KJØREVEIEN

NYTT FRA JERNBANEVERKET NR 8 - SEPTEMBER 1998

Ruteendringen en viktig utfording

Ruteendringens stiller store krav til Jernbaneverket. Hovedbanen mellom Oslo S og Lillestrøm blir den store utfordringen når 140 flytog skal dele skinner med annen trafikk.

Side 3

Ny stasjon til 300 millioner

Jernbanen er livsviktig for trafikkavviklingen i Oslo-området, Skøyen stasjon er en forutsetning for at hoved-pulsåren skal fungere, sa statsåden under åpningen.

Side 11

Internblad for medarbeidere i Jernbaneverket

Jernbaneverket

JERBNANEVERKET OG NSB

To virksomheter får to direktører

- Hvor går grensene? Hva er oppgavene? Hva er løsningene?
- Grensene mellom Jernbaneverket og NSB BA blir tydeligere når de to virksomhetene får hver sin direktør. Osmund Ueland mener den endelige delingen bør finne sted innen 1. juli 1999.
- Osmund Ueland: De viktigste grepene for å samordne vedlikehold og utbygging av banenettet er allerede tatt eller de vil bli gjennomført i tiden frem til neste sommer.
- Magne Paulsen: Det viktigste nå er å sørge for at alle tog er i rute. Jernbaneverket har ansvar for togstyringen og infrastrukturen, og det er vi som stiller krav til alt rullende materiell. Derfor bærer vi en stor del av ansvaret for at togene er i rute.

Side 4 - 9

Signaler

Ordet er fritt

Dette nummeret av Kjøreveien er preget av at det er viet stor plass til våre to øverste ledere. Det er viktig at hele organisasjonen får signaler om hvordan ledelsen tenker. Osmund Uelands foredrag på NSB BAs ledersamling varsler en ny rolledeling mellom NSB BA og Jernbaneverket. Han vil selv fratre som øverste sjef for Jernbaneverket, og dermed blant annet gi "Det nye NSB" større frihet til å stille krav til Jernbaneverket.

I intervjuet med Magne Paulsen slås det fast at Jernbaneverkets viktigste oppgave er å øke jernbanens konkurransekraft. Veien til trygghet for Jernbaneverkets ansatte går gjennom å være konkurransedyktige.

Både hver for seg og til sammen representerer dette utfordringer til hele organisasjonen som på ulikt vis vil påvirke hverdagen for hver enkelt av oss. Samtidig er jeg overbevist om at dette skaper debatt rundt de fleste lunsjbord. Dette er en debatt vi ønsker skal komme opp til overflaten her i Kjøreveien. Dette er i praksis det eneste stedet hvor vi alle kan nå hverandre, og derfor håper jeg at Kjøreveien i langt større grad enn i dag kan være en arena for debatt. Det er populært å snakke om behovet for kommunikasjon, men for at dette skal ha noen mening må kommunikasjonen gå begge veier.

Ledelsen har fått romslig plass i dette nummeret. Jeg oppfordrer derfor med dette til å ta pennen eller tastaturet fatt og formulere noen av de meningene og holdningene som sikkert de fleste av dere gir uttrykk for verbalt. Ordet er fritt! Send en mail eller et innlegg i posten til undertegnede. Blir pågangen stor, er det ikke sikkert alt får plass – i alle fall ikke samtidig. Men det vil i så fall være et luksusproblem!

I løpet av høsten vil også Kjøreveien få ny, fast redaktør. Njål Svingheim, som i dag er journalist og vaktsjef i NRK Buskerud i Drammen, er ansatt og vil bli presentert nærmere i et senere nummer. Han er lokfører-sønn, og ingenting ville glede meg mer enn å ønske ham velkommen med et "problem" i form av fulle debatt-korger!

Når det gjelder denne spalten, så ble det i vår sendt ut en stafett-pinne til regionsjefene. Etter mellomlanding i Bergen, ble pinnen liggende i Trondheim. Derfor plukker jeg den opp igjen, og sender den videre til Drammen og John Ole Grinde.

Sigurd Sandvin

Nytt økonomisystem i JBV

Jernbaneverket skrev nylig kontrakt med Posten SDS om innføring av Agresso økonomisystem. Med dette får Jernbaneverket et moderne og framtidsrettet system som blant annet tilfredstiller de krav som stilles til nytt økonomisystem i staten. Agresso er blitt et av de ledende økonomisystemer i staten, og det er også kjøpt inn av flere av de større entreprenørbedriftene i Norge. På bildet ser vi Jernbanedirektør Magne Paulsen (t.v.) og divisjonsdirektør Magne Øveraasen fra Posten SDS undertegne kontraktsprotokollene.

Foto: Axentum/Arne Eidal Braathen

Region Øst: - Vi er forberedt

I forbindelse med at togene til Gardermoen skal begynne sin ferd mot den nye flyplassen 8. oktober har Region Øst foretatt tiltak som skal hindre at togene blir forsinket mot Gardermoen.

Bjørn Hillestad, banesjef for Hoved- og Drammenbanen kan forsikre at alle tiltak skal være ferdige innen 27. september. Etter denne datoen vil det ikke bli foretatt arbeid på flytogstrekningen som kan medføre forsinkelser.

- Vi har utbedret Asker stasjon med store endringer i sikringsanlegget. Strekningen Etterstad-Lillestrøm er rustet opp på rekordtid pga. av at Romeriksporten ikke ble ferdig som planlagt. På Drammenbanen har strekningen Sandvika-Stabekk fått nytt kontaktledningsanlegg. Brynsbakken har også fått installert nytt kontaktledningsanlegg.

Hillestad legger til at Region Øst nå øker fotvisitasjonen mellom Asker og Lillestrøm. Vi får en tverrfaglig visitasjon hvor alle fagområder blir inkludert. Visitasjonen på kontaktledningsanlegget vil også øke.

-Alle eventuelle feil skal rapporteres, og kl. 09.00 hver morgen vil rapportene bli gjennomgått. Jeg har stor tro på at Region Øst skal gi den punktlighet som forventes.

Lone Christensen

Ruteendringen

Ruteendring -R98 2 utfordrer Jernbaneverket

Hovedbanen mellom Oslo S og Lillestrøm blir den store flaskehalsen i tida framover. Her har det vært trangt lenge, men med Gardermobanen åpnet kommer 140 flytog i tillegg til all annen trafikk. De kjemper nå om en plass på sporet. Høyere hastighet enn 130 km/t er ikke tillatt på noen del av det offentlige nettet som inngår i denne strekningen.

Fram til 18. mai hadde Jernbaneverket lite å gjøre med Gardermobanen. Dette forandret seg da prøvedriften kom i gang. Region øst fikk ansvar for trafikkstyringen. Ved ruteendringen 27. september er en ny fase innledet.

Vedlikeholdet på Hovedbanen mellom Oslo S og Lillestrøm har lenge vært nedprioritert. Det har vært enighet om at det ikke har hatt noen hensikt å sette i gang et omfattende vedlikeholdsarbeid før åpningen av Gardermobanen, fordi man ville få mye bedre tilgjengelighet til sporene etterpå. Men da det ble klart at Romeriksporten ikke ville bli åpnet i tide, ble det høyst påkrevet å utbedre den gamle banen. Etter en hektisk innspurt er den oppgradert tilstrekkelig til å ta ekstrabelastningen ved flytogtrafikken. Trafikkavviklingen på denne strekningen blir likevel den store utfordringen fram til åpningen av Romeriksporten.

- Vi må bli enda mer presise enn før, sier trafikksjef i Region øst, Ove Skovdahl. Det er viktig at alle ledd er innstilt på å yte maksimalt for å holde togene i rute. Togene går i kø, hvis et tog blir forsinket, skal det veldig lite til før neste tog også blir det. Under punktlighetskampanjen 1994, gikk det mye bedre. Den ble kjørt som et prosjekt. Etter at det var over, falt punktligheten tilbake til gammelt nivå etter hvert. Hvis vi kan få den innstillingen vi hadde den gangen inn i den ordinære driften, ville mye vært vunnet.

Skovdahl legger vekt på at også passasjerene må bidra: - Under kampanjen i 1994 ventet togene aldri på etternølere. Det tok ikke mange dager før passasjerene lærte at de måtte være på stasjonen før avgangstiden hvis de skulle nå toget. Slik bør det være nå også. Det kan ikke være riktig at et tog med 600 passasjerer blir forsinket for å vente på en til.

- Hva slags tiltak er satt i verk for å klare trafikkavviklingen før Romeriksporten åpnes?

- Vi har satt inn ekstra bemanning på togledelse og informasjon. Vi har flere togekspeditører på vakt enn normalt, slik at stasjonene kan betjenes hvis det skulle skje noe galt. Dessuten har vi døgnkontinuerlig vakt for reparatører for signal, bane og kontakrledning. I den første tiden etter ruteomleggingen er folk fra Jernbaneverket, Gardermobanen og NSB ute for å observere hvor det oppstår avvik eller andre problemer.

