehussmitte. Han var sykemeldt i ni måneder mens sårene grodde. Han har fortsatt merker på kroppen, og har blant annet mistet mye pigment på høyre arm. Han forteller også at han var kolossalt ømtålig for kulde, fordi han hadde brent vekk huden. Kona måtte kjøpe inn tjukke grå filttøfler som gikk til over ankelen, for det var så gulvkaldt i jernbaneleiligheten de bodde i på Strømmen.

Han hadde også dårlig førlighet i beina etter ulykken, og fikk fysioterapi fordi han måtte lære å gå igjen. Ganglaget har han fortsatt trøbbel med.

– Jeg fikk ingen varige skader, annet enn at jeg fortsatt må gå ganske bredbent. Det verste er at jeg ikke har kunnet gå på ski etterpå, fordi jeg ikke klarer å holde balansen i nedoverbakkene. Men jeg kom tilbake på jobb høsten 77, og selv om jeg selvfølgelig hadde en del vondt etterpå, var jeg i jobb til jeg var 65. Så jeg hadde utrolig flaks – kjørestrømmen er farlig.



Mathias Navekvien hadde skrudd av strømmen på sporet til høyre, men skulle spare tid og kjørte revisjonsvogna inn på sporet ved siden av. Han fikk hodet opp i kjøreledningen og 16 000 volt gjennom seg – og overlevde takket være hjelm. Hvis du følger sikkerhetsbestemmelsene og bruker riktig verneutstyr, unngår du at det samme skjer med deg.

El-sikkerhet

Navekvien har jobbet i NSB hele sitt yrkesaktive liv. Med unntak av de første 3–5 årene, da han var i lokstallen i Bergen, har han jobbet innen strømforsyning, eller ledningstjenesten, som det het før. Han var blant de første som ble omskolert fra lokstall til ledningstjeneste.

– Da ulykken skjedde, hadde vi ikke slike revisjonsvogner som fins i dag. I dag løser takluka ut en mekanisme som gjør at strømavtakeren (pantografen) går opp i kjøreledningen. Hvis det er strøm i nettet, smeller det som i en børse før det jordes. Den gang måtte vi slippe opp pantografen manuelt, på en bøyle. Det ble ikke gjort da ulykken med meg skjedde.

– Senere har jeg hatt el-sikkerhetsopplæring for unge gutter som skulle bli banevoktere. Jeg lærte dem at alle stålkonstruksjoner, altså ledningsmaster, må være festet til skinnegangen så de er jordet. Jeg prentet inn i gutta at når de skifter skinner, måtte de huske på å lage en midlertidig forbindelse. Selv om det kan virke arbeidshemmende, fordi det tar litt tid, må du likevel gjøre det.

– Heldigvis meg selv

Navekvien ble ikke flau over at han ved pur tankeløshet hadde utsatt seg selv for en så alvorlig ulykke. Da politiet kom til ham på sykehuset for å ta opp forklaring, var det bare én ting å gjøre, sier han: Det var bare å bekjenne sin synd.

– Jeg er bare så glad for at det skjedde med meg selv, og ikke en av de jeg jobbet sammen med. Det hadde vært fryktelig hvis en feil jeg var skyld i, altså det at vi kjørte inn på et spor med strømførende ledning, hadde rammet en annen på den måten det rammet meg.

– Jeg var ikke redd for å gå på jobb etter ulykken. Det er ikke farlig å jobbe med strømforsyning: Det var jeg selv som hadde gjort en feil. Jeg har alltid snakket åpent om ulykken, og insistert på hvor viktig det er å huske å jorde, eller å bruke verneutstyr. "Det skjer jo aldri noe," sier folk lett. "Men skjer det noe, så skjer det med forferdelse," svarer jeg da.

Navekven avslutter med å legge vekt på at ulykker kan unngås bare du følger reglementet til punkt og prikke. – Reglementet er idiotsikkert, sier han. – Men av og til finner en på "lure" måter å gjøre ting på. Navekvien fikk selv erfare at det ikke alltid er så lurt.

Nina Frang Høyum

Kreosot kan ødelegge et liv

Vi befinner oss på kreosotmøte i en godt opplyst brakke på Lillestrøm. Her er ikke luften støvete og full av kreosot som den ville vært om vi hadde befunnet oss på det egentlige arbeidssted. Det er god stemning og Kjøreveien blir godt mottatt sammen med HMS-leder Gunveig Eide i Region Øst og verneutstyr-leverandør 3M.

Fleiping og godt humør er en del av hverdagen i fagarbeidermiljøet på Lillestrøm, og en avslappet tone er allerede angitt. Ove Fuglehaug, anleggsleder, innleder møtet og forteller at han er bekymret for sine ansattes helse. De skal skifte ut gamle tresviller fulle av kreosot med nye betongsviller, på strekningen Bryn-Lillestrøm. Han har tatt kontakt med HMS-seksjonen i Region Øst for å sikre sine ansatte en sikker arbeidsplass.

Takk for at du ringte!

Gunveig Eide, seksjonsleder for HMS i Region Øst er glad for henvendelsen fra Fuglehaug på Lillestrøm. Hun forteller på møtet hvor viktig det er å ha en dialog med de som er i driften til daglig. Hun påpeker sterkt skadevirkningene av kreosot om den enkelte ikke bruker verneutstyr. Noen skremmende eksempler er: Hudkreft, hjerte- og karsykdommer, samt nedsatt lungekapasitet. Forsamlingen hoppet i stolene og en sidekommentar om at "nå går vi" vitner om at dette er kjent stoff. Eide gir ikke opp så lett, men gir enda et eksempel på en ansatt som fikk kreosot på huden. Han hadde tørket det vekk med hånden og 20 år etter fikk han hudkreft på nøyaktig det samme sted. Eide poengterer at arbeidsplassen bryr seg om sine ansatte og ønsker dem en skadefri tilværelse.

Varme gummiklær

Verneutstyrsleverandør 3M representert av Petter Olstad, har tillit fra første stund. Han forstår de ansattes problemer. Det er ikke lett å skulle jobbe hardt fysisk, og på samme tid skulle være godt innpakket i gummiklær og store masker. Han presenterer først en fluelignende maske som han lar deltakerne prøve. Masken blir populær og synes å være et alternativ til det som i dag blir brukt: Ingenting! Senere blir motorisert åndedrettsvern med innlagt klimaanlegg og friskluft presentert. Maskene blir prøvd og funnet langt bedre enn sitt utseende. Likevel vil det skape problemer å ha et slikt utstyr på seg når man skal jobbe med tungt fysisk arbeid. Olstad angir at et normalt pustende menneske bruker ti liter luft i minuttet, og for en som skal skifte sviller vil det bli brukt 40 liter luft. Motoren til hjelmen produserer 160 liter luft i minuttet. En lignende maske er ideel for sveisere, mener forsamlingen.

"Fluemasker"

Møtedeltakerne går med på å prøve ut de fluelignende masker. Neste mulighet er allerede neste dag. Det er viktig å vite at det er arbeidsgiver som er ansvarlig for at de ansatte bruker verneutstyr. Hvis den ansatte nekter kan vedkommende bli vist vekk fra arbeidsplassen. Olstad fra 3M setter siste nådestøt inn og forteller at i bygningsbransjen er det kun 17 prosent av de ansatte som går av med pensjon på vanlig måte. Resten har enten fått lagerjobber eller lignende, for ikke å nevne uføretrygd.

