KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

Nr 8 - 1999

Vestfoldbanen:

Noe er gjort, mye gjenstår

■ Utbyggingstakten for Vestfoldbanen skal holdes oppe, sa samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll da han var på befaring på banen den 9. september.

■ Vestfoldbanen varierer i dag fra det fenomenale til det miserable, sa jernbanedirektør Steinar Killi etter sin befaring på banen.

Flagg "stærkasser" og stortrafikk

Berekvam er eneste gjenværende stasjon med håndsignaler. Ti tog krysser daglig på Bærekvam om sommeren.

Side 12

Største ruteendring i havn

Det er lenge siden en ruteendring har gått så smertefritt som denne. Jernbaneverkets rutekontor kan notere en seier for god planlegging.

Side 2

Grønt for Hol og Gråskallen

■ Gråskallenparsellen med Tunga stasjon og forlengeslen av Hol kryssingsspor ble tatt i bruk nå i september. Bergensbanen får stadig bedre kapasitet.

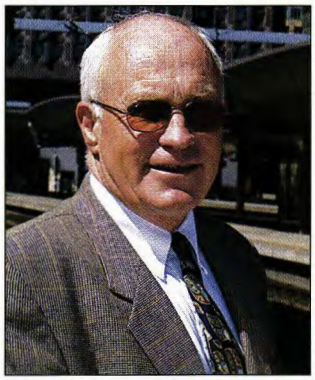
Side 8-9

Jernbaneverket

Oslo - Hønefoss på 30 minutter

Side 14

Signaler



Et solid førsteinntrykk

Et ordtak sier at man aldri får en ny sjanse til å rette opp et dårlig førsteinntrykk. Som ny sjef i Jernbaneverket er det godt å kunne konstatere at jeg ikke kommer til å ønske meg en slik ny sjanse. Siden jeg inntok kontorene i Pilestredet 1. juli har jeg brukt mye tid på å reise rundt og gjøre meg kjent med organisasjonen. Inntrykket er solid og positivt. Jeg har møtt en velfungerende organisasjon, med et internt styringssystem som må være av de beste innen statlig forvaltning. Dette har imponert meg. Inntrykket er også at folk trives i Jernbaneverket. Dette bekreftes av de undersøkelsene som bedriftshelsetjenesten har gjennomført. Jeg er derfor privilegert som overtar ledelsen av en organisasjon som er preget av orden og trivsel.

Det betyr selvsagt ikke at jeg ikke ser utfordringene vi står overfor. En av de største og viktigste handler om profilering. Vi må rett og slett bli mer synlig og kjent overfor våre omgivelser. Helt fra departement og Storting via sentrale og lokale medier til "mannen i gata" er det altfor mange som ikke kjenner til Jernbaneverket og vår virksomhet. Skal vi lykkes med å sikre tilstrekkelige budsjettmidler til Jernbaneverkets mange viktige oppgaver, må vi bli mer synlig i den offentlige debatt. Profilering og synliggjøring av Jernbaneverket vil derfor være en viktig del av min arbeidsdag.

Jernbanetransportens, og dermed Jernbaneverkets, eksistensberettigelse og fremste fortrinn er miljø. Og da tenker jeg på miljø i svært vid forstand – alt fra de globale klimautfordringene til rusk og rask på stasjonsområder og langs linja. Vi må ikke glemme at vi er Norges nest største nabo – bare vegvesenet er større. Dette forplikter. Jeg har dessverre med selvsyn sett at det altfor mange steder ligger ting som ikke har noe der å gjøre. Jeg kommer derfor til å være "plagsom" i mine spørsmål om "hvorfor ligger dette her?". Jernbanens troverdighet som miljøvennlig transportmiddel skades av at vi ikke tar de nære og lokale miljøutfordringene på alvor. Dette skal vi i fellesskap rette på fordi det er en viktig del av vår profil.

Men mye handler også om holdninger. Klarer vi å bygge videre på den gode trivselen og skape en enda mer positiv "vi-holdning" og stolhet over å jobbe i Jernbaneverket, kan vi både løse miljø-utfordringene og samtidig framstå med en bedre og mer synlig profil.

Jeg har lyst til å rette min første honnør til våre togledere – og kanskje først og fremst togledelsen på Oslo S. Ved ruteomleggingen 22. august gjennomførte de en liten revolusjon – uten at noen merket det! Slikt imponerer meg og bekrefter mitt førsteinntrykk av at Jernbaneverket har dyktige fagfolk med vilje til å stå på og løse store og vanskelige oppgaver.

Steinar Killi

800 tog over

Ruteendringen 22.august er den største som er gjennomført her i landet på svært lenge. Samtidig er det også lenge siden en større ruteendring har gått så smertefritt som denne. Det er ikke tilfeldig, for det ligger et omfattende og nitid arbeid bak ruteplanen. -Prosjektet med nye togruter for Østlandet startet opp allerede vinteren 1997, forteller rådgiver Nils Hansegård ved Jernbaneverkets rutekontor på Oslo S.

AV NJÅL SVINGHEIM

-Det vanlige ved ruteendringene er at vi foretar justeringer i den grunnmodellen vi har, sier Nils Hansegård. Selv har han 20 års erfaring fra rutekontor og togledelse, så han vet hva han snakker om. –Men hvert fjerde – femte år må vi foreta mer omfattende endringer. En ruteplan blir dårligere jo lengre den har vært i drift fordi stadige forandringer i togproduksjon og infrastruktur endrer forutsetningene som ruteplanen er bygd på. Likevel har ingen ruteomlegging vært større enn den som ble gjennomført nå, og egentlig var denne ruteplanen klar til oktober i fjor, sier Hansegård. Utsettelsen av Romerik-sporten førte også til utsettelse av den store ruteomleggingen. I mellomtiden har det også blitt foretatt visse justeringer, men i hovedsak er det den ruteplanen som ble kalt R 98.2 som nå er gjennomført under navnet R 99.2. Ruteordning 148.1 er det offisielle navnet. Forskjellen fra forrige ruteplan er formidabel. Mens det før var 570 tog over Oslo S i døgnet er det nå mer enn 800 tog som passerer stasjonen hvert døgn. I den mest hektiske timen har stasjonen 58 togbevegelser. Plass til alle de nye togene ved Oslo S er i hovedsak ryddet ved at togene står kortere ved plattform på Oslo S enn før.

Puslespill

Nils Hansegård forteller at arbeidet med den nye ruteplanen begynte med å finne fram til de største flaskehalsene i nettet for å finne den størst mulige kapasiteten på disse strekningene. Dette gjelder særlig Oslo – Asker og Oslo – Ski. Her startet vi med å legge grunnrutene for lokaltogene som stopper ved alle holdeplassene. Disse togene går i halvtimes- og kvartersruter og er dermed dimensjonerende for strekningenes kapasitet.

SUKSESS FOR NY RUTEPLAN

slo S i døgnet

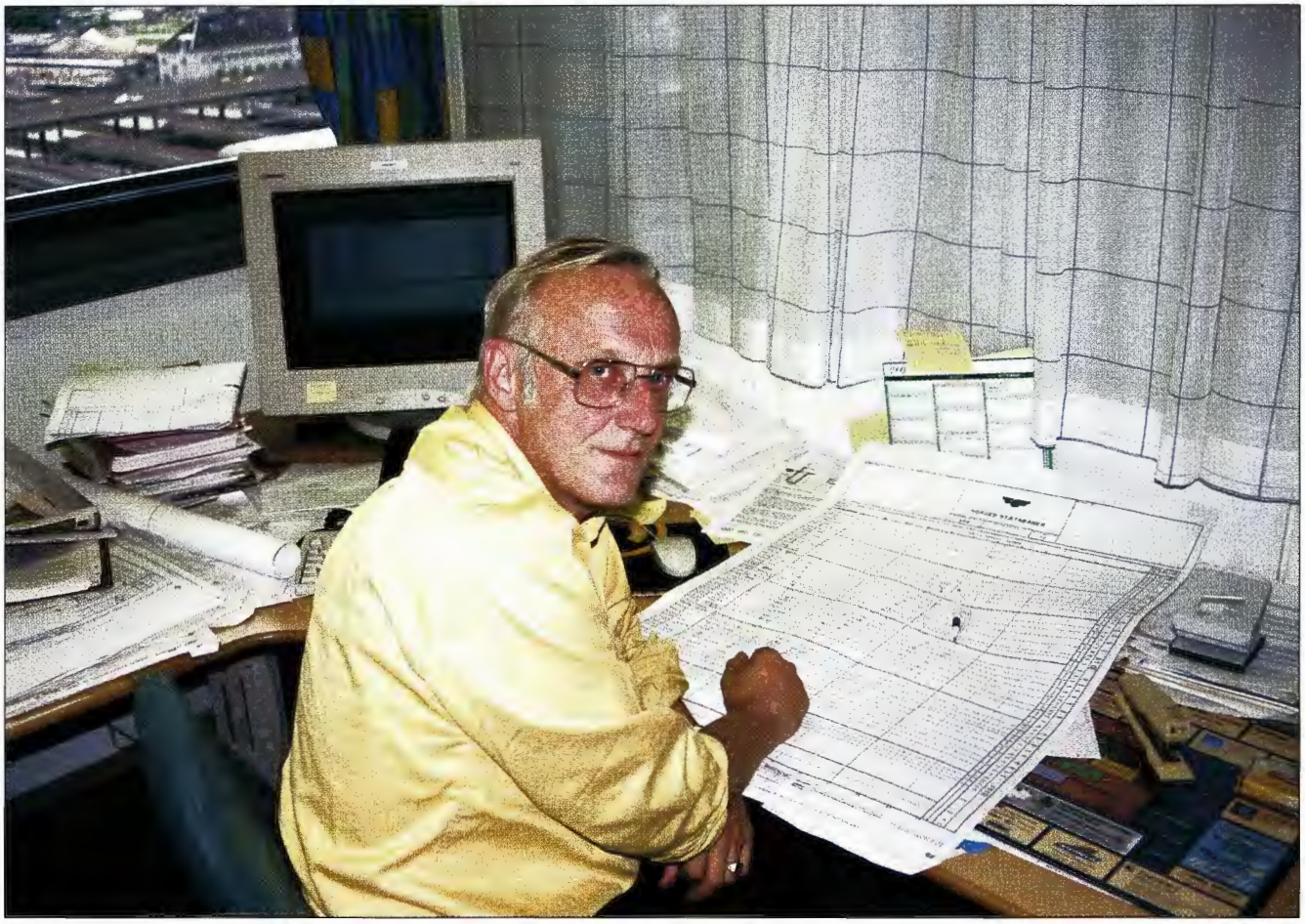


FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Papir og blyant: Det er et omfattende puslespill å lage en ny ruteplan for Østlandet, sier Nils Hansegård ved Rutekontoret.

Både tog som kjører raskere og tog som kjører saktere enn den optimale kjøretiden på strekningen spiser ekstra kapasitet. Når vi nå i rushtiden kjører 20 tog i timen Asker – Oslo regner vi kapasiteten som maksimalt utnyttet, sier Hansegård. Det er en hel rekke hensyn å ta når en ruteplan legges opp. Kapasitet, markedsmessige ønsker, type togmateriell og arbeider med infrastrukturen er blant tingene det må tas hensyn til. –Her nytter det ikke lure seg sjøl med urealistiske kjøretider, sier den erfarne ruteplanleggeren. Når det enorme puslespillet det er å lage ruter for togene på Østlandet er ferdig lagt, gir det seg også i stor grad selv hvordan rutene i resten av landet må bli. Det sitter ruteplanleggere også i Trondheim, Kristiansand og Bergen som sørger for rutene i sine regioner. Men for togene som går til Oslo må rutene legges "baklengs" fra Oslo for å få det til gå opp! Togene har små marginer å gå på for å treffe riktig "slot" eller tidsluke inn til Oslo. Er de mer enn to –tre minutter etter ruten blir de parkert i påvente av neste ledige tidsluke. – Da kan det fort gå både et kvarter og 20 minutter før det kommer seg videre.

Forsinkede tog skal ikke få ødelegge for tog som er rute.

-Så langt har tilbakemeldingene på ruteplanen vært positive, sier Hansegård. Enkelte mindre ting kan bli bedre og de skal vi forsøke å tilpasse til neste ruteendring som er i januar. –Jo, det er spennende tider med nye banestrekninger og mange flere tog, avrunder han.

Siste tilvekst

Rutekontoret på Oslo S er med sine seks medarbeidere den siste enheten som er overført fra NSB BA til Jernbaneverket. Det skjedde februar i år. Ved en liten markering på Hovedkontoret etter ruteendringen ble det vellykkede arbeidet med den nye ruteplanen feiret med kake.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Kake for Rutekontoret: Avd.dir. Ivar Hagland og Nils Hansegård foran. Bak Leon Jacobsen, Heidi Rondestvedt, Trine Tidemann og Arne Hovland

ETTER STOR RUTEENDRING

Små problemer

FOTO: KJELL BAKKEN

Togdriftsleder Bjørn Johannessen ved togledersentralen på Oslo S følger spent med på trafikkavviklingen kl 08.06 mandag morgen etter ruteendringen.