- Det er trangt i Oslotunnelen også?

- Ja, og det vil det fortsette å bli en stund. Nationaltheatret stasjon er flaskehalsen. Når stasjonen er ferdig utvidet rundt årtusenskiftet, får vi bedring - ikke før. Men det er blitt mindre trangt på plattformen etter at vestre oppgang ble tatt i bruk. Passasjerene er mer spredt over stasjonen.

- Hva med strekningen nord for Lillestrøm?

- Her regner jeg med at det vil gå mye lettere. Fram til Gardermobanen ble åpnet var det mer trafikk her enn på noen annen enkeltsporstrekning i Norge. Nå er antall spor utvidet fra ett til tre. Hastigheten på Gardermobanen er høyere enn på andre baner, men det spiller ingen rolle for toglederne. Arbeidet blir det samme.

- Har dere noen nytte av "prøveperioden" fram til flyplassen åpnes?

- Ja, denne perioden blir veldig nyttig for oss. Det kjøres full rute på Gardermobanen fra 27. september, mens flyplassen åpnes 8. oktober. I mellomtiden får vi 11 døgn med begrenset trafikk til å øve oss, sier Ove Skovdahl.

Anders Haakonsen

To virksomheter to direktører

- hvor går grensene?
- hva er oppgavene?
- hva er løsningene?

■ Grensene mellom Jernbaneverket og NSB BA blir tydeligere når de to virksomhetene får hver sin direktør. Osmund ueland mener den endelige delingen bør finne sted innen 1. juli 1999.

■ Osmund Ueland: De viktigste grepene for å samordne vedlikehold og utbygging av banenettet er enten allerede tatt, eller de vil bli gjennomført i tiden frem til neste sommer. Planen for utbygging av jernbanenettet (Norsk Jernbaneplan) og investeringer i krengetog er eksempler på vedtak Stortinget allerede har fattet i den forbindelse. Alt dette forenkler behovet for fremtidig samordning, sier han.

■ Magne Paulsen: Det er viktig å sørge for at dagens tog er i rute. Jernbaneverket har ansvar for togstyringen og infrastrukturen, og det er vi som stiller krav til alt rullende materiell. Derfor bærer vi en stor del av ansvaret for at togene er i rute.

Side 4 - 9

Hva er jernbanen?

Stortinget bestemte 14. november 1996 å omdanne NSB til et særlovsselskap (NSB BA). Dette vil si at NSB BA ikke er en del av forvaltningen og dermed tar beslutningsprosesser ikke så lang tid. Delingen av NSB er dessuten også i tråd med EU-direktivene som blant annet har som mål å legge til rette for at andre operatører kan kjøre og konkurrere med NSB.

Det var også Stortinget som bestemte at selskapene skulle ha samme direktør. Det ble vurdert som en fordel for selskapene at man kunne samordne jernbanedriften på en slik måte. Man mente at siden NSB BA trafikkerer mesteparten av jernbanenettet i dag er det hensiktsmessig med et slikt tett samarbeid mellom det to bedriftene.

1. desember 1996 så Jernbaneverket dagens lys. Vi er et forvaltningsorgan under Samferdselsdepartementet. Vårt ansvar er å drive, vedlikeholde og utvikle et komplett jernbanenett til bruk for togtrafikkselskaper.

Jernbaneverkets ansvar

Jernbaneverket har ansvaret for det offentlige jernbanenett. Dette er åpent for godkjente trafikkutøvere. Jernbanenettet inkluderer spor, grunnarealer (som areal for adkomst til sporene og offentlige arealer på stasjoner) og tekniske anlegg (kontaktledningsanlegg, sikringsanlegg, toganviseranlegg, sambandsanlegg m.m.).

Dette vil med andre ord si at virker ikke toganviseranlegget, må Jernbaneverket sørge for at trafikantene får informasjon på annen måte.

Publikumsarealer

Utvendige og innvendige offentlige publikumsarealer er også Jernbaneverkets ansvar. Disse skal stilles til rådighet for allmennheten og det må gis plass til trafikkutøvernes behov for blant annet billettsalg og tilsvarende forretningsformål. Som utvendige arealer kan det blant annet nevnes: parkeringsplasser, gangveier, plattformtak og leskur. Jernbaneverket legger premissene for all aktivitet innenfor de offentlige arealer.

Godsterminaler

Det offentlige jernbanenettet omfatter også bygninger og anlegg knyttet til godstransport. Aktuelle operatører skal ha adgang til adkomstveier, ramper, spor og skifteområder som vi står ansvarlig for.

Hus og hytte

Jernbanenettet omfatter også bygg som er direkte knyttet til drift og vedlikehold av nettet. Vi eier omformerstasjoner, traktorstaller, stillverk, relèhus og andre byggverk som er direkte knyttet til nettet på den enkelte strekning.

Stasjonsområdene er det vi som er ansvarlig for å stille, men disse må vi i hovedsak leie av NSB.

Ruteplanlegging

Jernbaneverket fastsetter ruteplaner for det nasjonale jernbanenettet. Føler du deg urimelig behandlet, må klagen sendes til Samferdselsdepartementet. Rutene fordeles på et grunnlag som ikke skal være forskjellsbehandlende.

Lone Christensen

- Jernbaneverket har i dag ca. 3 700 ansatte
- Fire regioner: Sør, Nord, Vest og Øst.
- Utbygging i Oslo ivaretar byggherrerollen i store byggeprosjekter.
- Når et anlegg er ferdig bygget, blir det ført over til den region det ligger under.
- Egne virksomheter: Baneservice, Ingeniørtjenesten, Bane Energi, Bane Tele, og Norsk Jernbanemuseum.
- Jernbaneverket skal sørge for å tilby et pålitelig og driftssikkert jernbanenett for trafikkselskap som ønsker å trafikkere våre baner.
- Jernbaneverket får sine midler til vedlikehold, drift, og utbygging gjennom årlige budsjettvedtak i Stortinget. Utgangspunktet tas i fireårs rammeplaner.

NSB og Jernbaneverket ved et veiskille

Osmund Ueland ser det endelige skillet mellom NSB og Jernbaneverket som et nødvendig skritt i retning av Det nye NSB. - Visjonen er å gjøre NSB til Norges mest ressurseffektive og samfunnsnyttige transportbedrift. NSB skal være kundeorientert og drive lønnsomt, og det betyr at vi må stille større krav til Jernbaneverket som er ansvarlig for skinnegangen vi kjører på. Dette, sammen med forberedelsene til konkurranse på sporet, gjør at tiden er kommet til å forberede det endelige skillet mellom forretning og forvaltning, sier Ueland.

Konsernsjefen har brukt sommermånedene til å tenke igjennom NSBs framtid. På konsernets årlige lederkonferanse 7. og 8. september, hvor 140 av de øverste lederne i enhetene og hoveddatterselskapene deltok sammen med de ansattes representanter, presenterte han for første gang sine visjoner for "Det nye NSB". - I Det nye NSB har konsernsjefen ikke dobbeltrolle i forhold til Jernbaneverket. I tillegg til de andre argumentene for deling står vi nå overfor såpass store utfordringer at NSB må ha en toppsjef som fullt og helt konsentrerer seg om konsernet, sier Ueland og føyer til at den endelige delingen bør finne sted innen neste sommer.

Forretningsdrift

Du sier at den endelige delingen bør finne sted innen 1. juli 1999. Hvorfor setter du milepælen ved neste sommer?

- Den omstillingsprosessen NSB nå står oppi er en av de største som er gjennomført i norsk næringsliv, forklarer Ueland. - Nå er imidlertid konsernstrukturen på plass og de viktigste grepene for å samordne vedlikehold og utbygging av banenettet mot forretningsplanen til NSBs Persontrafikk og Gods er allerede tatt eller de vil bli gjennomført i tiden frem til neste sommer. Planen for utbygging av jernbanenettet (Norsk Jernbaneplan) og investeringer i krengetog er eksempler på vedtak Stortinget allerede har fattet i den forbindelse. Alt dette forenkler behovet for fremtidig samordning, sier han. Konsernets mulighet til å drive effektivt er direkte avhengig av så vel kapital som kvalitet i den banen vi kjører på, legger han til.

- Resultatet er at NSB nå går inn i en fase hvor vi fullt ut tar skrittet fra forvaltning til forretning. Konsernet står dermed overfor store utfordringer når det gjelder å utvikle seg til en konkurransedyktig transportbedrift med forsvarlig krav til inntjening. I den forbindelse vil det være naturlig for oss å stille klare krav til Jernbaneverket om kvaliteten på kjøreveien, presiserer han.

Mener du at det har vært et feilgrep å ha felles administrerende direktør og styre i NSB og Jernbaneverket?