Engasjement nytter

En leder som bryr seg om sine ansatte slik Ove Fuglehaug gjør, er en gave. Sammen klarer de å løse et årelangt problem som har gitt sykemeldinger, og som antakelig forårsaker sykdom i årene som kommer. Det tar lang tid å venne seg til å bruke verneutstyr. Vi husker problemene med å begynne å bruke vernesko. Nå går alle med vernesko som en naturlig del av arbeidsantrekket og det samme gjelder også annet utstyr. Vi gleder oss over initiativet til Fuglehaug og sender stafettpinnen videre.

Lone Christensen

Siste artikkel i Kjøreveiens serie om miljutfordringer i Jernbanverket.

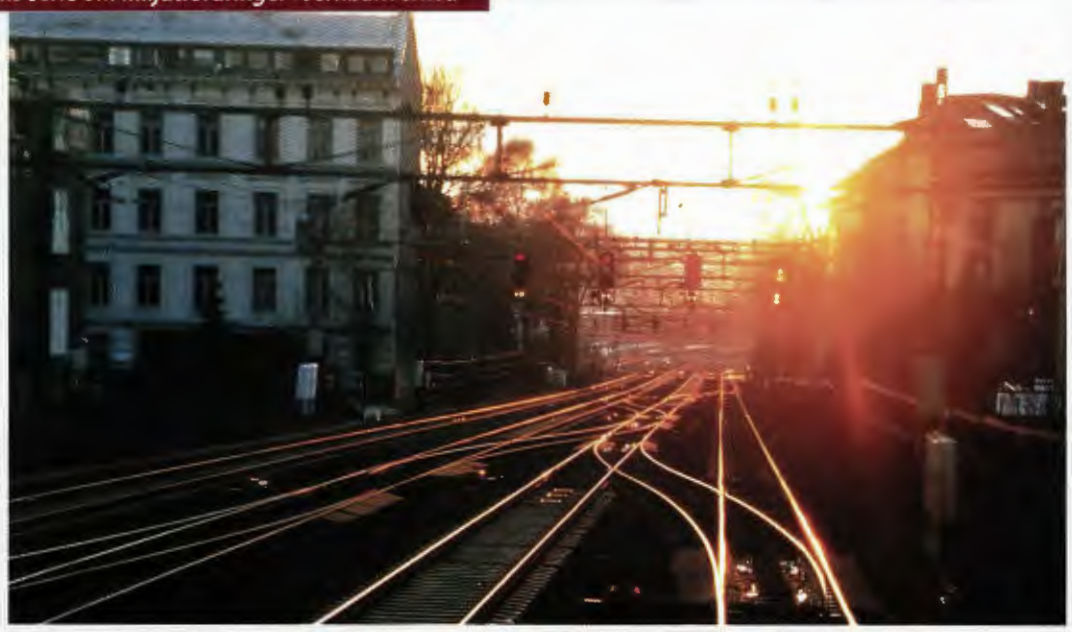


Foto: Rune Fossum

Miljøutfordringer i drifts- og vedlikeholdsfasen

Støy

I de siste årene har det blitt stadig mer fokusering på støy. Det er ennå mange usikkerhetsfaktorer når det gjelder hvilken påvirkning støy har på vår helse, men en økt forskningsinnsats klarlegger stadig flere sammenhenger mellom støy og uønskede helseeffekter. I fjor ble forurensningsloven gjeldende for samferdselssektoren. Dette innebærer at innen 2005 skal ingen boliger i Norge ha et innendørs støynivå høyere enn en døgnekvivalent på 42 dB. I tillegg må Jernbaneverket kartlegge hvor mange boliger som har et innendørs støynivå over 35 dB(A).

Energibruk

Jernbaneverkets forbruk av fossile brensler stammer fra kjøretøy og skinnegående materiell. Størstedelen av Jernbaneverkets skinnegående materiell bruker diesel. Til oppvarming av sporvekselere brukes strøm, En sporveksel bruker like mye strøm som et middel stort bolighus. Ved å ta i bruk ny teknologi, kan et stort strømsparings-potensial tas ut, for eksempel ved å bruke termostatstyrt oppvarming.

Kjemikaliebruk

Kjemikaliene som brukes av Jernbaneverket i driftsfasen er blant annet ugressmidler. Hovedregelen er at jernbanelinjene sprøytes annet hvert år, men i praksis blir det sjeldnere. Årsakene kan være at ugress-utbredelsen er lav eller at regionene ikke får tilstrekkelig vedlikeholdsmidler. De aller fleste gangene er det middelet Arsenal, som brukes til ugressbekjempelse, og i fjor ble det brukt om lag tre tonn av stoffet. En sak å være oppmerksom på er at underbygningen er bygget for å drenere vannet godt. Derfor er det viktig at man er varsom ved valg av preparat og at man følger reglene ved sprøyting for å redusere risikoen for grunnvannsforurensning. Andre kjemikalier som brukes er urea til sporvekseler og smurning til skinnene.

Avfallshåndtering

Avfall som genereres er sviller, skinner, ballast, master, kabler, ledninger og stoff som kategoriseres som spesialavfall. Enkelte avfallstyper kan lett resirkuleres, f.eks. stålet fra sviller og master som smeltes om. Tidligere var det lett å få avsetning på brukte sviller, men den senere tids oppmerksomhet på kreosotfaren fra sviller har ført til at både Jernbaneverket og den øvrige befolkningen er mer skeptiske til å ta i bruk sviller til ulike formål. Det er f.eks forbudt å bruke sviller i barnehager eller på lekeplasser. Et framtidig avfallsproblem er å finne ut hvordan man skal håndtere betongsvillene som nå ligger under skinnene.

Kulturminner

Tidligere tiders jernbanevirksomhet har gitt oss et mangfold av minner å ta vare på. Mangfoldet består blant annet av stasjoner, bruer, tunneler, linjer og elementer langs linjen. I 1997 som var kulturminneåret, ble det satt i gang et omfattende arbeid for å lage en samlet nasjonal verneplan for jernbaneanlegg.

Visuelt miljø

Visuelt miljø dreier seg blant annet om hvilken opplevelse passasjeren har gjennom togvinduet og hvordan naboer og forbipasserende oppfatter linjen og tilhørende konstruksjoner. Trær nær linja gir også en ubehagelig flimmereffekt i dét togene raser forbi. Hogst reduserer dyrenes beitegrunnlag langs linja og dermed reduseres vilt-påkjørslene. Avfall og rot langs linja på grunn av manglende opprydning etter avsluttede prosjekter er også faktorer i det visuelle miljøet. Jernbaneverket har blant annet brukt 30 millioner kroner på å rydde opp langs høyfjellsstrekningen på Bergens-banen.

Gamle synder

Tidligere tiders kunnskap, holdning og håndtering vedrørende miljøgifter har medført at man i dag er nødt til å rydde opp i/ta hånd om konsekvensene av det som ble utført for flere år siden. For Jernbaneverket gjelder dette særlig grunn som er forusenset av kreosot etter svilleimpregnering.

Ronald Holmstrøm

GRENSESPRENG

Ved et tett nordisk samarbeid kan landene konkurrere med for eksempel Tyskland og Frankrike. I dette internasjonale samarbeidet kan vi fremheve våre sterke sider innen miljø og sikkerhet, påpeker Åge Lien.

Tog over alle grenser

På kontinentet går trafikken tett i lufta og på veiene. Det er først og fremst jernbanen som har et ubrukt potensiale omkring de store byene og de tettest befolkede områdene, og som må fylle det økende behov for transport av gods og mennesker, mener assisterende jernbanedirektør Åge Lien. Jernbaneverket arbeider for samordning med infrastrukturforvaltere i andre land, slik at togene etterhvert enkelt kan kjøre fritt over landegrensene.