Søndag 22. august ble ruteordningen R148.1 virkelighet. Samtidig ble Romeriksporten åpnet og togtrafikken over Oslo S ble økt med 20 prosent til over 800 togbevegelser i døgnet. Til nå har ikke den nye ruteplanen gitt store overraskelser, med unntak av problemer med å få forsinkede fjerntog inn til Oslo S.

AV KJELL BAKKEN

Mandag morgen skulle den første rush-avviklingen hales i land på togledersentralen på Oslo S. – Egentlig medfører ruteendringen at det nå er rush hele dagen. Trafikken er så tett at de fleste avvik får ringvirkninger i systemet. Vi trenger nå en innkjøringstid for å takle alle avvik på best mulig måte, sier togdriftsleder Bjørn Johannessen ved togledersentralen på Oslo S.

Til nå har ruteendringen ikke ført til problemer med punktligheten. Som jernbanedirektør Steinar Killi uttrykte det på et av de daglige punktlighetsmøtene som Region Øst har med operatørene NSB BA og NSB Gardermobanen AS: Her snakker vi om en togrevolusjon, men dette må være den første revolusjon folk ikke har merket.

- Noen småproblemer sliter vi med. Det gjelder særlig fjerntogene som kommer forsinket inn til Lillestrøm, Ski eller Asker. Er forsinkelsen så stor at den forstyrrer annen toggang, blir togene nedprioritert og må vente til neste ledige ruteleie. Vi ser at fjerntogene ofte blir opp til 20 minutter forsinket til Oslo S. Mange saktekjøringer i forbindelse med planlagte arbeider gjør det vanskelig å holde fjerntogene i rute, men dette problemet har vi nå tatt tak i for å bedre situasjonen, sier trafikksjef Hans Erik Wiig i JØ.

- Alt i alt ser det ut til at våre ruteplanleggere har gjort en meget god jobb, sier Wiig.

OSLO S

FOTO: KJELL BAKKEN

20 meter lang og tre meter høy ruver den nye hovedtavlen i avgangshallen på Oslo S.

Nord-Europas største på Oslo S

Oslo S har fått nytt, moderne toganviseranlegg. Til ruteendringen 22. august er det montert en ny hovedtavle i avgangshallen. I følge leverandøren er dette den største sammenhengende anvisertavle i Nord-Europa. I mål er tavlen 20 meter lang, tre meter høy og den veier seks tonn.

AV KJELL BAKKEN

Foruten hovedtavlen er 64 anvisere skiftet ut i avgangshallen, på perrongene og gangtunnelen under sporene. I tilknytning til anviseranlegget skal det monteres et tyvetalls monitorer ved inngangene eller på andre viktige steder på stasjonen. De fleste blir ikke montert før etter ombyggingen neste år.

- Det gamle Krone-anlegget er nå fjernet og kastet. Litt av utstyret er tatt vare på og sendt til Jernbanemuseet. Anlegget var av elektromekanisk konstruksjon og ble montert i 1980. Det nye anlegget er elektronisk og bokstavene vises på et LCD-display, sier overingeniør Leif Rønning ved Teknisk kontor i Region Øst.

Hovedtavlen består av fem tavler. To tavler viser avgang lokaltog, en viser klokka, en viser avgang fjerntog og den siste viser ankomst fjerntog. For lokaltogene er det mulig å vise avgang på 26 tog samtidig, mens det for fjerntrafikken er mulig å vise 12 avganger og 12 ankomster. Det betyr at hovedtavlen har kapasitet til å vise alle lokaltogene 30 minutter før avgang og minst en time før avgang og ankomst for fjerntogene.

Det nye anlegget har plass til informasjon om langt flere tog enn det gamle. Det gamle anlegget var så sprengt at det ikke var i stand til å anvise alle togene som kjører til og fra Oslo S etter ruteendringen. – Det nye anlegget er langt lettere å oppdatere ved ruteendringer enn det gamle. Nye tog kan rett og slett bare skrives inn i programvaren som styrer anlegget, mens vi på det gamle anlegget måtte bestille nye palletter og fysisk skifte dem i hver eneste anviser ute på stasjonene, sier Rønning videre.

Det nye anviseranlegget på Oslo S er en videreutvikling av anviseranlegget som er montert på strekningen Asker – Nationaltheatret og Lillestrøm – Gardermoen – Eidsvoll Verk og Eidsvoll. Oslo S er første stasjon med anvisere, tavler og monitorer med oppheng laget i henhold til Jernbaneverkets design. Nye Nationaltheatret vil bli neste stasjon. På sikt skal alle anviseranlegg i Jernbaneverket være av denne typen.

UTBYGGING

Lover å satse på Vestfoldbanen

ILLUSTRASJON: FOTONOR

Illustrasjonen viser parsell 3 fra Bergsenga til Åshaugen. Her skal sporlegging starte i høst.

Samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll lovet å holde utbyggingstakten oppe da han 9. september fikk en orientering om Vestfoldbanen av regionsjef John Ole Grinde i Region Sør. Fjærvoll vil likevel ikke si noe om hvor raskt planene for videre utbygging av banen lar seg realisere.

AV SINDRE ÅNONSEN

-Vestfoldbanen står overfor store utfordringer. Mye er gjort, men mye gjenstår. Og det er klart at dette har med økonomi å gjøre, sa Fjærvoll under en befaring fra Drammen til Holmestrand.

Statsråden fikk klar beskjed fra Grinde: Uten mer penger til prosjekter vil Vestfoldbanens konkurransekraft svekkes. Dette begrunnet Grinde med de store veiprosjektene som er under arbeid og planlegging i fylket. Og Fjærvoll understreket overfor Kjøreveien at han er svært opptatt av at utbyggingstempoet må holdes oppe i Vestfold.

-De begrensningene banen har i dag er ikke til å leve med i fremtiden, sa han.

I sin orientering la Grinde for øvrig vekt på at Nykirke krysningsspor bygges snarest mulig og deretter prioriteres Barkåker-Tønsberg.

Ingen konkrete løfter

Statsråden ville likevel ikke gi seg inn på å spå hvor raskt Jernbaneverkets planer for Vestfoldbanen kan la seg realisere.

-Nei, det kan være ting som havner mellom pågående prosjekter. Og det er et faktum at det både i Vestfold og i forbindelse med Gardermoutbyggingen har vært økonomiske overskridelser. Det må tas med i betraktning når det gjelder prioritering av ressurser fremover, sa Fjærvoll.

FOTO: SINDRE AANONSEN

INTERESSERT: Samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll (t.h) lyttet interessert til hva regionsjef John Ole Grinde hadde å si om Vestfoldbanen. Her fotografert på det nye stasjonsanlegget i Sande.

-Hva så med ett prosjekt som Ringeriksbanen?

-Utvilsomt et spennende prosjekt, men det skal inn i en riktig prioriteringsrekkefølge, sier Fjærvoll.

En diplomatisk uttalelse fra en statsråd midt i valgkampen. Men også regionsjef Grinde understreker at ting må komme i en naturlig rekkefølge.

-Det er helt avgjørende å få opp tempoet på Oslopakke 2, sa han.

Aldri nok

Både Jernbaneverket og NSB understreker behovet for mer penger til vedlikehold av jernbanenettet. Men konfrontert med spørsmålet om Jernbaneverket kan vente seg en økning på dette området trakk Fjærvoll på smilebåndet:

-Kanskje vil en av mine etterfølgere en dag si at han eller hun har mer enn nok penger til dette formålet. Men problemet blir garantert ikke løst i min periode, slo han fast.

Ellers uttrykte statsråden optimisme med tanke på hvilken effekt krengetogene vil ha for utviklingen av en moderne jernbane.

-Jeg har sagt det i forbindelse med Gardermobanen og gjentar det gjerne: Krengetogene representerer en revolusjon og vil bidra til å skape et helt annet bilde av jernbanen.

For øvrig uttaler Fjærvoll i en pressemelding at han ønsker å bruke 500 millioner kroner på tilrettelegging for krengetog i Sør-Norge neste år.

Til Kjøreveien fortalte statsråden også at han har blandede erfaringer fra det å reise med jernbane i Norge. Spesielt husker han en ferie for to år siden.

-Jeg kom fra Danmark sammen med kona og gikk inn i en sommervarm sovevogn i Kristiansand som skulle frakte oss til Oslo. Det ble ikke mye søvn den natten. Uten å si for mye hadde nok det noe med komforten å gjøre...

VESTFOLDBANEN

Både miserabel og fenomenal

FOTO: SINDRE ÅNONSEN

OPPTATT AV STASJONSMILJØ: Både Magne Paulsen (th) og Steinar Killi (tv) er opptatt av stasjonsmiljøet. Her på plass i Porsgrunn sammen med regionssjef John Ole Grinde.

Vestfoldbanen stod også på plakaten da Jernbaneverkets nye toppsjef Steinar Killi og Magne Paulsen gjestet Porsgrunn 2. september. Ledelsen i Region Sør orienterte om planlagte og pågående prosjekter før Killi og Paulsen deltok på en befaring av strekningen Porsgrunn-Sande.

AV SINDRE ÅNONSEN

Det var en fornøyd direktør for Jernbaneverket som etter orientering og befaring hadde følgende å si om sitt første inntrykk av Vestfoldbanen:

-Jeg opplever at forholdene varierer fra det helt miserable til det helt fenomenale. De nye Sande-parsellene er helt fantastiske. Dette blir en moderne jernbane slik vi ønsker det, sa Killi.

Det var likevel ikke et helt rosenrødt bilde av Vestfoldbanen som ble presentert for Killi på orienteringsmøtet i Porsgrunn. Ledelsen i Region Sør, med regionsjef John Ole Grinde i spissen, pekte på en negativ utvikling med hensyn til reisehastighet, og at reisetiden faktisk har økt uten at punktligheten er blitt bedre.

-NSB BA og Jernbaneverket må ha en aktiv dialog om disse tingene, understreket Grinde.

Han advarte mot en utvikling der jernbanen sakker akterut, og viste blant annet til pågående veiprosjekter og bedre veistandard i Vestfold som en av mange utfordringer jernbanen står foran.

Stor lokal interesse

At jernbanen er i fokus som aldri tidligere i Vestfold og Telemark viste Killis besøk i Porsgrunn. Pressen møtte mannsterkt opp, og var naturlig nok svært interessert i å få en oppdatering på planene for Eidangertunnelen, og hva som skjer i forhold til den mye omtalte Grenlandsbanen (sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen).

Det ble opplyst at detaljplanleggingen av Eidangertunnelen er i gang med mål om å innlemme denne i Nasjonal transportplan 2002-2011. At også politikerne i Grenland er opptatt av Eidangertunnelen er hevet over tvil. 10 interkommunale millioner fra et lokalt fond i Grenland er øremerket detaljplanleggingen av tunnelen.

-Hva Grenlandsbanen angår er dette et spennende prosjekt, men det ligger nok et stykke frem i tid, sa Killi.

Opp til politikerne

Men Eidangertunellen og Grenlandsbanen er ikke de eneste spennende prosjektene det arbeides med i Region Sør. I august ble også konsekvensutredningene for Ringeriksbanen lagt frem. Men planer er en ting, og den politiske beslutningsprosessen en annen. Men etter to måneder i sjefsstolen slår i hvert fall Killi fast følgende:

-Jernbaneverket har gjort det det skal gjøre. Vi har planene og kompetansen til å gjennomføre dem. Så er det opp til politikerne å foreta prioriteringene.

STATISTIKK

Sikkerheten til nå i år

Ved utgangen av august ligger tallet på uhell og ulykker noe høyere enn på samme tid i fjor. Særlig har flere store godstog-avsporinger og togsammenstøtet på Skøyen bidratt til et inntrykk av flere uhell og ulykker enn tidligere år. – Det er riktig at det er en viss økning i ulykkestallene sammenliknet med samme periode i fjor, sier trafikksikkerhetsdirektør Ove Skovdahl. Likevel er grunnlaget alt for tynt til å trekke noen konklusjoner om sikkerhetsnivået.

FOTO: TOR HAUG

Fra avsporingen mellom Singsås og Støren 10. juni

AV NJÅL SVINGHEIM

-Hvordan vurderer du trafikksikkerhetsutviklingen så langt i år?

-Det er en viss økning i antallet ulykker/uhell i forhold til i fjor, men grunnlaget er som sagt for tynt til å kunne fastslå om dette er et uttrykk for redusert sikkerhetsnivå. Tilfeldighetenes påvirkning gjør at slike trender må studeres over et betydelig lengre tidsrom.

-Årsakene til uhell og ulykker er ofte sammensatte, hvordan kommer dere til bunns i årsakssammenhengen?

-Et uhell har en primær årsak (f.eks personalfeil). Bak denne har vi ofte bakenforliggende årsaker som kan være å finne i regelverk og prosedyrer. Disse blir grepet fatt i og eventuelle endringer/korrigeringer blir gjort. I mange tilfeller er det også andre tiltak som kan gjennomføres for å redusere muligheten for at den primære årsaken (og dermed uhellet) kan inntreffe igjen.

-Hva gjør dere for å bedre sikkerhetsnivået?