- Nei, jeg har helt siden 1996, da trafikkdelen i det gamle NSB skulle skilles ut fra banedelen som eget statseid selskap, hevdet at vi i en overgangsperiode – altså en 2-3 års periode – trengte personfellesskap i styret og stillingen som administrerende direktør. Denne organisasjonsmodellen har vært helt nødvendig i en overgangsperiode for å samordne kjørevei og trafikk i forbindelse med omstillingsprosessen i NSB.

Ueland presiserer at det også etter en eventuell deling vil være nødvendig med organisert samarbeid og koordinering mellom NSB og Jernbaneverket. Særlig vil dette være knyttet til framtidige investeringer og vedlikeholdsplaner. – Det bør vurderes hvordan et slikt samarbeid kan gjennomføres og formaliseres, og vi kan gjerne skue mot våre skandinaviske naboer, og spesielt danskene, for å se hvordan de har løst samordningsbehovet, sier han.

Økt konkurranse

Den siste tiden har det kommet sterke politiske signaler om vilje til å åpne for flere transportselskap på jernbanenettet i Norge, og er særlig aktuelt innen godstrafikken. Har dette hatt innvirkning på ditt syn om at tiden er kommet for å forberede det endelige skillet mellom NSB og Jernbaneverket?

- Ja, den nye konkurransesituasjonen gjør det særlig påkrevd å unngå rolleblanding og sikre at skillet mellom Jernbaneverket og NSB er helt klart, understreker Ueland. – Det har også vært klart for alle at dagens modell måtte endres den dag det kommer konkurranse på sporet. Konsernledelsen legger nå stor vekt på å styrke NSBs posisjon i forhold til økende konkurranse på jernbanenettet. En eventuell konkurransesituasjon på skinnene vil være helt i tråd med EUs arbeid med å opprette et fritt marked for jernbanen. I Sverige er det allerede åpnet for fri konkurranse på gods, og danskene foreslår å innføre fri konkurranse på gods fra 1999 og på personmarkedet fra år 2000.

- Et skille vil også hindre at spørsmålet om rolleblanding kommer opp i forbindelse med at ledelsen i NSB i fremtiden vil være en meget viktig høringsinstans når prioritering av jernbanen skal behandles politisk, mener Ueland. - Dagens ordning har også vist seg å begrense NSB-sjefens anledning til å si sin mening om jernbanens kvalitet og de muligheter Jernbaneverket får for å bedre denne. Men selv om enkelte kritikere siden 1996 har vært opptatt av hattediskusjoner, vil jeg likevel presisere at det hittil aldri har forekommet noen overtramp når det gjelder habilitet. Jeg

Ueland presiserer at det også etter en eventuell deling vil være nødvendig med organisert samarbeid og koordinering mellom NSB og Jernbaneverket. Særlig vil dette være knyttet til framtidige investeringer og vedlikeholdsplaner.

håper og tror, at delingen nå også vil føre til en mer positiv holdning til Jernbanens utvikling i Norge.

Kunden i sentrum

Hva mener du egentlig med begrepet "Det nye NSB"?

- Det er snakk om å videreføre og tydeliggjøre den omstillingen NSB har gjennomført siden mars 1996, sier Ueland.

- Fundamentet ligger i de fire "regnskaper" for i fjor som vi presenterte i sommer; for medarbeidere, kunder, miljø og økonomi. Disse regnskapene har gitt oss viktige pekepinn for hva vi skal være opptatt av og måles etter i fremtiden. NSB har satt seg høye omdømmemål; vi ønsker å være til å stole på, en kilde til overskudd og en miljøvinner, påpeker han.

- For det første må NSB bli en kundedrevet bedrift. Det er kundene våre vi lever av, og måten de opplever oss på er helt avgjørende for vår suksess. Konsernsjefen understreker at NSB ønsker å være kundens førstevalg når det gjelder transport. - For å lykkes med dette er det viktigere enn noen gang av vi viser at vi står for punktlighet, klarer å synliggjøre våre verdier og raskest mulig oppnår omdømmet vi ønsker oss. Vi skal også organisere våre framtidige transporttjenester slik at kunden kan tilpasse sine krav og forventninger etter sine ulike behov.

- Da skal for eksempel konsernets persontrafikktjenester være fire konkurransedyktige produkter: lokaltog, mellomdistansetog, fjerntog og Flytoget.

Profesjonell ledelse og god kommunikasjon

Vi skal profesjonalisere lederkulturen i NSB. Medarbeiderne har fortalt at de vil ha trygge og sterke ledere som kommuniserer godt, gir ryddige tilbakemeldinger og holder ord – at de gjør det de har sagt de skal gjøre. Vi skal ha en bedriftskultur hvor kolleger ønsker hverandre vel og at alle skal lykkes, og at hver ansatt – uansett hvor hun eller han befinner seg, føler et personlig ansvar for det produktet de betjener og de kundene vi lever av. I Det nye NSB skal buss og tog, og tog og lastebil, drive mye sterkere sammen – ikke legge kjepper i hjulene for hverandre. Vi skal tenke kollektivtransport, hvor vår fremste konkurrent er privatbilen!

- Nå er NSBs nye organisasjonsstruktur i ferd med å falle på plass, sier Ueland. - Likevel er det en rekke diskusjoner som krever mye lederressurser som vi må avslutte. Det dreier seg særlig om ulønnsomme deler av bedriften som vi må finne løsninger for på en ansvarlig måte. Vi skal også se på vår profil og konsentrere oss om å styrke NSB-navnet.

Tøft men mulig

- Dessuten må vi bli mer konkurransedyktige og samtidig øke inntjeningen – det er tøffe krav! Det er satt et større resultatansvar på den enkelte enhet og nye toppledere er hentet inn fra næringslivet. Sammen med alt det nye togmateriellet som skal tas i bruk de neste årene, har denne strukturen lagt grunnlaget for visjonen om NSB som Norges mest samfunnsnyttig og ressurseffektiv bedrift.

Hvor lang tid har du gitt deg selv og resten av konsernet for å virkeliggjøre visjonen?

- Ennå er det langt frem til NSB er der vi ønsker å være, men gjennom økt presisjon, større kundeorientering, videreutvikling av konsernets produkter og kontinuerlig innsats fra alle ansatte, forventer konsernledelsen å se resultater på både kort og lang sikt. Det nye NSB vil gradvis se dagens lys i løpet av de nærmeste 3-4 år, avslutter Ueland.

Og som den evige, energiske optimist han er, poengterer han: Dette er ingen enkel prosess, men vi er godt i gang - og vi har alle muligheter for å lykkes!

Jernbanedirektør Magne Paulsen om jernbanen som transportform:

Økt konkurransekraft – jobb nr. 1

- Økt konkurransekraft for jernbanen – først og fremst i forhold til bilen. Det er vår hovedoppgave i tiden som kommer! Jernbanedirektør Magne Paulsen er ikke i tvil om prioriteringene. På terskelen til en ny høst står utfordringene i kø: Ruteomlegginger, premiere for Flytoget og spenning omkring et nytt statsbudsjett. Samtidig gir alle disse begivenhetene muligheter for nettopp å ta fatt på hovedoppgaven.

Det første og viktigste virkemiddelet er å sørge for at dagens tog er i rute. Det er Jernbaneverket som har ansvaret for togstyringen, ansvaret for infrastrukturen og det er vi som stiller krav til alt rullende materiell. Derfor bærer vi en stor del av ansvaret for at togene er i rute. NSB BA arbeider med å styrke presisjonskulturen. Jernbaneverket skal ha punktlighet som fokusområde i 1999, sier Magne Paulsen.

Selvkritikk

Økt konkurransekraft og punktlighet handler imidlertid også om motiverte medarbeidere. Det siste året har prosessen med å skille produksjon og forvaltning skapt mye frustrasjon i organisasjonen. Hvordan er jernbanedirektøren fornøyd med dette arbeidet?

- Jeg er godt fornøyd med selve tiltaket, og at skillet nå er etablert. Men jeg er slett ikke fornøyd med prosessen. Her må jeg og ledelsen ta selvkritikk. Vi har ikke greid å informere godt nok om bakgrunnen og hensikten med skillet. Og hele prosessen har tatt for lang tid, sier Magne Paulsen.

Nå håper han imidlertid at den nye organisasjonen faller på plass, og at hensikten med en ryddig og effektiv deling mellom banesjefenes forvalterrolle og produksjonsleddet i regionene skal bære frukter.

- Men jeg skjønner at dette har vært vanskelig. Mange har følt usikkerhet ved hvilken jobb de selv ville få i den nye organisasjonen. Jeg tror slike omstillinger må skje raskt. Lange prosesser skaper frustrasjon, og vi mister framdriften når det tar for lang tid. Jeg tror usikkerheten sliter mer på hver enkelt medarbeider enn selve omstillingen. Vi brukte nok minst et halvt år for lang tid på produksjon/forvaltingdelingen, konkluderer Magne Paulsen.

- Skremmer dette deg fra framtidige omstillinger?