I dag vil det ta altfor lang tid å frakte fisk med jernbane fra Åndalsnes til Roma. Hvert land har sine egne jernbanetradisjoner og -systemer, og grensepasseringer er kronglete og tidkrevende. Det er få sektorer som opp gjennom tiden har vært mer proteksjonistisk enn jernbanesektoren, sier Åge Lien. Det enkelte land har laget eget jernbanemateriell, både tog og infrastrukturanlegg. Det enkelte land har valgt sine egne løsninger for trafikkregler, signalsystemer, samband mellom tog og togledelse, strømforsyning - ja til og med for sporvidde. Både tog og lokomotivførere må derfor ha nasjonal tilpasning. Skal jernbanen fremstå som et fremtidsrettet alternativ, er det helt nødvendig for jernbanesystemet som et hele at det legges opp til effektiv sammenhengende transport som ikke lar seg merke av passering av landegrenser.

Det er et politisk spørsmål på europeisk og nasjonalt nivå om det skal åpnes helt for fri konkurranse med flere trafikkselskaper på jernbanenettet. Det er imidlertid ingen tvil om at EU-direktivene som Norge gjennom EØS-avtalen er omfattet av, legger opp til en slik fri konkurranse. Selv om det pr. idag er klare begrensninger i hva slags trafikk som tillates på det norske jernbanenettet i konkurranse med NSB BA, har tendensen gått i kun en retning: Mot fri konkurranse. Det er mye som kan tale for at vi vil få en utvikling i retning av at utenlandske chartertog over høyfjellet på Bergensbanen, og konkurrerende godstog på samme strekninger som vi finner NSB BA, ikke blir noen uvanlig situasjon.

I tillegg til NSB BA er det i dag bare MTAS som trafikkerer på norske spor. NSB Gardermobanen AS tilkommer som egen aktør med det aller første. Hvilken aktør som eventuelt vil bli den neste, er vanskelig å si. Det er imidlertid ingen hemmelighet at Jernbaneverket har hatt kontakt fra ulike hold med forespørsler om muligheter for trafikkering på norsk jernbanenett.

Nordisk toppsamarbeid

EU-direktiv 91/440 - som omhandler grunnlaget for hvordan jernbanen kan utnyttes som et fremtidig europeisk transportsystem - er under revidering, og fortsetter å tonegi et sterkere samarbeid mellom landenes jernbanenett.

- Norden er på mange måter i forkant i forhold til utviklingen i Europa forøvrig. Skillet mellom trafikkutøver og jernbaneforvalter er etablert i både Sverige, Finland, Danmark og Norge. Det er bare Storbritannia som i tillegg til Norden har vært i første pulje m.h.p. denne omstillingen. De andre europeiske landene har nå fulgt etter i tur og orden. Vi ønsker å nyttegjøre muligheten som ligger i å være tidlig ute, sier Åge Lien. De nordiske landene har derfor etablert et formalisert samarbeid gjennom "Nordic Infrastructure Mangers" (NIM). Toppledelsen i de fire nordiske landenes jernbaneverk møtes to-tre ganger pr. år for å drøfte og forankre aktuelle samarbeidsområder. På nivået under dette toppsjefmøtet er det etablert tre fagsektorer: NIM-Trafikk, som fokuserer på sportilgang og rutetildeling, trafikkregler, rullende materiell osv., NIM-Teknikk, som fokuserer på samordning av infrastrukturen (signalsystemer, strømforsyning, samband osv.) og NIM-Strategi, som fokuserer på samplanlegging av utviklingen av jernbanestrekninger med internasjonal betydning. De nordiske

ENDE JERNBANE:

Foto: Svein Graadal

landene vil her søke å samkjøre seg i en slik grad at vi samlet utgjør en viss tyngde overfor de store jernbanenasjonene i Europa, sier Åge Lien. Det er viktig at vi ikke som små nasjoner står med "lua i hånda", men er offensive der vi mener at vi har noe å bidra med, legger han til.

I dag er det mange ulikheter mellom de nordiske lands jernbanesystemer. For eksempel er signalbildene i Norge diametralt ulik de tilsvarende i Sverige. I Danmark har de f.eks. en helt annen spenning på kontaktledningen enn det vi har osv. Selv om standardisering har vært på dagsorden over lang tid, har jernbanenes egen organisasjon, UIC, hatt vansker med å få den nødvendige tyngde for å sikre felles standard. Med EU, og Norges tilhørighet gjennom EØS-avtalen, vil standardisering ha en myndighetstilknytning og ikke bare tilknytning mot jernbaneselskapene selv. Dette gjør at standardiseringen får en helt annen stilling enn tidligere. Visjonen er et fullt ut enhetlig jernbanssystem i hele Europa, sier Åge Lien.

Når vi nå opplever at våre svenske kolleger legger betydelige beløp i baner som har samtrafikk med Norge, eksempelvis Stockholm-Storlien og Stockholm-Magnor, er det lite samfunnsøkonomisk i større sammenheng at det på norsk side ikke følges opp med en videreføring av samme strekninger. Vi må heve oss opp på et internasjonalt plan for felles planlegging av hovedforbindelser, sier Åge Lien. I denne sammenheng har forøvrig de nordiske landene nå etablert et samarbeid mellom jernbaneverkene med styring fra det enkelte land på departementsnivå.

I forkant av Europa

- Samtrafikk har ikke vært prioritert i jernbanens historie. Mens flyene er uten grenser, har togene nasjonal tradisjon. Nå er togene på vei inn som en parallell til flyene i europeisk perspektiv, og både ledig kapasitet, sikkerhet og miljøvennlighet taler til fordel for togene.

De store tognasjonene som Tyskland og Frankrike er ikke nødvendigvis så opptatt av å slippe andre nasjoners tog fritt inn på sin infrastruktur, og EU har derfor arbeidet med å lirke fram en gradvis tilpasning mellom landene. EØS-avtalen gjør at Norge er med i dette arbeidet. Det grunnleggende prinsippet er fri konkurranse med jernbanetransport på tvers av nasjoner. Spesielt innen godstransporten ligger det et stort potensiale ved å åpne grensene fullt ut for gjennomgående togtrafikk.

Selv om presset for å utnytte mulighetene i jernbanesystemet er sterkest i de tettest befolkede deler av Europa, er det i Norden at omstillingen av jernbanesektoren er kommet lengst. Kanskje er det fordi vi har et mer oversiktlig bilde enn det tyskere og franskmenn strir med, sier Åge Lien.

Nasjonalt design

Tilpasningen til tettere europeisk og nordisk samarbeid hindrer ikke Jernbaneverket i visuelt å understreke helheten i det norske Jernbaneverket. Jernbaneverkets design er i ferd med å bli tatt opp til vurdering, forteller Åge Lien. -Etter et forprosjekt skal det tas stilling til hvor raskt og hvor omfattende endringene bør gjøres.