-Trafikksikkerhetsavdelingen samarbeider med trafikkutøverne for å komme nærmere inn på bakenforliggende årsaker til ulykker som skyldes feil ved togmateriell. Der hvor årsaken er feil ved infrastrukturen eller fra personale legger vi stor vekt på at eventuelle uklarheter i regelverk og prosedyrer blir vurdert og eventuelt rettet opp. Det er viktig å understreke at alle med linjelederansvar er ansvarlige for å følge opp med tiltak innenfor sine ansvarsområder.

Statistikk

Nedenfor finnes en oversikt over antall driftsulykker som er registrert per 31.08.99. Med driftsulykke på linje eller stasjon menes der hvor skinnegående materiell har vært i bevegelse og hvor person er drept eller alvorlig skadet, eller hvor det har oppstått store skader på skinnegående materiell, spor og andre installasjoner.

Sammenstøt ved togfremføring

Det har vært åtte sammenstøt ved togfremføring hittil i år. Dette er fem flere enn på samme tid i fjor. Ett av sammenstøtene var mellom tomtog 1670 og persontog 2717 på Skøyen, ett sammenstøt var mellom godstog 5080B og lastede tømmervogner ved Glommen sidespor ved Elverum, to sammenstøt var mellom arbeidstog tilhørende Jernbaneverket, ett sammenstøt var mellom persontog 1629 og en hjullaster på Asker st. Det har vært tre sammenstøt mellom tog og ras, stein og lignende.

Avsporinger ved togfremføring

Det har vært 11 avsporinger ved togfremføring hittil i år. Dette er en mer enn på samme tid i fjor. Avsporingene er fordelt på ett persontog og 10 godstog.

De to største avsporingene var da godstog 5731 sporet av med 23 vogner mellom Singsås og Støren 10.juni og godstog 9748 sporet av med ni vogner på Meråkerbanen 15.august.

Branner

Det er hittil i år registrert 12 branner i rullende materiell. Dette er en mer enn på samme tidspunkt i fjor. Fire av brannene har vært i motorvognsett, to i godsvogner og seks i personvogner. En av brannene oppstod et hensatt togsett, de andre i rutegående tog. (De fleste av disse brannene dreier seg om røykutvikling).

Planovergangsulykker

Det har vært 13 sammenstøt mellom tog og kjøretøy på planoverganger hittil i år. Dette er fire flere enn på samme tid i fjor.

En person er omkommet, to er alvorlig skadet. .

På samme tid i fjor var en person omkommet og ingen alvorlig skadet.

Tre av ulykkene skjedde ved planovergang sikret med helbom, To ved planovergang sikret med halvbom, en ved overgang sikret med veisignalanlegg (lyd/lys), en sikret med varsellampe og seks ved ubevoktet grind.

Drepte/alvorlig skadde reisende

Ingen reisende er drept eller alvorlig skadet ved noen av driftsulykkene hittil i år.

Dette er det samme som i fjor.

Drepte/alvorlig skadd personale tilsatt i jernbanevirksomhet

2 personer er drept hittil i år. Dette er 2 flere enn i fjor. En person tilhørte Jernbaneverket og en person tilhørte NSB BA.

3 personer er hittil i år blitt alvorlig skadet. Dette er 3 flere enn i fjor.

2 personer tilhører Jernbaneverket og 1 person tilhører NSB BA.

Grønt for Gråskallen

19.september ble den siste av de nye delstrekningene på Bergensbanens høyfjell tatt i bruk. Togene fikk grønt lys for den nye 5,2 kilometer lange parsellen som inkluderer den 2,7 kilometer lange Gråskallen tunnel med Tunga stasjon inne i fjellet. Dermed har Bergensbanen fått til sammen om lag 25 kilometer med ny trase over Hardangervidda. Snorklipping, taler og fest blir det først på 90-årsdagen for Bergensbanens åpning 27.november.

AV NJÅL SVINGHEIM

Tog 601 på ved vestre påkoblingspunkt på Gråskallenparsellen få dager før omkoblingen.

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Som det framgår av kartet hadde Bergensbanen en svært kurverik trase over høyfjellet. Banen hadde i tillegg en rekke skjæringer som skapte driftsproblemer om vinteren. I det hele tatt var den gamle banen i ferd med å "gå ut på dato." Den var svært vedlikeholdskrevende med sine mange snøoverbygg, den kunne ikke gi en god nok driftsstabilitet om vinteren og den tillot for det meste lav toghastighet. –Tanken om en modernisert Bergensbane over høyfjellet er gammel, men det var tidligere baneregionsjef Jon Frøisland som fikk gjennomslag for å bygge Finsetunnelen, forteller regionsjef Truls Hegrenæs i Region Vest. Samtidig med at arbeidene kom i gang med Finsetunnelen, ble det også arbeidet med planer om å modernisere banen videre østover. Virkelig fart i sakene ble først etter at vi fikk en forferdelig vinter med ekstremt mye uvær. Den vinteren, i 1993, hadde vi over 100 innstilte tog. Topplede lsen i det daværende NSB bestemte seg da for at noe måtte gjøres. Bergensbanen skulle holdes åpen 365 dager året! Den første parsellen som ble bygd på østsiden av Finse ble Kongsnutparsellen som blant annet har to lengre bruer. Deretter har resten av den til sammen 25,5 kilometer nye strekningen blitt tatt i bruk bit for bit, inntil parsell nummer seks, Gråskallen, nå også er tatt i bruk som den siste. Den nye banen over fjellet er utstyrt med FATC og dermed kan togene kjøre i 160 km/t. Traseen tillater 200 km/t for krengetog, men strekningen vil bli skiltet for 160 km/t, sier Hegrenæs.

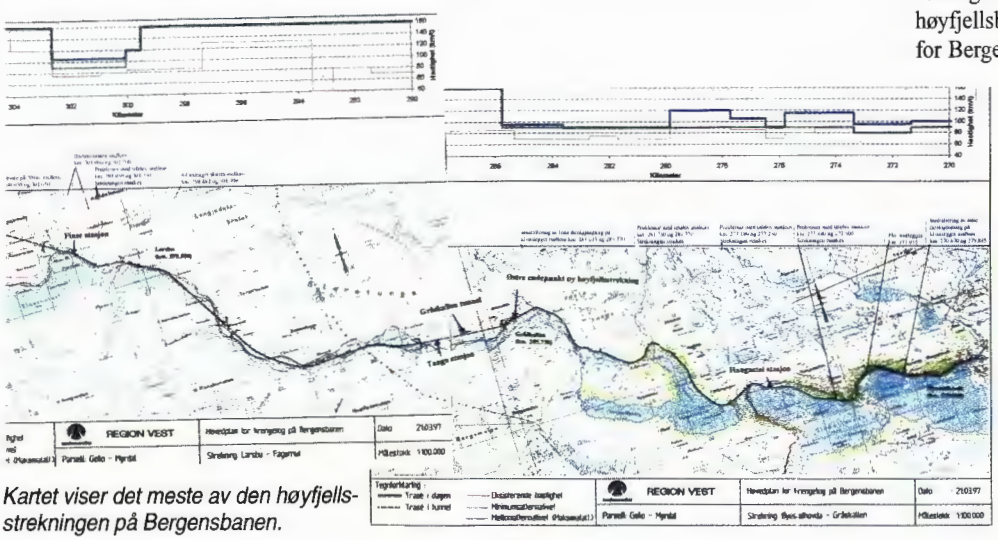
Ny stasjon

Strekningen Haugastøl – Finse har til nå vært den lengste på Bergensbanen uten mulighet for togkryssinger. Med Tunga stasjon blir denne strekningen delt i to. Like viktig er det at Tunga stasjon ligger inne i Gråskallen tunnel slik at togkryssingene kan foregå uavhengig av vinterstormene på Hardangervidda. Tunga stasjon får en effektiv lengde på krysningssporet på 700 meter og den utstyres med såkalt "samtidig innkjør" slik at møtende tog kan kjøre inn på stasjonen samtidig. Det er også bygd et buttspor inne i fjellet der snørydningstog kan vente uten å hindre øvrig trafikk. På den gamle linja lå det en blokkpost som het Tunga og tidligere var det et sidespor og en stasjon for togmeldinger her. Det har aldri vært regulære togkryssinger på Tunga tidligere, sidesporet ble brukt til dyretransporter til fjells om sommeren og ned igjen om høsten..

Innkjørsignalet til den nye Tunga stasjon. Faglig leder signal på Bergensbanen, Vidar Olsen, inspiserer anleggene få dager før overtakelsen.

27.november

Lørdag 27.november blir hele den nye høyfjellsbanen offisielt åpnet på 90-årsdagen for Bergensbanens åpning. Den dagen blir det flere markeringer av 90-årsjubileet, forteller Hegrenæs. Markeringene skjer i samarbeid mellom Region Vest og Jernbaneverket Utbygging. Det foreligger planer for å forbedre Bergensbanen ytterligere, men disse ligger litt lenger fram i tid. Dobbeltspor gjennom Ulriken og profilutvidelser for godstrafikken er blant de som ligger nærmest, tror Regionsjefen, som samtidig benytter anledningen til å understreke Ringeriksbanens betydning for en konkurransekraftig Bergensbane i framtiden.



Kartet viser det meste av den høyfjellsstrekningen på Bergensbanen.

Baneservice debuterte med sin nye "Desec" på Bergensbanen da sporvekselen på nye Hol krysningsspor ble lagt inn. Rundt femti ansatte fra Region Vest, Baneservice, Utbygging og innleide firmaer deltok i operasjonen som foregikk natt til 8. og 9. september.

Hol klar for lange tog

Som kronen på verket, etter 10 måneders anleggsvirksomhet tett inntil Bergensbanen uten uforutsette driftsavbrudd, ble den nye sporvekselen til et forlenget Hol krysningsspor lagt inn 8.-10. september. Nå kan togene snart møtes uten å stoppe på Hol.

AV: ØYSTEIN GRUE

Anleggsaktiviteten på Bergensbanen har vært stor i høst, med omkobling på Hol 8.-10. september, og på Gråskallen 18.-19.september som de tyngste operasjonene.

I løpet av seks måneder er 10.000 kubikkmeter fjell sprengt ut langs eksisterende spor vest for Hol stasjon og transportert bort uten uforutsett driftsavbrudd på Bergensbanen. Med et praktfullt vær, som minnet mer om juni enn september, kunne forholdene under innspurten på forlengelsen av krysningssporet ikke vært bedre. Et femtitalls ansatte fra Region Vest, Baneservice, Utbygging og innleide firmaer deltok i den store operasjonen som tok til etter at siste nattog hadde passert Hol natt til onsdag 8. september. Med sju timer ordinært opphold frem til første morgenekspress, skulle eksisterende sporveksel tas ut, ny skinnestige legges inn og ny veksel ved innkjøring til forlenget krysningspor legges inn.

Baneservice debuterte med sin nye "Desec" på Bergensbanen, og forventningene var store da TXP, litt forsinket, overlot arenaen til anleggsledelsen.

Forsinket nattog

Nitid planlegging og samordning av samtlige impliserte faggrupper er en forutsetning for at komplekse arbeidsoperasjoner skal gå knirkefritt. Med en halv times forsinkelse på siste nattog, før strømbrudd kunne utføres, og anleggsmaskinene slippe til i sporet, ble stressmomentet høyt fra starten av.

Ut over morgenen onsdag ble det klart at tidsskjemaet for den største arbeidsoperasjonen med innlegging av sporveksel på 47-48 meters lengde, og tilhørende skinnestiger for spor 1 og spor 2 tok lengre tid enn forutsatt. Morgenekspressen både fra Bergen og Oslo måtte snu på henholdsvis Geilo og Ål, og passasjerer transporteres med buss forbi anleggsstedet. Innen dagtogene skulle passere ved 14-tiden var veksel og ny skinnegang ferdig pakket og justert. Torsdag kunne linjen åpnes som planlagt etter fullført sporarbeid. Og fredag kveld kunne det nye krysningssporet på Hol settes i ordinær drift og TXP permitteres etter at driftsprøver var gjennomført. Sommeren 2000, i god tid før de nye krengetogene skal settes i trafikk på Bergensbanen, skal Hol stasjon åpnes for samtidig innkjør.

FAKTA:

- Hol krysningsspor er et krengetogtiltak
- Total-budsjett 24,5 mill. kr
- Forlengelse av eksisterende spor to fra 455 til 786 m
- 10.000 kubikkmeter fjell er sprengt vekk
- Overskuddsmasse er bl.a benyttet til ny "sykkelstamvei" i Hallingdal.
- Uten uforutsett driftsstans på Bergensbanen i løpet av en anleggsperiode på ti måneder

GULSKOGEN HOKKSUND

Stort arbeid på mest trafikkerte

Det pågår nå omfattende arbeider på strekningen Gulskogen – Hokksund – Kongsberg som er landets tettest trafikkerte enkeltsporstrekning. Fram til slutten av september er alle tog innstilt mellom klokken 09 og 15 mandag til torsdag for å frigi strekningen til vedlikeholds- og oppgraderingsarbeidene. Arbeidene skal også fortsette i oktober etter at togene begynner å rulle som normalt igjen. Søndag 24.oktober skal alt være ferdigstilt. -Hovedmålet er stabil drift og god tilgjengelighet for togtrafikken, sier prosjektleder Ole Jonny Friise ved Bane Nedre Buskerud. Om lag 32 millioner kroner brukes på denne strekningen i år.