- Nei, det gjør det ikke. Men vi må lære av de feilene vi har gjort. Prosessene må gå raskere. Mye av nøkkelen til suksess ligger i informasjon og to-veis kommunikasjon –helt fra toppen og ut i de ytterste organisasjonsleddene. Her har også de tilsattes organisasjoner en viktig rolle å spille.

Økt kapasitet

Nest etter punktlighet, peker Magne Paulsen på økt kapasitet på sporet som viktigste virkemiddel for å øke jernbanens konkurransekraft. Dette er et mer langsiktig arbeid, og er avhengig av tillit fra politikerne i form av økte bevilgninger både til vedlikehold og investeringer. Men denne tilliten er ikke noe man kan kreve, den kan bare skapes ved at de pengene Jernbaneverket får tildelt, brukes på beste måte og at operatørene oppnår gode resultater. På denne måten henger arbeidet med punktlighet og et sikkert og kvalitetsmessig godt produkt sammen med muligheten for å økte bevilgninger.

- Dagens beslutninger er morgendagens premisser. Dersom vi skal kunne tilby en moderne og effektiv kollektivtransport inn i neste årtusen, så må beslutningene blant annet om nytt dobbeltspor Skøyen-Asker tas nå. Det samme gjelder utbyggingene på Østfold- og Vestfoldbanen. Vi må kunne tilby større kapasitet der etterspørselen er størst. Derfor må nettet rundt Stavanger, Bergen og Trondheim også utbedres og utbygges for å tilfredstille framtidas behov for økt kapasitet, kortere reisetid og bedre komfort.

Styrke jernbanens fortrinn

Av de større, men ikke desto mindre viktige, nasjonale prosjektene trekker Magne Paulsen fram Ringeriksbanen og sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen i Grenlandsregionen.

- Jeg vil våge den påstand at disse prosjektene på lang sikt handler om hvorvidt vi skal ha et fungerende jernbanetilbud mellom Oslo og Bergen – Norges to største byer – og om vi også skal ha et fornuftig tilbud for Vestfold og Sørlandet.

Jernbanen skal ikke ta opp konkurransen med flyene på de lange strekningene. Jernbanen må samarbeide med flyene. - Vi må tilrettelegge for et bedre tilbud der jernbanen har sine fortrinn – i lokal-trafikken, inter-city-trafikken og underveistrafikken mellom de store byene.

Framtiden handler imidlertid ikke bare om persontrafikk. Jernbanens berettigelse i Norge hviler også på en god og effektiv godstransport. Her har også jernbanen store fortrinn. Nye og markedstilpassede godsterminaler i Trondheim og Stavanger er forutsetninger for at godstrafikken greier omstillingen i et stadig tøffere marked.

Ikke Ferrari på skogsbilvei

- På kort sikt handler standardhevingen og økt konkurransekraft om å tilrettelegge for

- Jeg vil våge den påstand at Ringeriksbanen og sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen på lang sikt handler om hvorvidt vi skal ha et fungerende jernbanetilbud mellom Oslo og Bergen – Norges to største byer – og om vi også skal ha et fornuftig tilbud for Vestfold og Sørlandet.

Foto: Axentum/Arne Eidal Braathen

krengetog i riktig takt. Jeg har et berettiget håp om at neste års budsjett gir oss mulighet til å gjennomføre en stor del av de planlagte tiltakene, sier Magne Paulsen.

- NSB BA har bestilt materiell for mer enn fire milliarder kroner. Dette kan bli meget gode produkter for de reisende. Men da må det ikke kjøres Ferrari på skogsbilveier. Vi må sørge for at forholdene legges til rette for at operatøren får full uttelling for sine materiell-investeringer.

Trygghet er å være konkurransedyktig

Innføringen av krengetog kan, ifølge Magne Paulsen, også ses på som en motivasjonsfaktor for Jernbaneverkets ansatte.

- Krengetogsatsingen gir oss en mulighet til å komme på offensiven. Den gir oss mulighet til å lykkes. Dersom man jobber i en samfunnsmessig betydningsfull bedrift som lykkes, oppleves arbeidssituasjonen meningsfull, tilfredstillende og motiverende. Den viktigste belønningen i en slik "god sirkel" er at vi trygger arbeidsplassene. Tryggheten ligger i å være konkurransedyktig.

- Dette kan jo virke selvmotsigende med tanke på alle signaler om konkurranseutsetting, utskillelse av Baneservice, nedbemanning og effektivisering?

- Vi kan ikke skjerme oss mot konkurranse. Det er verken mulig eller ønskelig. Det er bare ved å utsette oss selv for konkurranse vi kan avdekke om vi er like effektive og like godt organisert som eksterne aktører. Dette må vi vite fordi vi har et overordnet mål og krav om å få mest mulig jernbane for pengene. Konsekvensene kan bli at bemanningen i deler av Jernbaneverket blir lavere i framtiden. Jeg skulle ønske Baneservice ville være konkurransedyktig med dagens størrelse. Det tror jeg ikke er realistisk, ikke minst på grunn av den ujevne arbeidsmengden fordelt utover året.

Magne Paulsen understreker at det alltid vil være forvaltningsoppgaver som ikke kan eller skal konkurranseutsettes.

- Men der hvor Jernbaneverket har egne forretningsenheter, må vi lykkes. I "gamle dager" var det slik at det å begynne i jernbanen var en trygghet i seg selv. Slik er det ikke lenger, sier Magne Paulsen. Men han har ingen frykt for at ikke Jernbaneverkets ulike enheter vil vise seg konkurransedyktige.

- Enhetene feirer jevnlig anbudsseire med bløtkake og kaffe. Jeg tror det blir mange slike feiringer framover, og jeg tror hver enkelt opplever disse begivenhetene som inspirerende og motiverende – nettopp fordi vi på den måten beviser at vi lykkes.

- VI MÅ RYDDE

Magne Paulsen er ikke fornøyd med alt han ser langs banen og ved stasjonsområdene.

- Det skal være en positiv opplevelse å komme på jernbanestasjonen, ikke en nedtur. Der skal det være ryddig og ordentlig både utvendig og innvendig – sommer som vinter. I dag er verken stasjonsområdene eller vegetasjonskontrollen langs banen god nok. Det finnes sikkert mange unnskyldninger, men det visuelle miljøet knyttet til jernbanen er ikke bra nok. Vi mangler rett og slett litt ordentlighet!

Jernbaneverket har nå ansvar for alle utearealer, venterom og andre offentlige arealer. Dette er en oppgave det forventes at Jernbaneverket skal løse bedre enn det gamle NSB gjorde.

- Jeg tror det ligger litt i jernbanekulturen at det er lov å etterlate seg pukkhauger, svilledunger, skinne-kapp og annet skrot langs banen. Dette er en kultur vi må endre, sier Magne Paulsen.

Ny stasjon til 300 millione

- Nytt spor
- Nye plattformer
- Tre bruer
- Nye innganger
- Nye publikumsareale
- Nytt billettsalg
- Nye underganger

Hvorfor ble det statsråd Nils Vogt som åpnet Drammenbanen?

Hvorfor het stasjonen Tyskestranden?

Hva har fiolinisten Ole Bull med stasjonen å gjøre?

Hvorfor hadde Drammenbanen tre skinner?

Hvordan bygde man en ny Skøyen stasjon midt i trafikken på tog og vei?

Hvordan bygde man nye bruer på leirgrunn?

Hvor ble det av den gamle brua?

er åpnet på Skøyen

- Forholdene rundt Skøyen har ikke vært helt enkle. Man har sluppet problemer med rennende vann, men til gjengjeld ligger stasjonen midt i Norges største konsentrasjon av høyesterettsadvokater, sa Odd Einar Dørum under åpningen av Skøyen stasjon

- Skøyen stasjon er livsviktig

Det var samferdselsminister Odd Einar Dørum som på denne måten berømmet de ansvarlige for vel utført jobb i vanskelige omgivelser da nye Skøyen stasjon ble offisielt åpnet 17. september. Dørum var åpenbart imponert over det arbeidet som er gjort med Bergensbanen i Finse-området de siste årene, og han mente at byggherre og entreprenør hadde tatt med seg Finse-mentaliteten til Skøyen-anlegget.

Raskere og billigere

Før Dørum kuttet snoren med en skarp kniv, (skarpere enn Vegvesenets, i følge Dørum selv) hadde Osmund Ueland opplyst at prosjektet kom i havn en uke før tidsfristen og til en pris som lå godt under det budsjetterte beløpet på 309 millioner kroner.

En slik kontroll med budsjett- og tidsrammer er ganske oppsiktsvekkende, hvis man skal tro avisenes omtale av samferdselprosjekter generelt. Men skal man det? I følge Dørum er det slett ikke noe uvanlig ved at planer og budsjetter holder. Det samme har skjedd med mange veiprosjekter i Oslo-området, sa han.