Det er viktig at jernbanen har en identitet i samfunnet, og at Jernbaneverket med baneanlegg og offentlige arealer og rom har sin egen profilering, uavhengig av eksempelvis NSB som trafikkselskap. Stasjonsarealer, plattformer, skilting, toganvisere, belysning, rekkverk, gangbroer, benker, søppelkasser, utsmykning, reklame osv. - alt dette utgjør en del av et helhetlig design. Luftfartsverket har ikke et designprogram som glir sammen med SAS, Braathens eller Lufthansa. Vår profil må heller ikke forveksles med NSBs. Vi er på jakt etter et tydelig og ordentlig designprogram som sammen med gode planløsninger, trasemessige føringer og tekniske jernbanekonstruksjoner skal gjøre jernbanenettet til en naturlig men særpreget del av samfunnet, av naturen og omgivelsene forøvrig, sier Åge Lien. Vi har en solid arv å ta vare på i denne sammenhengen, se bare på stasjonsarkitekturen for den enkelte banestrekning, eller utformingen av gamle steinhvelvbruer, sier han. Vi vil gjøre dette like bra i dag som våre forgjengere for 100 år siden. Apropos steinhvelvbruer, er det verd å merke seg at disse er meget solide konstruksjoner, og tilnærmet vedlikeholdsfrie og evigvarende. Det er ikke helt det samme med moderne bruk av stål og betong. Vi kan i den sammenheng nevne som en kuriositet at Jernbaneverket nå faktisk undersøker mulighetene teknisk/ økonomisk for å bygge moderne steinhvelvbruer. Det kunne vært veldig moro om vi fikk se en ny steinhvelvbru fra det 21. århundre. Da kunne Jernbaneverket virkelig leve opp til vårt motto om at vi bygger for fremtiden og tar vare på fortiden, avslutter Lien.

Bedre rasgjerder på Bergensbanen

Nevenyttige og oppfinnsomme fagarbeidere i Region Vest har de siste årene gjort en stor innsats med videreutvikling og forbedring av rasgjerdene langs Bergensbanen. De nye tekniske løsningene har gjort gjerdene enklere å vedlikeholde og ført til en sterk reduksjon i antall feil.

Det finnes 11 rasvarslings-anlegg langs Bergensbanen, og seks nye planlegges. Egil Geir Bolstad, Vidar Olsen og Knut Tøn inspiserer her ett av gjerdene ved Saghaug vest for Voss.

På Bergensbanen finnes det i dag rasvarslingsanlegg på 11 forskjellige steder. Disse gjerdene, som til sammen er 5,9 km lange, består av horisontale strenger som leder strøm. Anleggene er koblet til egne signaler langs linjen som viser gult hvis strømmen i strengene brytes, eller hvis hellekontakter indikerer at gjerdet har kommet ut av posisjon. Gult signal innebærer at togtrafikken må holde 10 km/t på strekningen.

- Tidligere var stolpene utstyrt med spiler av grønn plast hvor strengene var tredd i stålhylser sprengt inn i plasten. Denne løsningen var for det første svært arbeidskrevende å produsere, og etter en stund ble plasten sprø. Dette førte til stadige kortslutninger vinterstid når snøen trykket på gjerdene, og da var det en lite takknemlig oppgave å skulle ta opp benslingen for å bytte tråden, forteller områdesjef Signal, Vidar Olsen.

- Patenten som karene utviklet er laget av svart tunnelplast som ikke blir sprø i sollyset, og løsningen er enklere og bedre på alle måter. Den er tilpasset festene på de gamle stolpene, og det er brukt klemmer til innfestingen av strengene slik at det er enkelt å bytte tråden mens gjerdet er i drift, forklarer Olsen.

Fagarbeider Knut Tøn ved signalavdelingen på Voss var en av karene som stod bak den nye patenten. Med seg hadde han Kjell Vaksdal, Brynjulf Lemme og Kjell Ove Brekke. Sistnevnte omtaler Tøn smilende som "mannen med idéene".

- De forbedrede rasgjerdene har nå vært i bruk i tre-fire år, og på denne tiden har vi nesten ikke hatt feil. Dette innebærer betydelige økonomiske gevinster i form av mindre overtid til feilretting og forbedret punktlighet for toggangen. Dessuten er det en viktig sikkerhetsgevinst når våre folk slipper å rykke ut i bratt og farlig terreng i vinter og mørke, sier Vidar Olsen.

Det var på Sørlandsbanen at de aller første rasgjerdene i sin tid ble laget. På Bergensbanen har gjerdene vært utviklet og forbedret i flere omganger siden det første anlegget ble satt i drift ved Skreien nær Vaksdal på sekstitallet. Gjerdene har flere ganger varslet om alvorlige ras, og det planlegges nå at Bergensbanen skal få seks nye slike anlegg. Også Ofotbanen har utviklet egne rasvarslingsanlegg, hvor de tekniske løsningene er litt forskjellige fra Bergensbanen.

Olav Nordli

Geir Røer har erstattet skivebremsen på det gamle strekkeutstyret med en hydraulisk løsning som automatisk holder jevnt strekk på tråden.

Nytt og bedre strekkeutstyr

Nytt og brukervennlig utstyr som er utviklet ved OS Strømforsyning på Ski har forenklet jobben med strekking av kjøreledning og bæreline. Mannen bak de nye tekniske løsningene heter Geir Røer.

Ved hjelp av hydraulikk holder dette utstyret automatisk jevnt strekk på tråden enten strekkevogna beveger seg forover eller bakover. Tidligere, da man brukte en skivebrems på kabeltrommelen for å holde tråden fast, var dette langt mer problematisk.

- Det er en hydraulisk løsning som kalles automatisk moring som gjør dette mulig, forteller Røer, og peker på trykkbegrensningsventilen som er kjernen i systemet.

- Inspirasjonen til denne løsningen hentet jeg fra min tid som sjømann. En gang da vi lå for anker i ei sluse i Panamakanalen la jeg merke til at det var tilsvarende patenter, om enn noe større, som sørget for å holde fortøyningene stramme mens vannet i slusa steg og sank, forteller Røer, som har utviklet utstyret helt på egen hånd. - Jeg er glad for at områdesjef Asle B. Horvei stolte på meg og satset penger på at dette kom til å virke, legger han til.

- Forøvrig har jeg lagt vekt på at utstyret skal være svært enkelt å bruke,

KREATIVE

GODE IDEER

og at det skal være lett å hanskes med. Utstyret festes med fire kjettingjekker og slik at det kan monteres på vogn, robel eller lastebil. Utstyret skal stasjoneres sentralt i Region Øst, hvor det vil stå plassert på en biltilhenger og ved behov lett kunne rekvireres av ledningsavdelingens folk, opplyser Røer.

- Jobben blir såpass mye enklere at det nok vil lønne seg å hente ut dette utstyret når det er behov for å strekke ledninger fra 200 meter og oppover. I og med at KL-feil dermed kan utbedres mye raskere, er det i grunnen rart at slikt utstyr ikke har vært lagd før, mener den beskjedne konstruktøren, som Kjøreveien forøvrig treffer på den siste arbeidsdagen som elektroformann på Ski. Etter vel gjennomført bryllupsreise er han når dette leses på plass i ny jobb som opplæringsleder ved maskinsentralen i Baneservice.

Olav Nordli

MEDARBEIDERE

For de vedlikeholdsansvarlige skaper stor sommertrafikk på den naturskjønne Flåmsbanen hodebry i form av skinneslitasje. Til å møte problemene har Region Vest kommet opp med et egenutviklet lite teknisk vidunder - smøretralla Norvaldo.

Områdesjef Erling Nesbø lader smørebatteriet på Norvaldo med en grafittkloss.

Som smurt med Norvaldo

Det var da de to svenskesettene X10 ble leid inn på Flåmsbanen for noen år siden at problemene våre begynte. På de gamle lokomotivene var det smørekopper som sørget for at skinnene ble smurt automatisk, men dette er ikke tilfelle med det svenske materiellet. Disse togene har i tillegg lange og stive boggier, samt at det er langt mellom akslingene, slik at det bryter i kurvene. Dette innebærer at skinneflensene slites raskt, forteller områdesjef linjen Erling Nesbø på Myrdal.