Ballastrenseverket i sving ved Daler mellom Gulskogen og Mjøndalen.

Odd Herfindal (nærmest) og Terje Ørstad i arbeid med å montere ny skillebryter på kontaktledningsanlegget på Darbu stasjon.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det er egentlig en rekke prosjekter som pågår på strekningen samtidig, forteller Ole Jonny Friise. Det mest omfattende har fått navnet "Redesign av elektroanlegg Gulskogen – Hokksund" og innebærer en total oppgradering av alle elektro- og teleinstallasjoner. Etter ruteendringen er Randsfjordbanen mellom Drammen og Hokksund landets tettest trafikkerte enkeltspor og det er umulig å komme til på sporet for større arbeider uten å innstille tog. -Ved å stenge banen for tog midt på dagen blir det mulig å arbeide effektivt med flere prosjekter samtidig, sier prosjektlederen.

Lang liste

Det er en lang liste med tiltak som nå gjennomføres:
- Ny returledning strekkes på hele strekningen. Det gir bedre tilgang på kjørestrøm, færre feil i sikringsanlegg og sporfelt.
- Isolasjons- og jordingskoordinering gjennomfø... Dette omfatter en "tverrfaglig" jordingsplan og legging av seksjonert jordledning langs sporet. Både kontaktledning, elektroinstallasjon, signal- og teleanleggene jordes samordnet. Dette gir bedre oversikt, og færre feilkilder.
- Elektroinstallasjoner gjennomgås og skiftes. Dette gjelder lys på stasjonsområder, sporvekselvarme, KL-brytere og elektriske anlegg inne i bygninger.
- Teletekniske anlegg skiftes ut. Bytte av alle telekabler samt ny fiberkabel på strekningen og alle innvendige teleanlegg gjennomgås.
- Sikringsanlegg. Bytte av alle kabler til sikringsanlegg og bomanlegg.
- Skjøtløse sporfelt. Gir mindre slitasje og redusert vedlikehold.
- Overvåkingsanlegg av signaler og strømforsyning. Gir varsel om mulige feil i tide slik at driftsstans unngås.
- Hjulslag og varmgangsdetektorer monteres. Forebygger avsporinger, skinnebrudd og branner langs linjen.

Alle disse tiltakene skal til sammen gi sikker drift og mindre vedlikeholdsbehov. Oppgraderingen

KONGSBERG

enkeltspor

Svein Egil Nordstrøm (tv) og Trond Hagfors kjørte ballastfordeleren

Etter rensverket kjøres ballastfordeler og svillepakkemaskin (t.h.).

Samtlige skillebrytere på strekningen blir skiftet ut (nederst).

vil også gi redusert risiko for berøringsfare, lettere tilgjengelighet for sporvedlikehold ved at alle kabler kommer utenfor "kabelfritt profil," bedre elektromagnetisk miljø, færre feil ved sporveksler og langt mer økonomisk drift av banestrekningen, sier Ole Jonny Friise.

Samtidig med "Redesign –prosjektet" gjennomføres også store arbeider med selve sporet. Det blir kjørt ballastrenseverk mellom Gulskogen og Mjøndalen i år med planlagt fortsettelse til Hokksund neste år. Senere skal det også byttes skinner mellom Gulskogen og Hokksund der det skal legges skinner med skinnevekt 54 kilo per meter. Sporveksler og kontaktledningsanlegg fornyes og det utføres "påleggssveis" på skinnene helt fram til Kongsberg. (Påleggssveis er reparasjoner av sår og hakk i skinnegangen som følge av slurende tog).

Også høsten 2000 og 2001 vil det bli perioder med omfattende arbeider på strekningen. Da har den tett trafikkerte og temmelig nedslitte strekningen fått en total oppgradering.

ALLE FOTO: NÅL SVINGHEIM

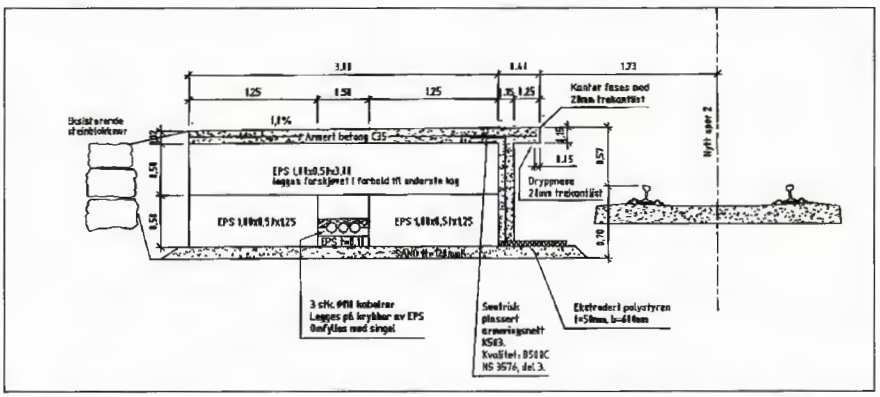
Ny plattformtype prøves på Tomter

Den nye plattformen er bygd opp av polystyren (isopor) med kabelkanal under og betongkapp i front og på toppen.

På Tomter stasjon på Østfoldbanens østre linje ble det i sommer bygd en nyutviklet type sideplattform. Ideen kommer fra overingeniør Jan Ulleberg i Region Øst og hovedbestanddelen i plattformen er isopor, eller ekspandert polystyren, som det egentlig heter. Ulleberg forteller at de største fordelene ved plattformtypen er langt lavere vekt og kortere byggetid.

AV NJÅL SVINGHEIM

Etter ruteendringen krysser lokaltogene på Østfoldbanens østre linje på Tomter stasjon ti ganger om dagen. For å bedre forholdene ved av- og påstigning ble det nødvendig å bygge en ny sideplattform ved stasjonen. Den gamle mellomplattformen hadde knapt nok plass til en barnevogn. Jan Ulleberg laget forslag om den nye plattformtypen i fjor, og fikk altså prøve ut ideen sin på Tomter. Plattformen er 100 meter lang og 57 cm høy. Byggetiden er bare to uker og den korte byggetiden er sammen med lav vekt de største fordelene, sier Ulleberg. Kostnadene er omtrent de samme som for tradisjonelle plattformtyper, men etter hvert som det blir bygd flere slike plattformer, bør de også bli billigere, sier han. Blant annet gir den korte byggetiden innsparinger i seg selv da blant annet behovet for sikkerhetsmann blir mindre. Til plattformen gikk det med 300 kubikkmeter ekspandert polystyren , plattformen har en 15 cm tykk betongkappe i fronten og et 12 cm betongdekke på toppen. Det er også satt av plass til kabelrør under plattformen. Isoporen veier til sammen om lag 6 tonn, mens tilsvarende steinmasser ville veid rundt 500 tonn! Det betyr at plattformtypen er særlig godt egnet ved dårlige grunnforhold, sier Ulleberg. Det hører med til historien at Tomter stasjon også fikk bygd om spor en og flere andre justeringer forut for togkryssingene og ruteendringen. Plattformen kostet drøye 700.000 kroner inklusive prosjektledelse og sikkerhetsmann.



Illustrasjonen viser et tversnitt av plattformen. (Jan Ulleberg)

FOTO: TERJE EIDSMOEN

Tomter stasjon fikk nye og justerte spor i sommer. Den nye plattformen for spor 2 til høyre.

ISOCYANAT I KABELSKJØTER:

Minimal helserisiko

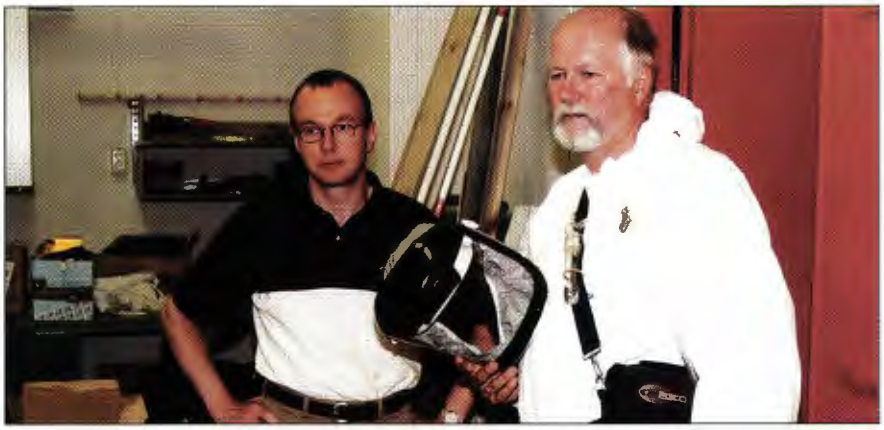


FOTO: STIG HERJUAUNE

Produksjonssjef Knut A Skaugstad og Harald Hansen i Region Nord kan nå fastslå at denne typen verneutstyr ikke trengs ved kabelskjøting. Det anbefales å bruke godkjente hansker under slikt arbeid.

Det ble ikke funnet målbare verdier av giftstoffet isocyanat i prøvene som ble tatt under kabelskjøting i Trondheim tidligere i sommer. Kabelskjøting og eventuell helserisiko var hett stoff i Trønderske medier i sommer.

AV STIG HERJUAUNE

Arbeidshygieniker Olve Rømyhr ved Regionsykehuset i Trondheim slår fast at prøvene viser at konsentrasjonen av isocyanat i luft ved normal bruk av kabelskjøtemasse er så liten at den ikke er målbar:

- Det er ingen grunn til å benytte vernedrakt eller pustemaske ved kabelskjøting, sier han, og legger til at han anbefaler å bruke godkjente hansker under dette arbeidet, i tilfelle en skulle være uheldig å få skjøtemassen på hendene.

- Dette ville i så fall kunne føre til at arbeideren utvikler hudallergi, mener han.

Bedriftsoverlege Hans Knut Otterstad ved Hovedkontoret sier at det medisinsk sett er viktig å ta alle faresignaler på alvor, slik det ble gjort i dette tilfellet. Han legger til at det samtidig er viktig å ikke skape hysteri omkring spørsmålet.

-Ut fra en faglig vurdering er ikke dette en sak å gå videre med. Jeg anser den som ferdig behandlet. Imidlertid vil jeg anbefale arbeidere som har symptomer som hudallergi eller problemer med luftveiene å oppsøke Bedriftshelsetjenesten eller egen lege, avslutter Otterstad.

Opprydding i maler og blanketter

I høst arbeides det med å forbedre Jernbaneverkets PC-maler i Word, samtidig som det foretas en storopprydding i blanketter og skjemaer. –Bakgrunnen er at vi har fått mange reaksjoner på at malene ikke fungerte som de skulle. De hadde heller ikke den utformingene som var ønskelig. Når det gjelder blanketter og skjemaer må vi først skaffe oss en oversikt over hvor mange slike vi har, og hvor mange av dem vi har bruk for, sier administrasjonsdirektør Ole M Drangsholt.

De reviderte malene skal være klare allerede ved månedsskiftet september – oktober. Malene får ikke nytt utseende, men alt som står der skal nå være korrekt og ikke minst skal de fungere, sier Drangsholt. Ofte har det til nå vært vanskelig å få PC-malene til å fungere som de skal. Dette gjelder maler for blant annet brevark, referater, møteinnkallinger mv.

-Det er også på høy tid med en gjennomgang av Jernbaneverkets blanketter, sier Drangsholt. Det meste av dette har vi arvet fra NSB – systemet og vi har ikke oversikt over hvor mange blanketter som er i bruk. Nå er Ingeniørtjenesten engasjert for å skaffe en total oversikt over dette. Det skal så tas stilling til hvilke blanketter vi trenger og hvordan disse skal se ut. Vi skal også legge ut en del av disse tilgjengelig på PC, slik at utfyllingen kan skje der og det spares trykkeutgifter. Denne storoppryddingen skal være ferdig i løpet av høsten.

Ultralyd på skinner

FOTO:REMMY JØRGENSEN

Den amerkanske ultralydvogna med mannskap fotografert under kjøring på Østfoldbanen på sensommeren. Fra venstre Remmy Jørgensen og amerikanerne John Cocker og Jim Smith.

For første gang brukes amerikansk ultralydteknologi for å avdekke brudd og feil på skinnene. "Sperry" heter doningen, og er på størrelse med et lokomotiv.

AV SINDRE ÅNONSEN

Nå i høst foregår ultralydundersøkelsen av skinnene på Vestfoldbanen og deler av Sørlandsbanen. Også andre baner har tidligere i sommer og høst hatt besøk av ultralydvogna, opplyser tekniker Remmy Jørgensen ved Hovedkontoret. Vogna er utstyrt med to gummihjul hvor det sitter søkere. Disse sender ut ekkoene som avdekker eventuelle feil eller slitasje.

-Søket skjer fra flere vinkler, legger Jørgensen til.