- Livsviktig

At samferdselsministeren tok seg tid til å kuttee snoren, bør ikke overraske noen. Det var ikke liten betydning har tilla den nye stasjonen. - Jernbanen er livsviktig for trafikkavviklingen i Oslo-området, Drammenbanen er hovedpulsåren i dette jernbanenettet, og Skøyen stasjon er en forutsetning for at hovedpulsåren skal fungere, mente Dørum.

Også Ueland understreket den nye stasjonens betydning for trafikken i Oslo-området. Skøyen har nå fire spor mot plattform. Når Nationaltheatret er ferdig utvidet rundt årsskiftet 1999/2000, blir kapasiteten på denne delen av Drammenbanen bortimot fordoblet.

Det gjenstår ennå en del før anlegget er ferdig. Alt tyder på at oppgangen øst for Drammensveien vil bli mest benyttet, men foreløpig ender denne i friluft på gateplan. Her skal det etableres en vestibyle med billettsalg. Veisystemet under bruene er heller ikke ferdig, og den planlagte bussterminalen er ikke påbegynt. Plassen på sørsiden av banen er foreløpig opptatt av brakkene til NCC Eeg-Henriksen som hadde hovedentreprisen på ombyggingen av stasjonen.

For Norges Varemesse på Sjølyst blir det nye tider. Forbindelsen mellom stasjonen og utstillingslokalene har vært kronglete og uhensiktsmessig, særlig når messene stenger og mange mennesker skal komme seg til toget samtidig. Ekstra ille har det vært mens ombyggingen han pågått. Når brakkene er borte og en skikkelig forbindelsen mellom stasjonen og messelokalene er etablert, blir toget et svært godt tilbud for de besøkende.

Anders Haakonsen

SKØYEN stasjon Side 12-15

Tyskestranden Bygdø og Skøien

Kilometer.	Stationer.	Tid for Kjørsel Min.	Tid for Ankomst. Kl.	Tid for Opphold Min.	Tid for Avgang. Kl.	Krydser tog.
	Kristiania V.				4.21	
3.13	Skøien	6			4.27	
2.92	Lysaker	5			4.32	
3.61	Høvik	6			4.38	142
3.54	Sandviken	6			4.44	
6.32	Hvalstad	10			4.54	
3.63	Asker	6			5.00	108
5.45	Heggedal	9			5.09	182
5.11	Røken	8	5.17	1	5.18	
11.98	Lier	18	5.36	2	5.38	110
5.24	Bragerøen	8	5.46	2	5.48	
2.17	Drammen	7	5.55	20	6.15	M38.

Fra Kristiania til Drammen på kun en time og femtifire minutter

Arkitekt Georg Andreas Bulls stasjonsbygning på Skøyen.

Skøyen stasjon, et landemerke i nærmiljøet

Tekst: Harry Korslund
Foto: Jernbanemuseet, Roar G. Nilsson, Ragnar W. Sørensen, Finn Holom

Jernbanen mellom Kristiania og Drammen ble vedtatt av Stortinget den 16. juni 1869. Byggingen gikk unna på rekordtid, og allerede den 7. oktober 1872 ble banen åpnet i all enkelhet av statsråd Nils Vogt. Det hører for øvrig med til historien at det opprinnelig var Kong Carl XV som skulle ha åpnet banen, men han døde dessverre kort tid i forveien.

Langs Drammenbanen ble det bygget en rekke stasjoner, deriblant Tyskestranden som i 1876 skiftet navn til Bygdø. Den 1. mai 1903 ble stasjonsnavnet nok en gang endret, denne gang til Skøien. Den siste i rekken av navneendringer fant sted i april 1921, da skrivemåten ble endret til Skøyen.Tyskestranden er det gamle navnet på strøket mellom Bestumkilen og Frognerkilen. Navnet har vært tolket som en forvanskning av det nederlandske *tuschen* som betyr mellom, og kan skyldes at det lå «mellom» hollenderenes lasteplasser for tømmer ved Lysakerelva og Akerselva. En annen forklaring er at strøket fikk navn etter eiendommen Tyskestuen, som lå her i siste halvdel av 1700-tallet

Den opprinnelige stasjonen på Skøyen ble oppført øst for Drammensveien. Mannen bak den frodige tre-bygningen i sveitserstil var Georg Andreas Bull, bror av den berømte komponisten og fiolinisten Ole Bull. G.A. Bull ble allerede i 1863 statsbanenes faste arkitekt, og fikk ansvaret for stasjonsbygningene, blant annet på Drammenbanen. Hans hovedverk som jernbanearkitekt var den monumentale stasjonsbygningen på Østbanen, som stod ferdig i 1882. Bull var også mesteren bak den vakre stasjonsbygningen på Oslo V,

Den opprinnelige sporvidden på Drammenbanen var 1067 mm. Arbeidet med å legge om til normalspor (sporvidde 1435 mm) ble påbegynt i februar 1917 og avsluttet tre år senere. Et system med såkalte tre-skinnespor som gjorde det mulig å kjøre både smalsporet og normalsporet materiell, ble imidlertid beholdt inntil 13. november 1922.

Ved århundreskiftet var årsinntektene på Drammenbanen oppe i over én million kroner. Trafikken fortsatte å øke, og i 1911 vedtok Stortinget å utvide kapasiteten. På denne bakgrunn ble det blant annet bygget dobbeltspor mellom Oslo V og Sandvika. Dessuten ble Drammenbanen elektrifisert til Brakerøya. Begge deler ble åpnet den 26. november 1922.

Det nye dobbeltsporet mellom Oslo V. og Sandvika ble bygget opp i terrenget, og i forbindelse med omleggingen ble den opprinnelige stasjonsbygningen på Skøyen revet. Den nye ble tegnet av NSBs arktikekt E. Gleditsch, og oppført vest for Drammensveien. Siden 1916 har den velkomponerte murbygningen med det karakteristiske hjørnetårnet fungert som et lett gjenkjennelig landemerke i Skøyenområdet.

I Drammenbanens nyere historie peker to prosjekter seg ut som spesielt betydningsfulle. Det ene er tunnelen gjennom Lieråsen, som ble åpnet den 3. juni 1973, og som innebar et takk og farvel til jernbanen mellom Spikkestad og Brakerøya. Det andre er Oslotunnelen. Denne tunnelen ble åpnet i juni 1980, og har i årenes løp spilt en avgjørende rolle for utviklingen av NSBs togtilbud og trafikkopplegg.

Statsråd Nils Vogt

Større endringer på biler enn på lok.

Vestfoldbanens 66-sett på Skøyen midt på 70-tallet

Veterantrikk på gamle spor sommeren 1980

SKØYEN stasjon

Nytt spor og nye plattformer

Skøyen er både et knutepunkt for kollektivtrafikken i Oslo, og et viktig trafikkteknisk knutepunkt for NSB. Her ligger snustasjonen for lokaltogene, og det er sporavgreining til driftsbanegården på Filipstad. Stadig økende trafikk gjorde at Skøyen var i ferd med å utvikle seg til en flaskehals på Drammenbanen, og for å sikre en mer robust, smidig og raskere avvikling av trafikken, ble det vedtatt å utvide kapasiteten. Utbyggingen bidrar ellers til å styrke Skøyens posisjon som et attraktivt og strategisk knutepunkt for kollektivtrafikken i Oslo. Sammen med utvidelsen av Nationaltheatret stasjon gir utbyggingen en tilnærmet fordobling av kapasiteten i Oslotunnelen.

Nøe under 300 millioner kroner er investert i utbyggingen av Skøyen stasjon. Det er bygget ett nytt spor, to nye plattformer og tre nye bruer over Drammensveien. Det er også bygget nye innganger til stasjonen på begge sider av Drammensveien. I tillegg er billettutsalget og publikumsarealene utvidet og modernisert. De nye undergangene i Karenslyst alle og Verkstedveien er bygget på oppdrag fra Skøyen Næringspark.

Grunnarbeidene har lagt beslag på omlag halvparten av kostnadene. Resten fordeler seg i hovedsak på jernbanetekniske anlegg samt prosjektering, grunnerverv og administrasjon. NCC Eeg-Henriksen Anlegg ASA har hatt ansvaret for grunnarbeidene, mens Jernbaneverket Baneservice har stått for de jernbanetekniske arbeidene. Unntaket er signal- og sikringsanlegget. Dette er levert og installert av firmaet AdTranz, divisjon Signal.

Prosjektet startet med forberedende arbeider våren 1996. TetraPak-bygget ble revet og det ble bygget ny inngang til stasjonen fra Hoffsveien. Hovedprosjektet ble startet i september samme år. I første etappe ble det nye spor 4 og en ny 120 meter lang betongbru over Drammensveien bygget. I tillegg ble billettutsalget og publikumsarealene bygget om. Et midlertidig billettutsalg oppe på plattformen gjorde at NSB kunne yte full service overfor sine kunder mens ombyggingen pågikk.