- Til å begynne med måtte vi stadig vekk mobilisere tolv mann som brukte mesteparten av natta på å smøre den to mil lange strekningen for hånd. Det var klart at vi måtte finne fram til mer effektive metoder, og løsningen ble altså smøretralla med det klingende navnet. Den er oppkalt etter banesjef Norvald Skjoldli, som var en sentral person da patenten ble utviklet, sier Nesbø.

Norvaldo er bygd på basis av ramma fra en robeltilhenger. Et smørebatteri ladet med grafittklosser senkes ned mellom skinnestrengene, og ved hjelp av trykkluft presses klossene ut i skinneflensen. Det er kun ytterstreng i kurvene som smøres, fordi det er her slitasjen er størst. I løpet av en sommersesong går det med to tusen spesiallagede smøreklosser av grafitt, som støpes ved verkstedet på Voss.

- Norvaldo taues gjennom strekningen med en Robel, og smøringen styres fra et kontrollpanel på Robelen. Der vi før måtte utkommandere alt som kunne krype og gå av mannskaper, gjør et par mann unna jobben på en times tid, sier Nesbø.

Nå er det ene svenske togsettet på Flåmsbanen erstattet av nytt materiell, og snart står også det andre for tur. Det nye materiellet er B-3 vogner som er ombygget med skinnebrems i Tyskland, samt lok av typen EL-17 i hver ende av settet. Disse lokene har påmontert apparat for skinnesmøring, slik at behovet for smøring med tralla kan bli mindre på sikt. Men da har Norvaldo forlengst gjort nytten sin som Flåmsbanens mest arbeidsbesparende innretning.

Olav Nordli

Pensjonistenes landsmøte

Landsmøtet 1998 i Jernbanepensjonistenes Forbund ble avholdt på Storefjell høyfjellshotell i tiden 15. - 18. juni. Det deltok i alt 75 delegater, 237 øvrige deltakere og 7 gjester.

Landsmøtet ble som vanlig åpnet med sangen "Oppsang for pensjonister" til akkompagnement på piano av Lillemor Gustavsen og med forbundets sekretær Arthur Skåtøy som forsanger. Forbundslederen ønsket alle delegater, deltakere og gjester velkommen, og holdt en minnetale over de i alt 308 av forbundets medlemmer som var gått bort det siste året. Forbundsleder Einar Strand hilste fra gjestene og holdt deretter en kort orientering om aktuelle saker. Oddvar Slettemark fra NJF gav en kort orientering om saker som Jernbaneforbundet arbeider med, og Terje Nygaard fra NLF orienterte oim saker som LOk.mannsforndet er opptatt av.

Beretning og regnskap ble enstemming godkjent uten den store debatten.

Forbundsstyret fremmet to forslag, ett som gikk på krav om endring i rabattordningen for pensjonister på offentlige transportmidler og ett som gikk på krav vedrørende særfradraget ved beskatning av pensjonister.

Landsmøtet vedtok også en utytalelse som sterkt beklager at pensjonistene heller ikke ved årets trygdeoppgjør fikk rettet opp noe av det etterslep i inntektsutviklingen pensjonister har hatt i forhold til yrkesaktive, og ga full støtte til Norsk Pensjonistforbunds krav og behandling av denne saken. Alle forslag ble enstemmig godkjent.

Ved valgene ble leder Torgrim Elsrud, nestleder Kjell Halten, kasserer Harald Sjom og sekretær Arthur Skåtøy enstemmig gjenvalgt.

Forbundets æresmedlem John Bjørge, som ved dette landsmøtet hadde bedt seg fritatt for alle verv ble spesielt takket og fikk blomster av forbundslederen.

Tirsdag den 16. juni var det avsatt tid til en prøvekjøring med det nye Flytoget, og togturen gikk tur/retur Gol-Finse. Det ble gjennomført to turer med toget og Osmund Ueland var med og orienterte på begge. Onsdag formiddag var satt av til den såkalte "Trim-bingoen", hvor Hamar-foreningen med Old og Gunvor Olafsen sto i spissen for et perfekt opplegg med masse finurlige spørsmål. Etter hvert kom alle deltakerne trygt i mål uten større skader verken fysisk eller prsykisk.

Vinstra utvikles

Foto: Åse Karlsen

Vinstra stasjon på Dovrebanen vil få ny plattform med det første.

- Vi håper å få baket den inn i årets budsjett, med ferdigstillelse i løpet av inneværende år, sier sjef Prosjektavdelingen JN, Brede Nermoen. I verste fall blir byggingen utsatt til våren 99.

Denne utbyggingen har sammenheng med utviklingen av stasjonene Region Nord er i ferd med å gjennomføre.

Datakontrakter undertegnet

2. juli undertegnet Jernbaneverket to datakontrakter med Cinet AS om leveranse av tjenester, maskinvare, programvare og opplæring. Den første kontrakten omfatter overgang til en helt ny IT-løsning basert på Microsoft Windows NT for hele Jernbaneverket. Overgangen til det nye systemet skal være gjennomført innen 1. februar 1999.

Den andre kontrakten er en rammeavtale på data-utstyr. Avtalen gjelder all maskinvare som PCer og servere, og trådte ikraft ved undertegning. Det er også meningen at avtalen skal inkludere standard programvare fra Microsoft.

I tillegg har Jernbaneverket og Cinet forhandlet ferdig en tredje avtale om forvaltning, drift og vedlikehold av IT-infrastrukturen. Denne avtalen, som også omfatter vedlikehold og brukerstøtte, skal etter planen undertegnes senere i høst, avhengig av resultatene av interne prosesser i Jernbaneverket.

Kryssingsspor?

Dovrebanen trenger kryssingsspor for å takle framtidens trafikk. Arbeidet med en strategisk rutemodell for Dovrebanen har vist at Fokstumyra på Dovrefjell er gunstig i forhold til både hastighet og mulige ruteplaner. Plankontoret ved Region Nord setter nå i gang hovedplan for forlengelse av eksisterende kryssingsspor på Fokstua.

(Foto: Åse Karlsen)

JM pistol/miniatyr

JIL Drammen hadde gjort et godt forarbeide og lagt forholdene tilrette for et flott JM arrangement i skyting pistol og miniatyr. Mesterskapet ble arrangert 13. juni på Aronsløkka, banen til Åssiden skytterlag, Det var bare så synd at kun 8 skyttere møtte frem til start, 5 i pistol og 3 i miniatyrgevær. Stevnekollisjon med JM leirdue og kretsmesterskap i miniatyr må nok ta noe av skylda for det svake fremmøte. Like før start kom det en kraftig regnbyge, men når stevnet startet klarnet det opp og ble bare fine været.

Pistolskytterne var først i ilden. Her åpnet Tor Egil Brustad best og holdt seg de nødvendige poeng foran hele tiden. Øystein Wiersdalen kom for sent til start og fikk ikke skutt VM- programmet, men han var best i standardprogrammet. Sammenlagt vant Tor Egil Brustad foran Sverre Larsen.

I miniatyr var det bare 3 deltakere. Det var litt spennende i starten, Harald Dalen JIL Hamar åpnet best. Han ledet halv- match helt til knestående, men da fikk han en liten sprekk og Per Hagen ledet før hel- matchen. I hel- match var igjen Harald Dalen den beste liggende skytter, men etter stå og kne var det Per Hagen som også vant hel- matchen.

JIL Drammen gjennomførte et prikkfritt arrangement. Skytingen gikk helt etter tidsplanen og ble ledet av en myndig skyteleder. NJIF takker JIL Drammen for et godt arrangement.