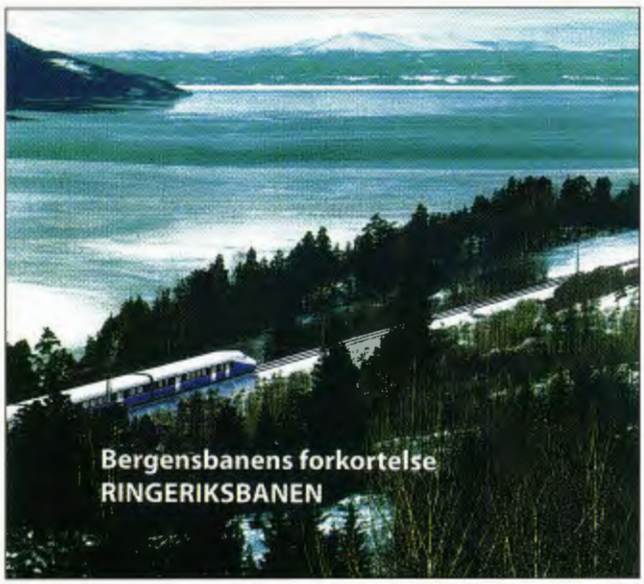
Sporkvaliteten avgjør

Dette er første gang det tas i bruk et amerikansk ultralydtog på norske spor. Tidligere har Jernbaneverket disponert tog fra Sveits til å utføre de samme operasjonene. Men etter planen kommer den effektive "amerikaneren" til å bli værende i Skandinavia i tiden fremover. Hvor hyppig den kommer til å brukes avhenger av skinnekvaliteten på de strekningene som nå undersøkes.

-Er det mer enn 6 feil per 10 kilometer skal det foretas nye undersøkelser også neste år, forteller Jørgensen.

Men enkelte strekninger er gjenstand for enda grundigere ettersyn.

-På Gardermobanen må ultralydundersøkelser gjennomføres to ganger i året på grunn av at banen ikke har isolerte sporfelt, avrunder Jørgensen.



Konsekvensutredning fase to for Ringeriksbanen er nå lagt ut på høring. Det betyr at en viktig milepæl for Bergensbanens forkortelse er passert. Høringsfristen går ut 22. oktober og stortingsbehandling kan skje våren neste år. Ringeriksbanen kan i beste fall stå ferdig i 2007. Stortinget ba i 1996 om at Ringeriksbanen ble utredet gjennom to korridorer, en via Åsa i Ringerike og en over Kroksund i Hole kommune. Det er også Stortinget som bestemmer hvilken korridor som skal velges for banen og som fatter utbyggingsvedtak.

Ringeriksbanen
30 minutter Oslo

AV NJÅL SVINGHEIM

Ideen om en Ringeriksbane er mer enn 100 år gammel. Under planleggingen av Bergensbanen i forrige århundre var det først tanken at banen skulle legges over Ringerike og inn til hovedstaden vestfra, omtrent i samme trase som dagens E-16. Stortinget valgte den gangen, som en midlertidig løsning, i stedet å bygge banen opp til Roa på Gjøvikbanen og følge den inn til Oslo. Helt siden Bergensbanen ble vedtatt har planer og diskusjoner om en kortere jernbane mellom Hønefoss og Oslo dukket opp med jevne mellomrom. Mange hevder at Bergensbanen ikke er ferdigstilt før Ringeriksbanen er bygd. I 1992 vedtok Stortinget å be "Regjeringen forsere arbeidet med innkorting av Bergensbanen (Hønefoss – Oslo) med sikte på oppstart i planperioden 1994 – 1997. " Det ble lagt til grunn at prosjektet ikke skulle fortrenge prioriterte investeringer på Østfold- og Vestfoldbanen eller i Intercitysammenheng. Samferdselskomiteen på Stortinget har senere i sine merknader ved behandlingen av Norsk jernbaneplan merket seg at så rask oppstart av prosjektet "av planmessige grunner ikke har latt seg gjøre, men komiteen forutsetter at oppstart skjer raskest mulig når planarbeidet er fullført."

Dette er bakgrunnen for at Region Sør har laget to hovedplaner for Ringeriksbanen med tilhørende konsekvensutredninger. Konsekvensutredningene, en for hver korridor, legges nå ut til offentlig høring. Trasévalgene innenfor hver korridor fastsettes av kommunene og det lages egne kommunedelplaner i Bærum, Hole og Ringerike kommuner.

Alternativene

Jernbaneverket gir en foreløpig anbefaling av trase sør for Kroksund ved fremleggelsen av konsekvensutredningen. For begge korridorene anbefales den såkalte Skaretlinja. Denne traseen vil gi kortere tunneler enn ved tidligere framlagte traséalternativer. Den lengste tunnelen med dette alternativet blir fra Sandvika til Skaret som er 13,3 kilometer. Også denne tunnelen kan deles opp med en kort dagsone ved Bjørum i Bærum slik at Ringeriksbanens lengste tunnel kan bli på "bare" 9,4 kilometer. Siden konsekvensutredningens fase en er det også nytt at Ringeriksbanen kan få stasjon i Hole uansett hvilken korridor som til slutt velges. Ved å velge Åsa-korridoren kan banen få en stasjon ved Sundvollen sør for Kroksund, mens en stasjon er tenkt lagt til Vik ved Kroksundkorridoren. Denne korridoren omfatter to mulige linjeføringer nord for Vik. Det vestre alternativet er kalt Busundlinja og krysser Storelva ikke langt fra Helgelandsmoen, mens Norderhovlinja går lenger øst og følger E-16 over Steinsletta og krysser Storelva ved Hvervenmoen i Hønefoss. Med det vestre alternativet blir konsekvensene størst for naturinteressene, mens det østre alternativet gjør størst inngrep i forhold til kulturlandskapet.

I Åsakorridoren er det flere mulig linjeføringer og kombinasjonsmuligheter nordover langs Steinsfjorden.

Enkeltspor

Ringeriksbanen er planlagt som enkeltsporet bane med krysningsspor for hver 6-8 kilometer. Banen dimensjoneres for 200 km/t og vil ha en kapasitet på åtte tog i timen. Det er sett på trafikkmodeller for banen som omfatter fjerntog Bergen – Oslo –Halden – Gøteborg, mellomdistansetog Geilo – Oslo – Sarpsborg og lokaltog Jevnaker – Oslo – Moss. På denne måten vil materiellet på Bergens/Ringeriksbanen kunne samkjøres med togene på Østfoldbanen. Stasjoner er planlagt ved Tolpinrud og Vik for Busundlinja, ved Hvervenmoen og Vik for Norderhovlinja og ved Hønengata og Sundvollen for Åsalinja.

For fjerntrafikken på Bergensbanen viser trafikkberegningene at Ringeriksbanen vil kunne gi en trafikkvekst på 200.tusen reisende

Ringeriksbanen:
Lengde: 40, 7 – 47,4 km Sandvika - Hønefoss
Kjøretid: 27 – 31 minutter Oslo – Hønefoss
Kostnad: 3,5 – 4,4 mrd. kroner
Enkeltspor med kryssingsspor hver 6- 8 km
Korter inn Bergensbanen med 58 km (50 min)
To korridorer utredet, via Åsa og over Kroksund
Forventet stortingsbehandling våren 2000
Kan stå ferdig i 2007

Hønefoss

per år, mens lokaltrafikken vil kunne ligge på mellom 1600 og 2500 reisende per dag i åpningsåret, stigende til mellom 2200 og 3400 ti år etter åpningen. Disse tallene forutsetter en stasjon enten på Sundvollen eller Vik. Nytte/kostforholdet for Ringeriksbanen beregnet til mellom 0,6 og 1,0. Dette forholdet vil bli enda bedre dersom f.eks jernbaneutbygginger får samme merverdiavgift som riksvegutbygginger.

Ringeriksbanen er beregnet å koste om lag 3,5 milliarder kroner. Den korter inn Bergensbanen med 58 kilometer og gir alene nesten en time kortere reisetid.

Kartene viser Ringeriksbanens traséalternativer innenfor de to korridorene som er utredet.

Slik vil Ringeriksbanens trase ta seg ut ved Skaret mellom Sandvika og Kroksund. (illustrasjon : Fjellanger Widerøe as)

Jubileum over slit og tek

En kjempeutfordring, både rent menneskelig og i teknisk forstand, er det som skal markeres når Jernbaneverket Region Nord og NSB BA markerer Raumabanens 75-årsdag 29. november.

AV STIG HERJUAUNE

Hovedattraksjonen ved 75-årsjubileet blir avduking av en statue av Rauma-rallaren. Statuen skapes på Sunnmøre av kunstneren Ola Stavseng. Statuen blir en full-skala modell av rallaren i arbeid på sporet.

Jubileumsstatuen skal stå i parkanlegget i tilknytning til Åndalsnes stasjon.

Det var Rauma Kulturlag som tok initiativet til innsamling til statuen. Jernbaneverket dekker halvparten, mens kommuner og fylker tar resten av kostnadene.

Veterantog med "Stortysker" Type 63a 2770 (tilhørende Norsk Jernbanemuseum og satt i stand av Norsk Jernbaneklubb avd. Rogaland) klar til avgang fra Åndalsnes stasjon i sommer.

Fra ide' til realitet

Raumabanen ble foreslått allerede i 1872. Det var Romsdals Amtsformandskab som i sak nr. 60 behandlet spørsmålet med følgende utspill:

"Forslag om Nedsættelse af en Commision med hverv at virke for Jernbaneanlæg gjennem Romsdalen og Gudbrandsdalen. Skrivelse til Amtsformandskabet fra Foged Daae og R. Aarflot af 12te Mai. Beslutning: Continnations Indstilling eenstemmig bifaldt".

I årene som kom ble det av interesserte kommuner og private tegnet aksjer for til sammen 496.532 speciedaler.

Først i 1908 inngikk Raumabanen i Stortingets jernbaneplan. Og da skjøt også planlegging og gjennomføring skikkelig fart.

Trafikkstyrer Gunnar Stenseth i Åndalsnes på gammel dressin utstilt i anledning jubileet.

Utfordrende

Anlegget ved Raumabanen startet i 1912, og ble ferdigstilt høsten 1924. Sluttregninga kom på 50 millioner kroner, og det var utført over 14 millioner arbeidstimer på strekningen Dombås – Åndalsnes (114 km).

Anlegget ved Raumabanen var en, etter tiden, teknisk utfordring. Flere imponerende steinbroer og en av de få vende-tunnelene i norsk jernbanehistorie, Stavem vendetunnel, ble bygget med til dels antikverte arbeidsmetoder.

Trass i mange tekniske utfordringer, var det nok de samfunnsmessige problemene som skapte anleggets største utfordringer. For det første raste 1. verdenskrig midt i anleggstida, noe som førte til en generell mangel på stål, kull og dynamitt. Dette førte til at man måtte benytte seg av gamle jernverkskunster som å brenne trekull for sprenging.

Nedgangstida etter krigen førte også til at hele anlegget til tider stod stille i påvente av materialer som skinner, plater, skinnespiker og stålkonstruksjoner. I tillegg ble det forbudt å ta inn lokal arbeidskraft i onnetidene, da det kom forordning om tvangsdyrking av jord. Problemene som oppstod førte selvfølgelig til sprekk både i budsjetter og framdriftsplaner.

Anlegget bød på fysiske utfordringer i et ytterst krevende landskap, noe som fikk sin pris. Seks mann omkom i anleggsperioden. Ved åpningen av banen i 1924 ble det avduket en minnebauta over de omkomne. Under årets markering vil det også bli foretatt kransenedleggelse på bautaen over de omkomne på Verma stasjon.

Jubileum

Feiringen av de første 75 år på Raumabanen har allerede startet. Jernbaneverket Region Nord og NSB BA markerte i fellesskap

iske utfordringer

ALLE FOTO: STIG HERJUAUNE

starten på jubileumsåret med "åpen stasjon" på Åndalsnes i sommer. Det var de reisende, bosatte i Åndalsnes og Raumabanen som var utgangspunktet for denne dagen. Det ble servert kaffe og kaker til alle besøkende, samtidig som damplokomotivet (stortysker) kjørte prøveturer med barna. I tillegg var det en større modelljernbane-utstilling på stasjonen, samt utstilling av bilder, bøker og plakater.

Den offisielle markeringen foregår imidlertid 29. november. Spesielt inviterte bringes per bane fra Bjorli til Åndalsnes med historisk guiding ned dalen. På Åndalsnes stasjon blir det avduking av rallar-bautaen. Dagen blir avsluttet med en offisiell middag for den samme gruppen. Banesjef Knut Haugen avslører også at de ansatte på banen skal settes pris på nettopp denne dagen...

Veterantoget passerer Stuguflåten bru, en av banens flotte steinvelvsbruer.

Illustrasjonene viser hvordan brua over Sandvikselva kan ta seg ut når den står ferdig.

ILLUSTRASJON:AAS-JAKOBSEN/ARKITEKTSKAP AS

Nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker tar form på papiret. Nå står valget mellom bue- eller bjelkebru over Sandvikselva. Den første av de to eksisterende bruene planlegges erstattet i 2002. Den neste cirka ett år senere.

Bue- eller bjelkebru over

TEKST: ØYSTEIN GRUE

To 150 meter lange enkeltspor-bruer over Sandvikselva skal erstattes med to dobbeltspor-bruer bygd som en samlet konstruksjon for fire spor. Bruene er en del av en større og sammenhengende konstruksjon som strekker seg fra Sandvika stasjon til sporene treffer terrenget ved Jongsåsen. Strekning ligger i sin helhet over eksisterende sideterreng, og går gjennom sentrale deler av Sandvika. Utfordringen for byggherre Jernbaneverket Utbygging er at utformingen skal være et tilskudd til miljøet i Sandvika.