Fra juni til desember 1997 ble det bygget ny bru for spor 1 over Drammensveien. Deretter gikk prosjektet over i etappe 3 med bygging av brua for spor 2 og 3. Denne fasen av prosjektet var spesielt utfordrende med hensyn til avviklingen av togtrafikken, fordi det kun var drift på to av sporene ved stasjonen.

De nye plattformene på Skøyen ble ferdigstilt sommeren 1998. På begge plattformene, som hver er 250 meter lange, er det bygget plattformtak i tre og nye venterom med glassvegger og innvendig belysning.

De nye undergangene i Karenslyst Allé og Verkstedveien ble bygget trinnvis og parallelt med jernbanebruene. Denne fremgangsmåten var nødvendig for å kunne opprettholde tografikken i hele anleggsperioden.

Nye bruer og bredere vei gir bedre flyt både over og under bruene.

Midt i trafikken dag og natt

Skøyenprosjektet har vært utfordrende. Kort byggetid og stram fremdrift har stilt store krav til planlegging og samordning av bygge-aktivitetene. Anlegget lå dessuten midt i et område med stor trafikk.

Den tette vegtrafikken, spesielt på Drammensveien, utgjorde også en svært stor utfordring. Drammensveien ble for øvrig lagt om flere ganger i anleggsperioden, men uten vesentlige problemer for trafikantene. Prosjektledelsen har ellers samarbeidet nært og godt med berørte etater som for eksempel Oslo Sporveier, Oslo Taxi, politiet og ikke minst veimyndighetene.

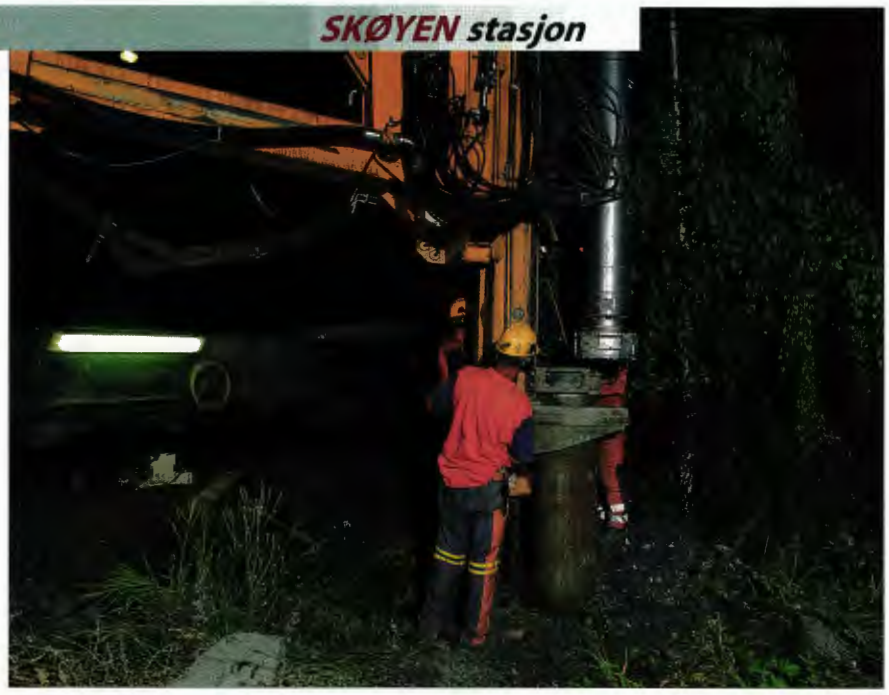
Mye av anleggsarbeidene har foregått på natta og i helgene. Dette var nødvendig av hensyn til NSBs kunder og trafikkavviklingen ved stasjonen, men også for å kunne overholde de knappe tidsfristene i prosjektet.

Leire og pæler

Det ble ikke iverksatt natt- og helgearbeide uten at det forelå støydispensasjon fra helsemyndighetene i bydelen. Det ble ellers lagt stor vekt på å redusere ulempene for omgivelsene, blant annet ved å dempe støyen fra anleggsmaskinene mest mulig. Det ble også lagt vekt på å gi naboene god og fyldig informasjon i forkant av arbeidene.

Fundamentene for de nye jernbane-bruene hviler på pæler som er forankret til fjellet som ligger 30 til 70 meter under bakkenivå. Totalt er det rammet omlag 10.000 meter med pæler. Det er benyttet både betong og stålpæler. Der grunnfjellet skråner

SKØYEN stasjon

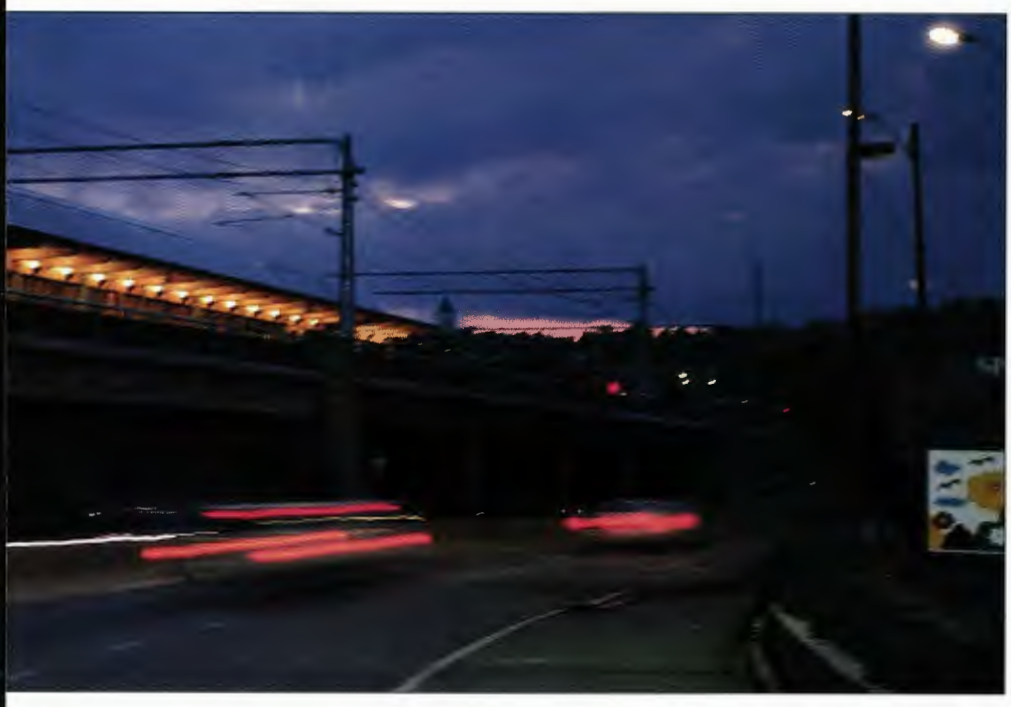


er det benyttet stålkjernepæler.
Løsmassene i området bestod for det meste av leire. For å redusere setningsforskjellene mellom brukonstruksjonene og fyllingene på begge sider, ble det lagt inn lettere fyllmasser. Både lettklinker, som er små kuler av brent og ekspandert leire, og store blokker i et isoporlignende materiale ble benyttet til formålet.

Byggingen av undergangen i Verkstedveien var en av de mest tidskritiske aktivitetene i prosjektet. Undergangen ligger nemlig slik at selv små forsinkelser i arbeidet med å få de prefabrikerte betongelementene på plass, ville ha forstyrret togtrafikken.

De jernbanetekniske arbeidene var også utfordrende. Mye på grunn av tett trafikk, men også fordi det mange steder var både trangt og vanskelig å komme til med utstyr og maskiner. Som et eksempel kan nevnes at det i fjellskjæringa ved Tingstuveien var så trangt at den nye sporvekselen under brua nærmest måtte lirkes inn. Det var også komlisert å manøvrere på plass de over 40 meter lange åkene for det nye kontaktledningsanlegget.

Fundamentene for kontaktledningsmastene ble boret ned i bakken. Arbeidet ble utført raskt og relativt enkelt med en skinnegående spesialbormaskin. Metoden påvirket skinnegangen vesentlig mindre enn tradisjonell plasstøping av fundamentene ville ha gjort. I et tett trafikkert område som Skøyen var dette spesielt verdifullt.



Skøyen - Asker

Skøyenprosjektet er avsluttet, men arbeidet med å utvide og modernisere Drammenbanen vil fortsette - både på Skøyen og på strekningen Oslo - Asker

Utbyggingen av Skøyen stasjon er et viktig delmål på veien mot et enda bedre tilbud til kollektivtrafikantene. I forlengelsen av prosjektet planlegger NSB å etablere et nytt billettutsalg under sporene på østsiden av Drammensveien. Videre foreligger det planer om en felles kollektivtrafikkterminal i tilknytning til stasjonen. En slik terminal vil gi svært rask og enkel omstigning til og fra buss, trikk, tog og taxi. Det er også verdt å nevne at Oslo kommune vurderer å anlegge et offentlig torg i området mellom Varemessen og jernbanen.