Ivar Fosseli, NJIFs representant

Pistol:	VM-pro Standard Total
1. og JERNBANEMESTER:	
Tor Egil Brustad, JIL Eidsvoll,	555, 517, 1072p
2. Sverre Larsen, JIL Mo i Rana,	532, 526, 1058p
3. Arne Viggo Johansen, JIL Tønsberg,	540, 503, 1043p
4. Gunn Heidi Sønsterud, JIL Drammen,	528, 427, 955p
5. Øystein Wiersdalen, JIL Drammen,	— 527, 527p

Miniatyrgevær.	**1/2-match 1/1- Match** Total
1. og JERNBANEMESTER:	
Per Hagen, JIL Drammen,	538, 910, 1448p
2. Harald Dalen JIL Hamar	509, 886, 1395p
3. Gunn Heidi Sønsterud, JIL Drammen,	465, 817, 1282p

Travel Flåmssommer

På vakt

Det er en regntung sommerettermiddag i Flåm, og på plattformen ved spor 5 ønsker togekspeditør Line Moen smilende en ny toglast med turister velkommen.

- Trafikken er stor, og enkelte dager kan det være veldig hektisk, forteller Line, som i tillegg til å være togekspeditør betjener billettsalget, samt tar seg av bestillinger og plassreservasjoner for grupper.

Denne sommeren har det vært fin trafikkoppgang på Flåmsbanen sammenlignet med fjorårssesongen. Antall reisende økte med ni prosent i juni og drøye fem prosent i juli. Dessuten har det vært en formidabel økning i antallet sykkelturister som tar seg fram langs Rallarvegen til Flåm.

- Heldigvis hører det ikke med til jobben min å lempe alle syklene som skal sendes tilbake herfra, smiler Line.

- Togdriften på Flåmsbanen ble nylig overtatt av det nye selskapet Flåm Utvikling. Har dette virket inn på din arbeidshverdag?

- Nei, egentlig merker jeg ikke særlig forskjell. Arbeidsoppgavene som skal utføres er de samme som tidligere.

- Får du mange spørsmål fra "hjelpeløse" utenlandske turister?

- Ikke så mye som en kanskje skulle tro. Faktisk er det nordmenn som spør mest om togtider og andre ting, utlendingene er flinkere til å finne ut av slikt selv, sier Line, som benytter sine kunnskaper i engelsk og tysk i tillegg til morsmålet.

- Men dialekten din røper at du ikke er sogning?

- Nei, jeg er fra Hønefoss, men siden jeg tilhører Region Vest har jeg blitt stasjonert her i Flåm. Dette er min andre sommer her nede, mens jeg tilbragte vinteren på Myrdal. Det var til sammenligning veldig stille - det blir nesten som to forskjellige verdener, smiler Line, før hun skynder seg for å selge flere billetter til Norges travleste turistbane.

NJT Reiser

inviterer til teater i Bergen

Priser inkl teaterbillett, en natt i dbl.rom og frokostbuffet

Spelemann på taket

hver lørdag 21.9. - 19.12. Voksne kr 650 og barn kr 310

Anne Franks dagbok

hver lørdag 5.9. - 20.10. Voksne kr 510 og barn kr 220

Emil i Lønneberget

hver lørdag 26.9. - 19.12. Voksne kr 510 og barn kr 230

Pensjonisttilbud:

Spelemann på taket

Søndager 13.9. - 15.12. Kr 880 inkl teater mandag kl 19.30

Dbl.rom søndag til tirsdag med frokost

Tillegg for enkeltrom kr 300

Informasjon: Tel 23 15 15 73, mandag til torsdag kl 10.00 - 13.00

Kulturkollisjon

Et møte med gammel og ny tid i fri og utemmet utfoldelse på Berkåk stasjon.. (Foto: Åse Karlsen)

Syngende jubileum

Norsk Jernbanesangerforbund fyller 60 år i år. Dette ble feiret på Hamar under forbundets Norske og Nordiske sangerstevne i mai. Osmund Ueland var stevnets beskytter og åpnet stevnet før konsert med kor fra Finland, Sverige og Norge.

Det var også Sangertreff i Hamarhallen, sang i Hamars gater, Kirkekonsert i Hamar domkirke jubileumsbankett i kulturhuset og underholdning på Jernbanemuseet.

Dialog

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
ANSVARLIG REDAKTØR:
Jernbanedirektør Magne Paulsen
REDAKSJON:
Stig Herjuaune (redaktør nr 7/98), linje 72525
Sigurd Sandvin (redaktør), linje 55155
Olav Nordli, linje 55990
Harry Korslund, linje 55989
ADRESSE, REDAKSJONEN:
Kjøreveien v/ Sandvin
HK, 0042 Oslo
Epost: arneeb@online.no
UTGITT AV :
Jernbaneverket, 0048 OSLO
Pilestredet 19
OPPLAG: 6.500

Layout:
Axentum kommunikasjon, Arne Eidal Braathen
Trykk:
Grafmont - Oslo
Distribusjon:
Kontortrykk, linje 51062/3

Nyttige info-telefoner i Jernbaneverket:
HOVEDKONTORET
Informasjonsdirektør Sigurd Sandvin
(22 4)5 51 55
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

JM lerdue

JIL Kongsvinger i samarbeid med Brandval J.F.F. sto for et meget vellykket arrangement 13. juni 1998. 30 skyttere deltok Ola Moen JIL Otta gjentok bedriften fra i fjor, og vant med 72 treff av 75 mulige.

Etter at 6 finalister hadde skutt ledet Tormod Østlie med 69 treff (25 og fullt hus i finalerunden)

Siste finalelag besto av T.Sanner i ring 1. (45), L. Børli i ring 2 (46), Mykland i ring 3 (47), Moen i ring 4 (47) og Halvorsen i ring 5 (48). I finalen skjøt Sanner 20, Mykland og Halvorsen 22, Børli 23 og suverene Moen med fullt hus, 25.

Kl.A

1. Jernbanemester,
Ola Moen, JIL Otta, 72 treff.
2. Roger Halvorsen, JIL Skien, 70 treff
3. Tormod Østli, JIL Grorud, 69 treff

Kl. B

1. og Jernbanemester
Lars E Børli, JIL Kongsvinger. 69 treff
2. Tom Myhr, JIL Grorud, 66 treff
3. Jan E Pålsrud, JIL Eidsvoll, 65 treff
4. Tore sanner, JIL Kongsvinger, 65 treff
5. Geir Linners, JIL Kongsvinger, 65 treff

Kl. C

1. og Jernbanemester:
Leif Johnsen, JIL Grorud, 41 treff
2. Sigmund Løkka, JIL Grorud, 40 treff.

Åsmund Mykland, repr. skytterutvalget

JM Oldboys fotball

Marienborgs vinnerlag

I fire grader, regn og vind ble mesterskapet avviklet på Strindheim kunstgressbane i juni. Fem lag spilte enkel serie, alle mot alle. Fjorårets mester JIL Trondheim var favoritter, men "arvefienden" Marienborg skulle vise seg å bli for sterke. I et meget jevnt innbyrdes oppgjør i starten på turneringa vant Marienborg 2-1 mot JIL Trondheim, noe som viste seg å være avgjørende for sluttabellen. Etter Marienborg og JIL Trondheim kom Lokdriften.

NB
Manus til Kjøreveien skal leveres på diskett eller E-post

FISAIC bridge

Årets FISAIC-mestre: Lars Frøland, Reidar Bårseth fra Marienborg, Terje og Nils Hirth og Frode og Rune Horvei fra Stålving.