I de to alternative løsninger, utarbeidet av rådgivende ingeniør Aas-Jakobsen / arkitekt Arkitektskap AS, vektlegges kvalitet både i den store og lille skala. Valg av materialer blir spesielt viktig. Byggherre legger opp til at brutype avgjøres i arbeidet med reguleringsplanen.

Glass

Det visuelle miljøet i Sandvika er svært sammensatt. Med behov for støyskjerm opptil to meter over skinnegang, blir oppgaven å gi bruene og landkar en rolig og samlende utforming både i materialvalg og konstruksjon.

Transparent glass i støyskjermen vurderes å inngå som et viktig element og kontrast til den massive brukonstruksjonen.

Ny gangvei i Sandvika

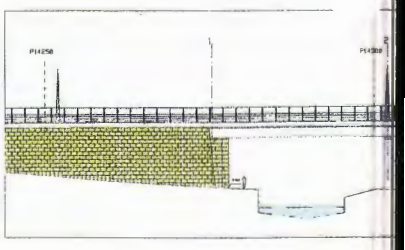
Forprosjektet som fører frem til valget mellom bue- eller bjelkebru over Sandvikselva, omfatter strekningen mellom Sandvika stasjon og E16. Her legges de to nye hurtigstogsporene på hver side av Drammenbanen i samme nivå som denne. Prosjektet starter ved Sandvika stasjon der den nye sporgeometrien kobler seg til eksisterende cirka midt på plattformen. Videre mot vest omfatter prosjektet nye bruer over Sandvikselva, utvidet fylling langs Sandvika Vest og nye bruer for hurtigtogsporene over E16.

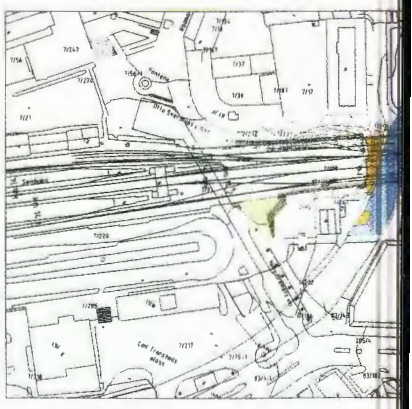
Bærum kommune ønsker å etablere en ny gangvei under jernbanen som forbinder Sandvika Vest med Elias Smiths vei.

Historikk

I dag krysses Sandvikselva med to seperate stålbruer. Bru for inngående spor ble bygget omkring 1890 og senere ombygget i 1916. For utgående spor ble bruen laget i 1958. Begge bruene er bygget opp av platebærere og understøttes av pendelsøyler på steinfundamenter, som står på svevende trepeler.

Ved utvidelse til to spor i 1958 ble det østre landkaret bygget i armert betong, forblendet med granittblokker. Landkaret står delvis oppå nordre vingemur til det gamle landkaret, bygget av store granittblokket murt i forband.



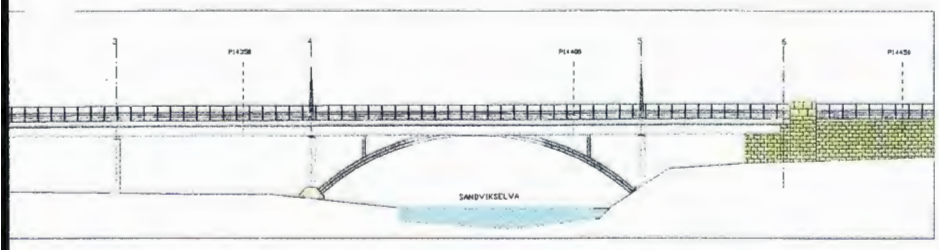


Sandvikselva

Begge bruene har typisk spennvidder på ca. 23 og 25 meter.

Jernbaneverket Utbygging gikk nylig ut i media og loddet interessen for de eksisterende bruene over Sandvikselva. Både enkeltpersoner, foreninger og kommuner har meldt seg.

- Vi ønsker i første omgang å få kontakt med interessenter som virkelig kan få nytte av en rimelig bru, sier prosjektleder Jon Lillegjære til Kjøreveien.



Kartet viser traseen fra Sandvika stasjon og vestover.

Typeaksept for type 73

FOTO: MARIT FAGERLI

Type 73 har vært på en rekke prøveturer allerede. Her passeres Begna bru i Hønefoss.

Krengetogene av type 73 fikk sin typeaksept 20. september og er dermed godkjent for trafikk. Seksjonssjef Erik Halland ved materiellsikkerhetsseksjonen på Hovedkontoret opplyser at arbeidet med typeaksepten for type 73 har gått etter planen.

AV NJÅL SVINGHEIM

I stor grad bygger arbeidet med type 73 på det arbeidet som ble gjort med dokumentasjon av sikkerheten på flytogene, sier Erik Halland. De to togtypene er i stor grad lik hverandre og vi har konsentrert arbeidet rundt de identifiserte forskjellene mellom dem. Det gjenstår fortsatt noen målinger i forbindelse med type 73, og aksepten blir gitt med betingelser om at enkelte ting som ennå ikke er dokumentert blir utført.

Prøvekjøringene med NSB BAs nye krengetogsett, type 73, har allerede pågått en tid. I løpet av september skal tre togsett være levert, mens det fjerde av i alt 16 slike sett kommer i oktober. Fra første november skal de som kjent settes i trafikk mellom Oslo og Kristiansand. Fra starten av med to avganger i hver retning daglig. I januar skal type 73 settes inn på Dovrebanen og fra juni neste år også på Bergensbanen. Kjøring på Bergensbanens høyfjell kommende vinter må avtales med Region Vest på forhånd da den ekstra vinterberedskapen for krengetogene ikke vil være på plass før vinteren 2000/2001. Typeaksepten gjelder for alle (elektrifiserte..) strekninger med unntak av Flåmsbana.

Kabelanlegget Grong – Mosjøen fullført

FOTO: KURT BAKKAVIK

Fv: Anleggsleder Bjørn Sørum, Oppsynsmann Halvor Songe og byggeleder Ronny Stene. I gravemaskinen: Asbjørn S Bjørhusdal.

I sommer har arbeidet med den siste delen av kabelanlegget Grong – Mosjøen pågått. Om lag 10.oktober skal strekningen Svenningdal - Sefrivatn være klar, og dermed ligger det fiber- telefon- og fjernstyringskabel hele veien fram til Mosjøen. Telefonkabelen skal tas i bruk i november, mens det er uklart når strekningen nord for Grong skal få fjernstyring. Det forteller anleggsleder Bjørn Sørum fra produksjonsavdelingen i Mosjøen, som i sommer har stått for arbeidet med kabelanlegget fra Trofors til Sefrivatn. Arbeidet har gått helt etter planen og strekningen Svenningdal – Sefrivatn har kostet om lag 10 millioner kroner. Hele strekningen fra Grong til Mosjøen er 186 kilometer.

Ingeniørtjenesten blir BanePartner

Når Ingeniørtjenesten i Jernbaneverket flytter inn i nye lokaler på Stortorvet i november, skal enheten også skifte navn til BanePartner. Leder av Ingeniørtjenesten, Lars Mørk, sier at målet med navneendringen er å gi forretningsenheten et internt løft og å tydeliggjøre at BanePartner driver på forretningsmessig grunnlag i konkurranse med andre rådgivende ingeniørfirmaer.

Ingeniørtjenesten har i dag 143 ansatte og oppsto som avdeling i det gamle NSB Bane i januar 1992. I fjor hadde virksomheten 85 % av sin omsetning fra andre enheter i Jernbaneverket.

–Vi skal fortsatt levere rådgivende ingeniørtjenester innen alle jernbanetekniske forhold også etter navneendringen, sier Lars Mørk som gjerne vil komme tilbake og presentere BanePartner nærmere senere.

Eidsvoll Verk endelig åpnet

FOTO: SVEN GOLL

Ordfører Alf S. Engebretsen i Eidsvoll skjærer over snora til Eidsvoll Verk stasjon. Direktør Øystein Svendsen i NSB Kortdistanse og regionsjef Jens Melsom i JØ bivåner det hele.

Mens de fleste var opptatt av Romeriksportens åpning, skjedde også en liten togrevolusjon i Eidsvoll. For å komme åpningen av "porten" i forkjøpet ble Eidsvoll Verk stasjon høytidelig åpnet fredag, vel 44 timer før det første toget skulle stoppe på stasjonen. I ti måneder har togene bare sust forbi, nå har befolkningen i området fått sitt etterlengtede togtilbud.

AV KJELL BAKKEN

Eidsvoll Verk stasjon ved Råholt i Eidsvoll ligger på den nye banen mellom Gardermoen flyplass og Eidsvoll stasjon. Åpningen er historisk i en forstand. Foruten den nye stasjonen på Gardermoen er det for første gang på 20 år bygget en ny stasjon som ikke kommer som erstatning for en gammel.

Stasjonen har stått ferdig i ti måneder, men NSB Kortdistanse har ikke hatt mulighet til å trafikkere stasjonen før åpningen av Romeriksporten. Den høytidelige åpningen ble foretatt av ordfører Alf S. Engebretsen i Eidsvoll. På åpningen redegjorde regionsjef Jens Melsom i Jernbaneverket Region Øst om tilblivelsen av stasjonen og direktør Øystein Svendsen i NSB Kortdistanse orienterte om rutetilbudet.

Ordfører Engebretsen understreket at ventetiden har vært lang for befolkningen på Råholt, Eidsvoll Verk og Sagmoen. I ti måneder har man sett togene bare suse forbi, men endelig vil noen av dem stoppe. Rundt 5000 mennesker bor i området rundt stasjonen. Her skjer også mesteparten av befolkningsveksten i Eidsvoll og presset på kommunen er blitt stort etter utbyggingen av Gardermoen.

Stasjonen er bygget av NSB Gardermoenbanen AS, men ble med på kjøpet da Jernbaneverket overtok strekningen fra flyplassen til Eidsvoll. Eidsvoll Verk stasjon har vært et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen Akershus, Akershus fylkeskommune og NSB Gardermobanen. Blant annet er det brukt 25 millioner kroner av fylkeskommunale kollektivmidler til stasjonen som foruten spor og perronger også er opparbeidet med stor parkeringsplass og oppstillingsplass for busser og taxi. Totalt har stasjonen kostet 30 millioner kroner.

Eidsvoll Verk vil få en avgang med lokaltog i hver retning hver time fra kl. 06.00 om morgenen til 01.00 om natta. Reisetiden fra stasjonen til Oslo S er 47 minutter med stopp på Gardermoen, Kløfta, Lindeberg, Leirsund, Frogner og Lillestrøm. Dette lokaltoget kjøres gjennom Romeriksporten.

MYRDAL

ALLR FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Jernbaneverkets folk på Myrdal håndterer tusenvis av sykler, det blir mange turer inn og ut av togsettene.

100% Jernbaneverket

Myrdal stasjon på Bergensbanen har stortrafikk av turister til og fra Flåmsbana i sommersesongen. Men også tusenvis av sykler og 55 rutemessige tog skal håndteres ved stasjonen der samtlige ansatte tilhører Jernbaneverket.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det vanlige ved stasjoner av Myrdals størrelse er at NSB BA selv har ansatte til å ta seg av billettsalg og reisegods. På Myrdal gjøres dette av Jernbaneverket på oppdrag for NSB BA. Myrdal er en spesiell stasjon på flere måter. Her det store utfordringer både sommer og vinter, men de er av totalt forskjellig art. På sommeren er det godt og vel 350.000 reisende med Flåmsbana, de aller fleste av disse skal av og på togene på Myrdal, det er tusenvis av sykler som skal håndteres og det er et svært internasjonalt miljø på perrongen! Om vinteren er det været med snø, vind og ras som er de store utfordringene på Myrdal, forteller gruppeleder Gulleik Ølmheim på Myrdal. Han er en av få som virkelig er fra Myrdal. Stedet er uten bilveg og var på samme måte som Finse et sted bebodd av jernbanefolk og deres familier. Ølmheim gikk selv på barneskolen på Myrdal som var i drift helt til rundt 1980.

Det er folksomt på Myrdal, -hele sommersesongen!

Alle varer med toget

Stasjonen har veldig varierte arbeidsoppgaver, forteller Ølmheim. De består i vanlig sikkerhetstjeneste i forbindelse med toggangen, salg av billetter, drift av postfilialen, ekspedering av reisegods og sykler og opplysningsvirksomhet/turistinformasjon. Flere større turistbedrifter får alle sine varer med jernbanen. Det gjelder Vatnahalsen høyfjellshotell, Myrdal fjellstue og caféen på Myrdal. For å greie alt dette har Myrdal seks ansatte i turnus på sommeren. Det inkluderer sesonghjelp som leies inn og gjerne er sønner eller døtre av jernbanefolk som her får en attraktiv sommerjobb. Det er stort sett de samme som kommer igjen hvertår...

Reiseselskaper

På Bergensbanen og Flåmsbana er det hver dag om sommeren flere store reiseselskaper som krever spesialbehandling. Folkene på Myrdal må derfor også merke vognene (inngangsdørene) på flåmsbanetogene med reiseselskapenes navn, slik at de vet hvor de skal sitte. Hver morgen kommer det oversikter over reiseselskapene fra et eget gruppereisekontor i Bergen.