Arbeidet med å utvide og modernisere Drammenbanen vil fortsette med bygging av en ny 18,5 kilometer dobbeltsporet jernbane mellom Skøyen og Asker. Omlag 14 kilometer av det nye dobbeltsporet vil bli lagt i tunnel. Jernbaneverket Utbygging skal ha byggherreansvar knyttet til prosjektering og gjennomføring av prosjektet, og arbeidet med å bygge opp prosjektorganisasjonen er allerede godt i gang.

Skøyen-Asker-prosjektet har høy prioritet både i Norsk Jernbaneplan, og i den såkalte Oslopakke 2 for kollektivtransport. Framdriftsplanen for planleggings- og byggefasen er avhengig av statlige bevilgninger som pr. i dag ikke er avklart. Den samlede tiden fra arbeidet med detalj- og reguleringsplaner starter, til prosjektet er gjennomført, er vurdert til 7-8 år.

SKØYEN stasjon

Skøyen stasjon formidler et solid og nøkternt inntrykk, men er samtidig både moderne og fremtidsrettet i formspråket. Arkitektene har bestrebet seg på å tilpasse det nye til det gamle. De nye plattformtakene har samme vinkel som taket på den bevaringsverdige stasjonsbygningen fra 1916.

Arkitektur og miljø

I utformingen av stasjonen er det lagt vekt på kvalitet og funksjonalitet. Dette gjenspeiler seg i valget av byggematerialer. Betong, tre, glass og metall går igjen i bygninger og konstruksjoner. Vegger og gulv er delvis belagt med skiferstein. Deler av de langsgående støttemurene er også kledt med skifer. Hovedhensiktene er å dempe det massive inntrykket av grå betong. Samtidig signaliserer dette slektskapet mellom Skøyen og nabostasjonen Lysaker.

Den største utfordringen for arkitektene var å finne frem til den optimale bygningstekniske løsningen i overgangen mellom stasjonsbygningen og brua for spor 4. Veldig enkelt kan dette forklares med at brua og stasjonsbygningen hele tiden beveger seg i forhold til hverandre, både i høyde- og lengderetningen.

De nye bruene på Skøyen er vesentlig lengre, og har større spennvidde enn de gamle. Dette gjør at mer lys slipper gjennom under bruene. De nye undergangene i Karenslyst allé og Verkstedveien bidrar også til å redusere barriereeffekten som jernbanefyllingen representerer i Skøyenområdet.

I forbindelse med prosjektet ble det utarbeidet et eget miljøoppfølgingsprogram for å forebygge hendelser som kunne skade eller påvirke miljøet i negativ retning.

Hensynet til miljøet var hele tiden høyt prioritert i prosjektet. Den gamle brua for spor 2 og 3 kunne ha endt sine dager som 118 tonn skrapjern, men får i stedet nytt liv som bruforbindelse over Levangerelva i Nord-Trøndelag.

Side 10 og 13-16: Tekst: Harry Korslund. Foto: Arne Eidal Braathen

Nationaltheatret:

Arbeidet går på skinner

Bunnen og plattformveggene støpes først. Støpeskjoldet som tar taket og veggene i hallen, kan ses i bakgrunnen.

Arbeidet med den nye hallen på Nationaltheatret stasjon går på skinner - bokstavelig talt. Taket i hallen støpes ut ved hjelp av et skinnegående støpeskjold. Arbeidet går framover med en punktlighet som NSB neppe har noen ambisjoner om å matche før stasjonen er ferdig utvidet.

Siste salve i hallen gikk i sommer, og utstøpingen av vegger, bunn og tak er godt i gang. Det er en omfattende jobb. Tak og vegger støpes i seksjoner på 10 meters lengde. En støp krever ca. 45 billass med betong og tar 12-14 timer. Betonglaget er 30 cm tykt i taket.

Den nye hallen blir like stor som den gamle, det vil si atskillig større enn passasjerene og de fleste av de ansatte i NSB og Jernbaneverket er klar over. Baldakinen over eksisterende plattform sperrer utsikten oppover slik at man ikke får inntrykk av høyden. Under plattformen er det langt ned til bunnen av hallen. Hulrommet under plattformen er rømmingsvei for nødstilfelle. Den nye hallen får også rømmingsvei under plattformen, men den blir ingen baldakin, så man får skikkelig inntrykk av dimensjonene. Den blir også lysere enn den gamle hallen.

Både tak og bunn er bueformet. Hallen får dermed et tverrsnitt som en ellipse. Betonglaget i bunnen er 45 cm tykt. Når hallen støpes ut, tas bunnen først. Dermed blir det et jevnt underlag for skinnene som støpeskjoldet kjøres på. Plattformen blir ikke gjort ferdig før hallen er utstøpt. I første omgang støpes bare plattformveggene. På toppen av dem blir skinnene lagt. De har ingen betydning for togtrafikken, og blir fjernet når støpearbeidet er avsluttet. Støpeskjoldet brukes bare til taket. Det er utviklet av Selmer, som er hovedentreprenør for fjellarbeidet på Nationaltheatret stasjon. Når hallen er ferdigstøpt, blir det lagt elementer mellom plattformveggene, og plattformen er ferdig.

Selmers kontrakt er på 254 millioner kroner. En svær jobb, men nå er ikke arbeidet i hallen mer krevende enn annet undergrunnsarbeid. Det kreves stor presisjon når armeringen skal på plass i taket, men ellers har arbeidet mye preg av rutine. Selmers folk har lagt de fleste store utfordringene bak seg. Selmer har også kontrakt på løsmassetunnelen i østre ende av stasjonen. Den er på 100 millioner kroner.

Hallen skal være klar for skinnelegging til neste sommer. Ved årtusenskiftet skal NSB og Flytoget - og eventuelle nye aktører på jernbanenettet - ta den nye stasjonen i bruk. I dag er det ingen ting som tyder på at denne timeplanen skal sprekke.

Anders Haakonsen

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 AS, Oslo
Distribusjon:
Kontortrykk, linje 51062/3

Nyttige info-telefoner i Jernbaneverket:

HOVEDKONTORET
Informasjonsdirektør Sigurd Sandvin
(22 4)5 51 55

Region Øst
Lone Christensen (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

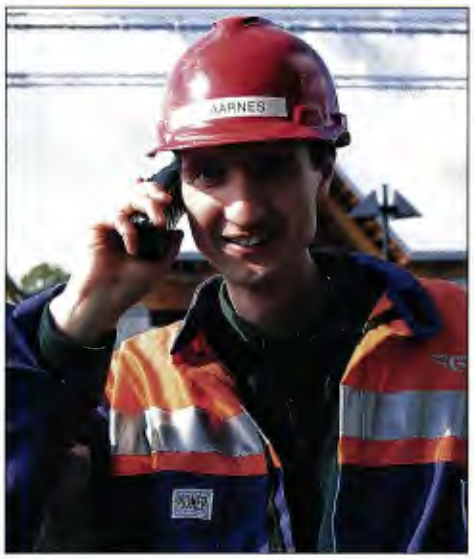
JBV Utbygging, Oslo
Olav Nordli (22 4) 5 59 90
Harry Korslund (22 4) 5 59 89

JBV Utbygging, Drammen
Ronald Holmstrøm (32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

John Erlings travle uke *På vakt*

- Om jeg er stressa? Ikke så veldig, men det blir jo ei travel uke, smiler byggeleder John Erling Aarnes i Utbygging når Kjøreveien treffer ham en tirsdags-ettermiddag på Skøyen stasjon.



Denne dagen er John Erling travelt opptatt med å sørge for at alt er klappet og klart til offisiell åpning på Skøyen, etter at stasjonen er utvidet og modernisert for 300 millioner kroner. Samferdselsministeren og over hundre andre gjester er innbudt til høytideligheten.

- Sluttspurten på arbeidene her på Skøyen har gått veldig bra, og det aller meste er gjort ferdig i god tid. Men det blir alltid en del småting igjen til siste slutt. Nå er det først og fremst rydding, rengjøring og finpuss av enkelte detaljer som pågår, samt at det monteres skilter over hele stasjonsområdet, forteller byggelederen mens han skuer ut over en hektisk maurtue med hardt arbeidende mennesker.

- Vi er jo litt spente og smånervøse foran den store åpningsdagen, men jeg tror helt sikkert at det kommer til å gå bra, sier han.

- Etter åpningen på torsdag skal jeg jobbe overtid ut over kvelden for å få tid til å ha fri på fredag, men den dagen blir kanskje den travleste av alle. Da skal jeg nemlig kjøpe morgengave, leie snippkjole, kjøpe lakksko, skrive talen min...

- *Her går det sannelig unna. Skal du gifte deg også!?*

- Ja, i Gamlebyen i Fredrikstad på lørdag. Men der blir det ikke riktig så mange gjester som på Skøyen, bare søtti omtrent, spøker John Erling.