To tidligere seire skulle forsvares i Køge i Danmark. Etter at Romania hadde trukket seg gjensto seks motstandere hvorav Ungarn var ventet å gi særlig hard kamp.
Etter en famlende start med 17-13 seier over Nederland ble Danmark og Sverige utklasset med henholdsvis 25-1 og 25-3. Frankrike og Ungarn ble begge slått 20-10. Seiersrunden ble avsluttet med 25-4 over Belgia.
Resultatlisten viser bridgeprestasjoner på meget høyt nivå:
1 Norge 150p
2 Ungarn 118p
3 Sverige 112p

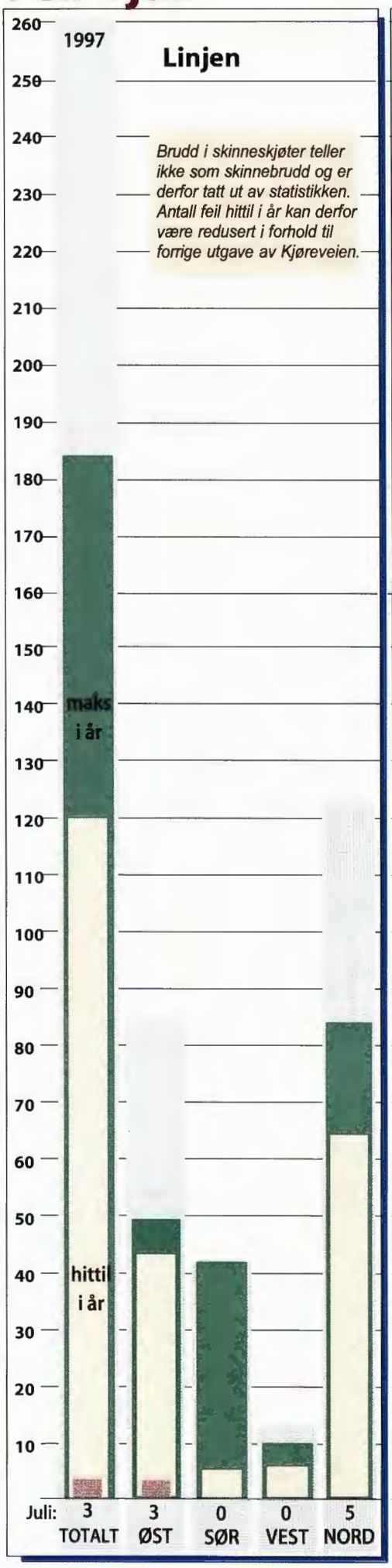
Leif Nygård

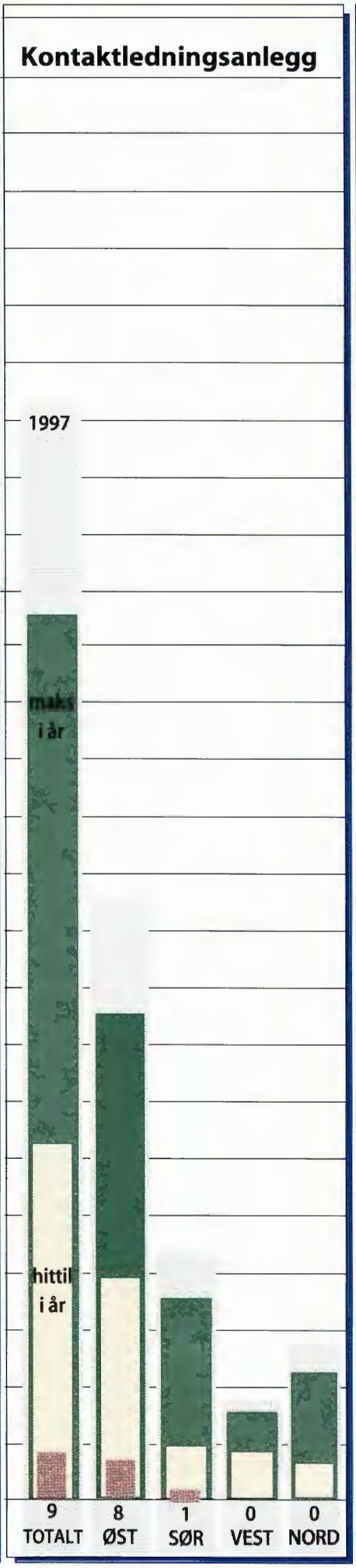
Sykekassens stønadsfond

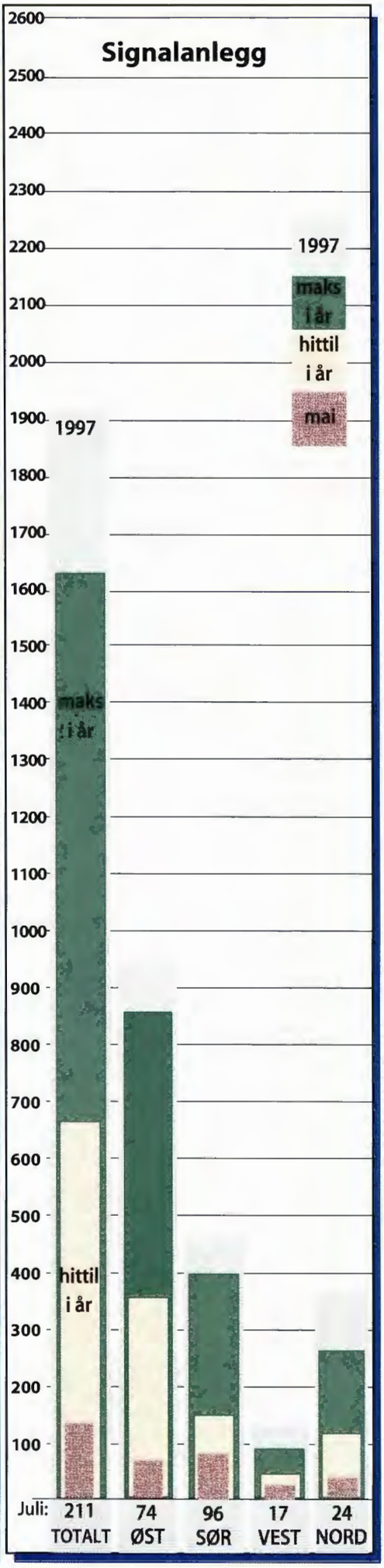
Fondets midler kan anvendes til hjelp for sykekassens medlemmer som har vært særlig hardt rammet av sykdom, og hvor Sykekassens statutter eller Folketrygdens ytelser ikke gir tilstrekkelig dekning av utgiftene.
Søknader merket "Stønadsfondet" sendes Sykekassen innen 15. november 1998

NJT Reiser
inviterer til julebord
M/S Crown of Scandinavia 22.-24.-11
Kr 925 Oslo - København t/r
i standard innvendig dbl.lugar,
to frokostbuffeter, 1 to-retters middag
og 1. julebuffet
Åtte timer opphold i København
hver lørdag 21.9. - 19.12. Voksne kr 650
Informasjon: Tel 23 15 15 73, mandag til torsdag kl 10.00 - 13.00
SVIPPTUR TIL KØBENHAVN - RING NJT

Feil i juli


Linjen
1997
maks i år
hittil i år
Brudd i skinneskjøter teller ikke som skinnebrudd og er derfor tatt ut av statistikken. Antall feil hittil i år kan derfor være redusert i forhold til forrige utgave av Kjøreveien.
Juli: 3 TOTALT
3 ØST
0 SØR
0 VEST
5 NORD


Kontaktledningsanlegg
1997
maks i år
hittil i år
9 TOTALT
8 ØST
1 SØR
0 VEST
0 NORD


Signalanlegg
1997
maks i år
hittil i år
mai
Juli: 211 TOTALT
74 ØST
96 SØR
17 VEST
24 NORD

Jernbaneverkets nye bedriftsoverlege

Reiseglad verdensdoktor

Han har hatt hele verden som arbeidsfelt i over 20 år. Han har reist med tog i alle fem verdensdeler. Nå skal Hans Knut Otterstad ta temperaturen på Jernbaneverket. Men han er ikke helt sikker på hva en bedriftsoverlege egentlig er. Blant de mange "doktortitler" han har hatt, er denne ny.