Gruppeleder Gulleik Ølmheim berømmer det gode samarbeidet blant stasjonens ansatte.

Gulleik Ølmheim berømmer det gode samarbeidet og den gode ånden som råder på Myrdal. Her tar alle i et tak og hjelper hverandre. Myrdal er en hektisk og trivelig arbeidsplass, avrunder gruppelederen.

Tinnosbanen feiret

Også Tinnosbanen ferier jubileum i år, banen er jevngammel med Bergensbanen og altså 90-år. Lørdag 7. august var det klart for jubileum med veteran-tog og ferjetur på Tinnsjøen. Det ble en stor opplevelse.

FOTO: AUDUN HASVIK

Jernbaneferja Storegut har ankommet ferjeleiet på Tinnoset. Her kjørte godstogene til og fra Rjukan om bord i ferja fram til sommeren 1991. Bildet til venstre: Ivar Hagland la vekt på Jernbanverkets ansvar for å forvalte jernbanehistorien på en god måte i sin tale ved Tinnosbanens 90-årsjubileum.

AV SINDRE ÅNONSEN

Jernbaneverket Region Sør arrangerte jubileet i samarbeid med Hydro Notodden og Notodden Utvikling AS(NUAS). Rundt 120 feststemte ansatte og gjester deltok på markeringen som startet på formiddagen ved den gamle stasjonsbygningen på Notodden (i dag administrasjonsbygget til Hydro). En historisk fotomontasje dannet rammen for åpningen av jubileet. Taler ble det også. Først ved forvaltningsdirektør Ivar Hagland i Jernbaneverket, deretter ved Hydro Notodd-ens direktør og sist ved NUAS.

Fortid og nåtid

Hagland la i talen sin vekt på Jernbane-verkets ansvar for å forvalte jernbane-historien på en skikkelig måte. Han takket også Hydro og særlig Bedriftshistorisk Samling på Notodden for aktiv deltakelse under forberedelsene til jubileet. Direktør Per Otterdahl Møller i Hydro Notodden understreket på sin side den viktige rolle Tinnosbanen hadde spilt i selskapets arbeid med å bygge opp industrivirksomheten på Rjukan og Notodden. Lars Gjendemsjø i NUAS håpet på et utvidet chartertilbud på banen, og så for seg et samarbeid mellom reiselivsoperatører og det planlagte Time-toget. Per i dag er den største aktiviteten å finne på andre siden av Tinnsjøen, på Rjukanbanen.

Til Tinnoset

Etter talene gikk turen til Tinnoset med veterantog. I vogner av høy klasse ble de inviterte fraktet tre mil gjennom variert terreng til vakre Tinnoset stasjon. Folk gikk deretter om bord på den restaurerte jernbane-ferja "Storegut" der det ble servert reker med godt drikke til. Værgudene viste seg fra sin bedre side. Skydekket lettet og knallblå himmel kom til syne. Tid til et historisk tilbakeblikk ble det også. På stedet der ferja "Hydro" med tungtvann om bord ble senket av norske sabotører i 1944, blåste kapteinen i fløyta til minne om de sivile liv som gikk tapt. Et foredrag om aksjonen ble også gitt om bord. Torgeir Syverstad, hvis far var med i motstandsbevegelsen på Rjukan, formidlet sabotasjehistorie fra en nær fortid. Den jobben gjorde han overbevisende etter at sabotør Knut Lier-Hansen måtte melde forfall.

Hjem

Klokken tre på ettermiddagen rullet vognene fra Norsk Museumstog inn på Notodden stasjon, og folk kunne reise hver til sitt. Litt skuffende var det at ikke mer enn snaue 50 personer fra Jernbaneverket (inklusive følge) stilte på jubileet. Ferieavvikling får ta noe av skylden, men det er all grunn til å etterlyse en smule mer entusiasme i forbindelse med denne type arrangementer. Men nok om det. De som var med reiste hjem med et trivelig sommerminne i kofferten.

Jubileumstoget har ankommet Tinnoset stasjon med stasjonsbygning i laftet tømmer.

LITT HISTORIE

Tinnosbanen, som er en del av den tidligere transportåren mellom Rjukan og Notodden, ble opprinnelig bygget av Norsk Hydro som et ledd i industriutbyggingen på Rjukan og Notodden. Banen ble påbegynt i 1907, og etter impone-rende halvannet års arbeid stod banen ferdig 9. august 1909. I 1911 ble banen elektrifisert. Staten overtok banen i 1955. All ordinær trafikk på banen ble lagt ned i 1991, men fremdeles foregår det sporadisk chartertrafikk på strekningen. Øvrige fakta finner du i boken "Rjukanbanen – på sporet av et industrieventyr"(Maana Forlag) eller "Banedata 94" (Norsk Jernbaneklubb).

FOTO: NJÅL SVINGHEIM

Få sporveksler ligger i så naturskjønne omgivelser som denne.

Flagg, "stærkasser" og stor trafikk på Berekvam

Berekvam stasjon på Flåmsbana er den eneste gjenværende stasjonen der innkjørsignalene gis ved håndsignaler. Det betyr mye springing for vakthavende TXP, stasjonen har nemlig ti daglige togkryssinger om sommeren.

AV NJÅL SVINGHEIM

Det er idyllisk i Flåmsdalen en godværsdag i juli. På Berekvam råder fossebrus, grønn frodighet –og syklister på Rallarvegen grunnen. Stasjonen ligger temmelig nøyaktig midtveis mellom Flåm og Myrdal og er helt nødvendig for å kunne avvikle trafikken på Flåmsbana. Krysningssporet ble forlenget for få år siden da toglengdene på banen måtte økes for å ta unna den stadig økende turisttrafikken sommerstid. I år ser den forresten ut til å slå alle rekorder.

Jorunn Seim er vanligvis stasjonert i Bergen, men om sommeren føler hun seg mest hjemme på Flåmsbana. Hun har nær familie bosatt like ved stasjonen på Berekvam og tjenestegjør både der og i Flåm. –Det er nesten som å være på ferie å komme hit til idylliske Flåmsdalen for å jobbe om sommeren, sier Jorunn, -i hvert fall er det en fin avveksling, legger hun til. Berekvam stasjon er betjent fra mai til september. Da er det sommerruter på Flåmsbana med ti tog i hver retning, -og ti togkryssinger på Berekvam. Steinar Heimnes, som tok over vakten fra Jorunn Seim da Kjøreveien var på besøk, forteller at normal prosedyre ved togkryssingene er å ta inn toget som kommer nedenfra Flåm først. Da må grønt flagg settes opp i signalkassen, eller "stærkassa" som den så treffende ble kalt før tiden da dette var vanlig prosedyre ved kryssinger på mindre stasjoner, og TXP må passe på ved sporvekslene mens toget kjører inn på stasjonen. Sporvekselen blir deretter lagt over igjen, så går turen opp til øvre enden av stasjonen for å gjenta prosedyren der med toget som kommer ovenfra Myrdal. Kjøretillatelse til lokførerne gis over radio på grunn av vanskelige siktforhold ved stasjonen.

Sommerstid er det ikke bare på togene det befinner seg turister i Flåmsdalen. Også

JERNBANEVERKET
REGION VEST
29 JUL 1999
TXP BEREKVAM

mange syklister og fotturister tar turen innom den lille gulmalte stasjonen på Berekvam. Opplysninger om både togtider og utallige andre spørsmål blir besvart etter beste evne , men togbilletter må kjøpes på toget.

Selv om det blir mange kryssinger og mye av de samme oppgavene som gjentar seg, mener både Seim og Heimnes at det er trivelig å være Berekvam, især nå været er som denne dagen og det også blir tid til noen rolige stunder i solveggen mellom slagene.

Trafikkstyrerne Steinar Heimnes og Jorunn Seim liker seg på Berekvam.

Blink skudd

Tog 602 passerer bru over Strandelva ved Lundarosen like vest for Voss 27 august.

Steinvelvsbrua ble bygd i åra 1899 – 1902 og er 59 meter lang. Bildet er innsendt av Svein Ulvund.

Det første jernbane-EM i fotball

For første gang deltok NJIF i sommer i USIC- mesterskapet i fotball, eller europamesterskapet i jernbanefotball. Norges lag kvalifiserte seg til denne turneringen etter at det vant Nordisk mesterskap 1997 i Sverige.

Det var med store forventninger vi møttes på JIL Groruds gressbane for en liten finpuss av formen. Her hadde vi en treningsøkt, hvor det ble trent på diverse formasjoner som skulle brukes i Frankrike. I tillegg fikk vi muligheten til å bli litt bedre kjent før alvoret startet. Etter denne treningen reiste vi til Gardermoen, hvor vi overnattet. Tidlig neste morgen reiste vi med fly til Paris. Videre bar ferden med TGV- tog til St. Nazair. Den siste delen av reisen ble unnagjort med buss til St Brevin hvor mesterskapet skulle arrangeres.

I St Brevin ble vi innlosjert i hytter på en campingplass. Vi var litt misfornøyd med standarden, men dette ordnet seg etter hvert.

Den første dagen var det ikke så mye annet på programmet en ett teknisk møte. Neste dag var det en høytidelig åpningsseremoni med en del underholdning. Denne ble holdt på campingplassen hvor vi bodde. Senere på dagen skulle vi spille vår første kamp.

Ivar Nystuen og Erik Nystuen med pokalen laget fikk for åttende-plassen

Turneringen ble spilt med to grupper a fire lag. Det ble her spilt enkel serie. Deretter ble det finale mellom vinner av puljene , bronsefinale mellom de som ble nr. 2 osv .Vi hadde havnet i pulje 1 med Frankrike, Slovakia og Bulgaria. Den andre puljen bestod av Russland, Hellas, Nederland og Belgia.

Vår første kamp var mot vertsnasjonen Frankrike. Kampen ble spilt på en fantastisk fin gressbane. Kampen viste seg å bli jevn og hard. Allerede etter ti minutter måtte Arild Broberg forlate banen med ribbensbrudd. Frankrike tok ledelsen tidlig i første omgang på ett frispark fra langt hold. Her hadde vi en litt for liten mur til å dekke målet vårt. Litt senere i omgangen utlignet vi etter at Erik Nystuen hadde spilt Morten Mattson. igjennom. Han lobbet iskaldt over keeper og i mål. Rett før pause kom Frankrike igjen i ledelsen. Det var en corner som ble nikket kontant i mål. Andre omgang ble jevn med noen få sjanser til begge lag. Det ble ikke flere mål. Derfor ble resultatet at vi tapte 2 - 1. Vi var enige om at Frankrike tross alt vant en fortjent seier, men at vi hadde gjennomført en god kamp.

Neste kamp var mot Slovakia. Resultatet ble 3 - 1 til Slovakia. Vi følte at dette var en kamp vi minst burde ha fått med oss ett poeng fra.

Vår siste kamp i gruppespillet var mot Bulgaria. Her tapte vi 5 - 1. To harde kamper satt nok i beina.

Vi tapte altså våre tre kamper i gruppespillet, derfor måtte vi spille om 7 - 8 plassen. Motstandarden her var Nederland, og det ble nytt 5 - 1 tap.

Våre to beste kamper spilte vi mot Slovakia og Frankrike. De ble henholdsvis nr. 1 og nr. 3 i turneringen. Det viser at vi ikke var så langt bak som fire strake tap viser. Med marginene litt mer på vår side kunne vi ha hevdet oss enda bedre enn vi gjorde. Vi hadde

Norsk Jernbanemusikkforbund spør

Norsk Jernbanemusikkforbund har i den senere tiden merket en viss motvilje blant enkelte NSB/JBV ledere mot å bruke bedriftens egne musikkorps når bedriften skal feire seg selv. Det som fikk begeret til å renne over for undertegnede var åpningen av Romeriksporten 22. august. Her opplevde vi at NSB ledelsen benyttet seg av Sinsen Ungdomskorps når de har et flott musikkorps innen egne rekker, nemlig Jernbanens Musikkorps Oslo. For mange av oss jernbanemusikere som fremdeles har et hjerte for denne bedriften føltes dette som et svik.

Hva er det Sinsen Ungdomskorps har som Jernbanens Musikkorps Oslo ikke har? Så vidt vi vet er det kun drillpikene som skiller disse korpsene. Men vi er sikre på at hvis NSB ledelsen ønsker denne typen underholdning, kan JMK Oslo stille med like flotte jenter i front ved neste korsvei.

De syv jernbanemusikkorpsene sliter også med å skaffe seg uniformer da vi ennå bruker de gamle NSB uniformene. Derfor var det med forbauselse en kunne se i nyhetene tirsdag 15. juni at NSB hadde gitt bort "gamle" konduktøruniformer til Hofsereng Musikkorps. Det er flott at NSB/JBV støtter musikkorps, men var dette en melding til oss i jernbanemusikken at bedriften ikke ønsker å støtte bedriftens eget musikkliv? I så fall tar bedriften ett langt skritt bort fra det som tidligere NSB/JBV ledere har ment – at fritidsorganisasjonene er en berikelse for bedriften.