- De siste to ukene har vi også flytta inn i nytt hus, samt sluttført salget av det gamle. Det har virkelig vært travelt, men jeg gifter meg jo med en framdriftsplanlegger, så det har gått bra, smiler John Erling. Hans utkårede Vibeke jobber nemlig også i Jernbaneverket Utbygging.

- *Men så kan du vel slappe av på bryllupsreise?*

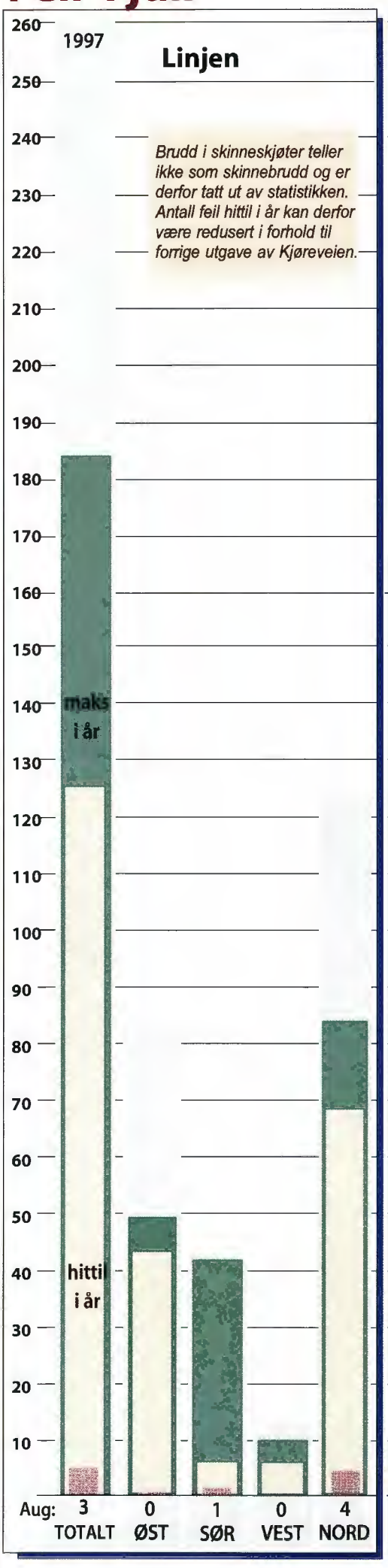
- Eeeh, neste uke skal jeg på AMU-kurs!! Men det varer ikke lenge før vi drar til Kanariøyene, og det gleder jeg meg til!

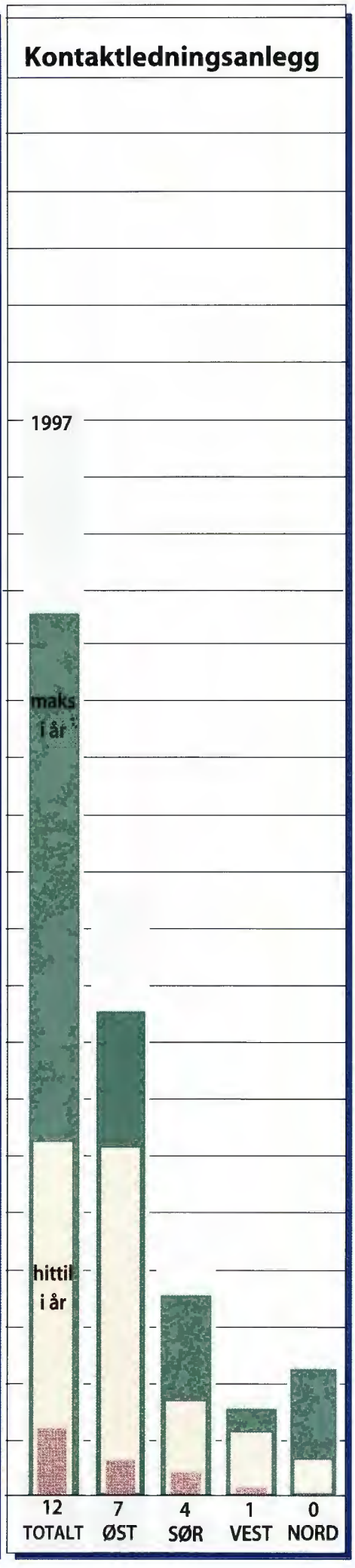
Blink-skudd

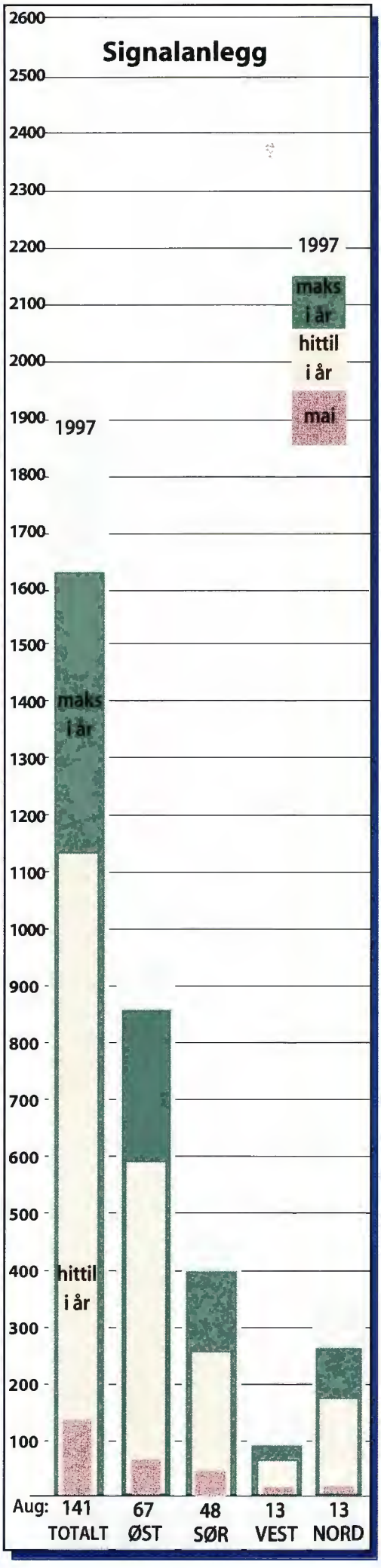
Jeg sender dere et bilde fra sommerferien -98, tatt ved Vettisfossen etter ca to timers tur fra Øvre Årdal i Sogn og Fjordane. En god følges-venn: Her er'n, ved foten av Norges høyeste foss, Vettisfossen, som har et loddrett fall på 275 meter, totalt 370 meter. Fossen ble fredet i 1924.
Hilsen Svein J. Åkerland

Kjøreveien honorerer blinkskudd

Feil i juli


1997
Linjen
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.
maks i år
hittil i år
Aug: 3 TOTALT
0 ØST
1 SØR
0 VEST
4 NORD


Kontaktledningsanlegg
1997
maks i år
hittil i år
12 TOTALT
7 ØST
4 SØR
1 VEST
0 NORD


Signalanlegg
1997
maks i år
hittil i år
mai
1997
maks i år
hittil i år
Aug: 141 TOTALT
67 ØST
48 SØR
13 VEST
13 NORD

Desec med mange oppdrag

Effektivt beltedyr

Etter en noe treg start i 1997, har Baneservice i år stadig vært på farten med sin topp moderne sporvekselutlegger.

På bildet er Desec´en på Gulskogens stasjon. Fra klokka sju til fjorten la den ned to veksler og et sporkryss med millimeters nøyaktighet. Bak kom pakkemaskin 6021 og pakket sporet, slik at det var klart for trafikk allerede samme ettermiddag.

Fleksibel

Maskinen kan løfte opp til 40 meter lange skinnestiger eller 33 meter lange veksler. Elementene blir behandlet på en meget skånsom måte, men likevel er maskinen robust. Den innstallerer elementene raskt og med stor nøyaktighet.

U~der bruk av Desec kan trafikken fortsette på nabospor. Det er ikke nødvendig å kutte kjørestrømmen. Maskinen er fleksibel på mange måter, den beveger seg lett i alle retninger, den kan skifte, skråstille og flytte elementer.

Fjernstyring

Ved hjelp av fjernstyring kan en person kjøre maskinen alene. Operatøren kan stå på et sikkert og optimalt sted for best mulig å kunne se arbeidsstedet. I tillegg er det behov for to hjelpeoperatører. Det er også nødvendig med en stikningsingeniør på stedet.

Desec´en drives av stålbelter og er i stand til å bevege seg og bære elementer i en hvilken som helst retning over store avstander. Det er ikke nødvendig med midlertidige spor eller stabilitetssystemer. Det er minimal bøying og annen statisk belastning på elementene. Når det er nødvendig å krysse eksisterende spor, må skinnene beskyttes med for eksempel tresviller.