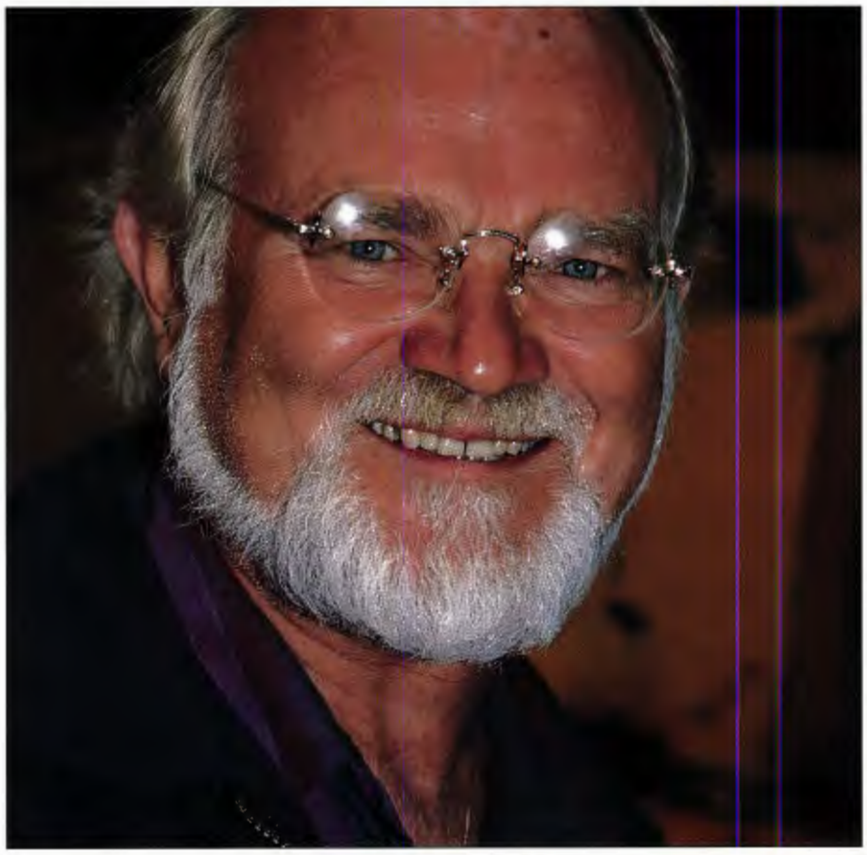


Foto: Axentum/Arne Eidal Braathen

Samfunnsmedisineren Hans Knut Otterstad kommer fra Arbeidsdirektoratet, og ser store utfordringer i å være bedriftsoverlege i "mini-samfunnet" Jernbaneverket.

Bedriftshelsetjeneste er av forebyggende natur. Men vi skal ikke være noe "sykdomspoliti", sier Hans Knut Otterstad. 1. september er han på plass i Pilestredet 19 som bedriftsoverlege. Han har vært distriktslege i Råde og Onsøy i Østfold, assisterende fylkeslege, kommunaldirektør for helse og sosial i Tønsberg, forsker, prosjektarbeider og en lang rekke andre ting. Listen er lang, og vitner framfor alt om en mann med "solid bakgrunn for egne meninger".

Tredje verden

I svært mange år har han også hatt et sterkt engasjement for helsearbeid i den tredje verden. Det startet i Bangladesh i 1975 på oppdrag for Redd Barna. I to år stod han oppe i sosiale og helsemessige utfordringer som de færreste kan forestille seg uten selv å ha opplevd dem. Fattigdom, politisk kaos og krig kombinert med tropisk klima og enorme oversvømmelser satte helseproblemene i Norge i perspektiv.

- Denne erfaringen ga meg et globalt perspektiv på medisin. I den industrialiserte verden er vi vant til politiske systemer som tvinger fram handling fra ansvarlige myndigheter når negative hendelser og utviklingstrekk oppstår. Alternativet er at makthaverne mister makten. I u-landene får verken katastrofer eller vanstyre konsekvenser. Det skjer ingenting. Erfaringene fra Bangladesh viste at legeutdannelsen kan brukes på mange måter, sier Hans Knut Otterstad. Fra tidlig på 80-tallet har han vært tilknyttet Norad som ekstern konsulent. 2-3 uker i året har han vært på reise i ulike deler av verden, både i Afrika og aller mest i Asia.

Mini-samfunn

I Jernbaneverket blir det lite tropemedisin. Men den nye bedriftsoverlegen gleder seg til å sjekke helsetilstanden i vår organisasjon. Selv om sykefraværet har økt inneværende år, har han merket seg at Jernbaneverket generelt har et lavt sykefravær. Selv er han spesialist i samfunnsmedisin, og vil være tilknyttet organisasjonsavdelingen ved hovedkontoret for å kunne utvikle et helhetlig grep omkring arbeidsmiljø, arbeidsmedisin, personalutvikling etc. En del av stillingen hans er også knyttet til myndighetsavdelingen hvor han skal definere helsekrav til medarbeidere som skal utføre sikkerhetstjeneste.

- For meg passer det best å ha på de "samfunnsmedisinske brillene" når jeg går inn i dette arbeidet. En så stor organisasjon som Jernbaneverket er et eget mini-samfunn på høygir. Dette "samfunnet"er spennende både fordi det er stort og fordi det er nasjonalt. Det er mulig å sammenligne forskjeller i sykefravær og helsetilstand ulike steder i landet. Da kan vi fokusere på det som er bra, og trekke lærdom av de variasjonene vi finner, sier Hans Knut Otterstad.

Tillit

For å bli kjent med organisasjonen håper han å kunne reise rundt i landet og snakke med de som kan gi ham førstehåndsinformasjon. Bedriftshelsetjenesten er viktig, men også de driftsansvarlige i ulike deler av JBV-systemet. Og han er opptatt av tillit.

- Det er viktig at de ansatte har tillit til bedriftshelsetjenesten. Vi må ha en faglig nøytral rolle. Bedriftshelsetjenesten og ledelsen vil f. eks. ikke alltid være enige om årsakene til sykefravær. Da har vi et kommunkasjons- eller pedagogisk problem som det er viktig å løse opp i, sier Hans Knut Otterstad.

Nairobi - Mombasa

Han er ingen togekspert, men har kjørt tog i fem verdensdeler. Han har også sett hvordan jernbanen er det suverent viktigste transportmiddelet for folk flest i Bangladesh og India.

- Når det gjelder standard, er likevel opplevelsene fra Afrika de største. Jeg har reist på første klasse fra Nairobi til Mombasa. Det var restaurantvogn med damask og porselen, sier Hans Knut Otterstad og blir fjern i blikket. Han har besøkt rundt 70 land i verden, og krysset datolinjen to ganger.

- Heldigvis har jeg reist fra øst mot vest, og derfor har jeg egentlig på kalenderen levd to dager lenger enn jeg rent biologisk har levd, sier han med et smil.

Spørsmålet om han da har to dager til gode eller omvent er langt mer enn et medisinsk spørsmål...

SIGURD SANDVIN