Det er ikke mange bedrifter som kan skryte av at de har syv musikkorps rundt om i landet, i tillegg til flere sangkor. At flere av våre medlemmer ikke er NSB / JBV ansatt er riktig, men utrolig mange av dem er i familie med NSB / JBV ansatte. At disse i tillegg er framragende P.R. ambassadører for bedriften er noe ledelsen ikke har greid å utnytte.
Etter negative signaler fra enkelte NSB / JBV ledere ønsker vi svar på følgende spørsmål: Ønsker NSB / JBV ledelsen i framtiden at jernbanemusikkorpsene skal være en positiv del av bedriftens fritidstilbud?

I så fall håper vi innen Norsk Jernbanemusikkforbund at ledelsen legger forholdene bedre til rette for korpsene både når det gjelder øvingslokaler, uniformering og at korpsene kan komme å spille på sine respektive jernbanestasjoner uten å føle at de ikke er velkommen. Vi ber om et svar på ovennevnte spørsmål så snart som mulig.
Til slutt en bønn til alle som har uniformer av den "gamle" sorten hengende i skapet.Kontakt ditt lokale jernbanemusikkorps og uniformen kan igjen komme til heder og verdighet.
Navn og telefonnr.til korpsene:
JMK Narvik: Roger Svendsen, 76 94 36 03
JMK Trondheim: Steinar Jørstad. 72 88 90 12
JMK Hamar: Terje Berntzen. 62 52 47 10
JMK Oslo: Mette Norheim, 22 29 26 14
JMK Drammen: Kjell N. Nilsen, 32 81 97 08
JMK Stavanger: John H. Nilsen, 51 56 17 89
JMK Bergen: Inger S. Olsen, 55 91 52 26
Ring og vi henter.

Norsk Jernbanemusikkforbund
Steinar Jørstad Sven Erik Larsen

faktisk fryktet at de lagene vi skulle møte var mye bedre enn de var. Vi hadde hørt historier før avreise at det var flere land som stillte med profesjonelle spillere.

Totalt sett var Jon Inge Myhre vår beste spiller i denne turneringen.

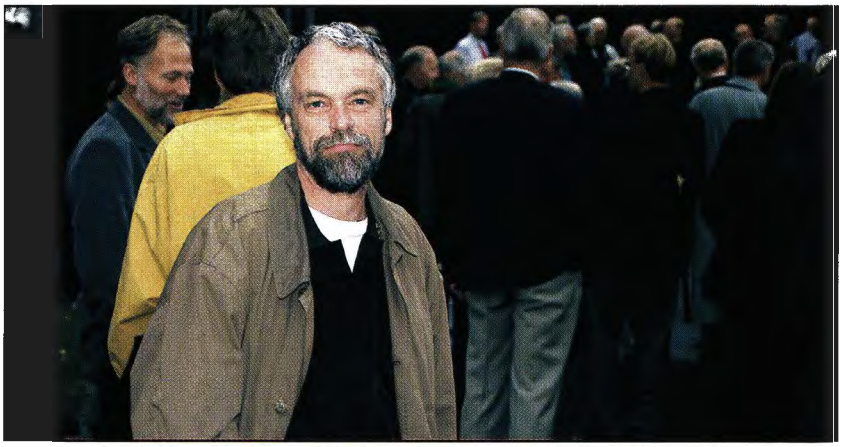
I tillegg til å spille fotball, ble de også tid til mye sosialt samvær. Vi var på Sightseeing i området rundt St. Brevin. Litt shopping ble det også tid til .

Til tross for fire tapte kamper var det en fin og positiv gjeng å reise med. Jeg vil få takke alle for en veldig fin tur. Håper vi ser de fleste igjen under Nordisk mesterskap som skal arrangeres i Danmark 10-12 september.

På det norske laget: Hans Roar Nilsen Reiseleder JIL Trondheim, Henning Lirhus JPS Bergen Lagleder, Einar Kallhovd JIL Kristiansand Dommer, Tore Løvland JIL Kristiansand, Erik Nystuen JIL Kongsvinger, Ivar Nystuen JIL Kongsvinger, Geir Skarstein JPS Bergen, Ole Jacobsen JIL Grorud, Svein Simensen BIL Stasjons kameratene Drammen, Morten Mattson Gardermobanen IL , Tony Hillersøy JPS Bergen Roger Venner JIL Hamar, Arild Broberg JIL Stavanger, Jon Inge Myhre JIL Trondheim, Ola Nylend JIL Kongsvinger, Bjørn Kårvatn BRØ Bil, Sten Åke Johansen JBIL Mo I Rana, Morten Brohjem JIL Hamar, Andre Rondestvedt HIL NSB, Jarle Skjelde JPS Bergen, Tor Kristoffersen BRØ Bil

Henning Lirhus

NJS 125 år



Museumssjef Andreas Dreyer ved Norsk Jernbanemuseum kunne ta i mot godt over 100 deltakere på NJS' jubileumsarrangement 27.august.

Forum for nordisk jernbanesamarbeid feiret sitt 125 årsjubileum den 27 august. Feiringen skjedde med arrangementer også i Sverige og Finland samme dag, mens danskene hadde lagt sin markering til lørdag 28. august. Jubileet ble altså markert i hvert enkelt land og den norske avdelingen startet sin feiring med å avlegge Jernbanemuseet på Hamar et besøk på formiddagen. Der ble det gjennomført et program med orientering om museets utstillinger og framtidsplaner. Deretter gikk turen til Gardermoen hvor det var tid til å bese flyplassen og jernbanestasjonen før Jernbanedirektør Steinar Killi holdt et engasjerende foredrag om hvorfor det var viktig å bygge jernbane til den nye hovedflyplassen. Killi var tidligere prosjektdirektør i Samferdselsdepartementet for Gardermoutbyggingen. Adm. Dir. i NSB BA, Osmund Ueland tok over etter Killi og snakket om erfaringene med togtrafikken til flyplassen så langt og om NSB BAs framtidsplaner med blant annet beskrivelse av de nye togproduktene. Deltakerne reiste så videre med flytoget til Nationaltheatret der det var omvisning i den nye stasjonen og orientering om arbeidet med den ved utbyggingsdirektør Jon Frøisland. Før middagen i den nye stasjonen som åpner i desember, fikk man et innblikk i NJS' 125–årige historie ved redaktør Bjørn Holøs. Over 100 medlemmer av NJS deltok. Ivar Hagland leder den norske avdelingen av NJS.

KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket

ANSVARLIG REDAKTØR:

Sigurd Sandvin

REDAKSJON:

Njål Svingheim, redaktør, linje 55156
Stig Herjuaune linje 72525
Sindre Ånonsen, linje 75707
Kjell Bakken, linje 57573
Øystein Grue, linje 55933

ADRESSE, REDAKSJONEN:
Kjøreveien v/ Svingheim
HK, 0048 Oslo
Epost: Njal Svingheim@jbv.no

UTGITT AV :

Jernbaneverket, 0048 OSLO
Pilestredet 19

OPPLAG: 5.500

Layout:

Axentum kommunikasjon, Arne Eidal

Trykk:

Falch Fargetrykk, Oslo

Distribusjon:

Kontortrykk, linje 51062/3

Informasjon i Jernbaneverket:

HOVEDKONTORET

Informasjonsdirektør Sigurd Sandvin
(22 4)5 51 55

Region Øst

Kjell Bakken (22 4) 57573

Region Nord

Stig Herjuaune (72 5) 7 25 25

Region Sør

Arne Habberstad (32 2) 7 55 80

Region Vest

Truls Hegrenæs (55 9) 6 61 00

JBV Utbygging, Oslo

Øystein Grue (22 4) 5 59 33

JBV Utbygging, Drammen

Ronald Holmstrøm (32 2) 7 57 98

Jernbaneverket

Banecup '99

Ingeniørtjenestens vinnerlag i banecupen: Fra venstre: Håkon Heyerdahll, Monica Bakken, Paul Solheim, Christoffer Krossby, Gaute Karoliussen, Annelene Holden Hoff, Rolf Høydal, Arild Hegedus, Magne Eidsnes og Arnstein Arseth.

Årets fotballbegivenhet på Groruds velfriserte gressmatte gikk av stabelen den 24.juli. Høyt sportslig og sosialt nivå la grunnlaget for et fint gjennomført arrangement. I alt 6 lag deltok, Region Øst, Ingeniørtjenesten, Bane Energi/Tele, "Svingen", Utbygging og Hovedkontoret.

Det var knyttet store forventninger til Hovedkontorets innsats, da de med seier i år ville sikret seg det prestisjetunge forgylte vandreskinneprofilet, som fås til odel og eie etter 3 seire i Banecupen.

Men, i år som for to år siden var det et velorganisert lag fra Ingeniørtjenesten, med en høylydt heiagjeng(JI taper aldri!!), som gikk av med seieren. Dermed har både Hovedkontoret og Ingeniørtjenesten 2 napp hver i vandrepokalen!

NJT med nye hytter på Ustaoset

Den 1.august i år kunne vi ta i bruk den første av de to nye tømmerhyttene på Turheim på Ustaoset. Den andre ble ferdig nå i september. Hyttene har tre soverom med til sammen seks soveplasser.

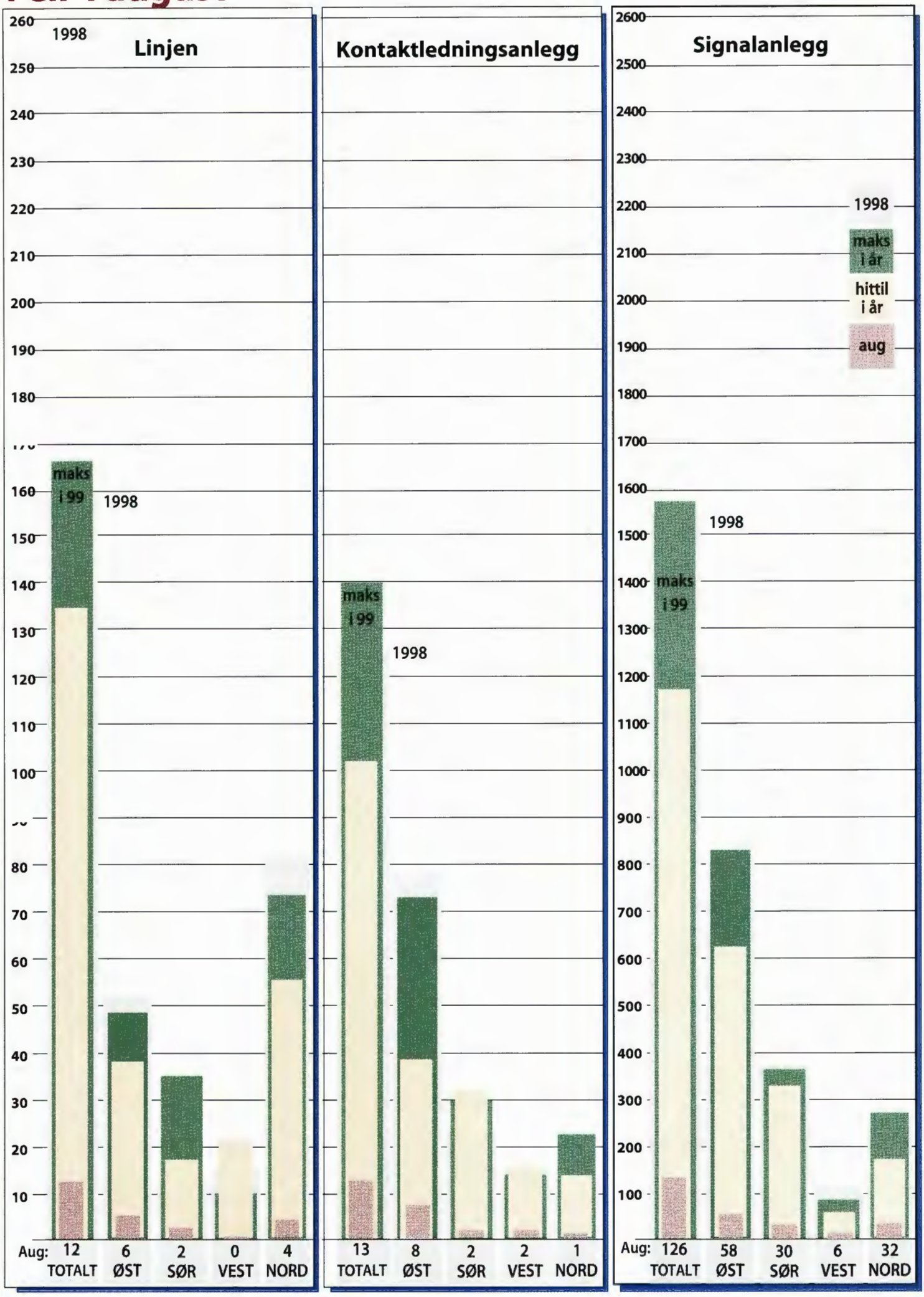
Julebordstur til Kiel

Søndag 14.november er det avgang for årets julebordstur til Kiel med tilbakekomst til Oslo tirsdag morgen. Oppholdet i Kiel blir på drøye fire timer før returen. Prisen er fra 1220 kroner som inkluderer reisen Oslo – Kile t/r, julebord, to-retters middag og to frokostbuffeter. I tillegg kommer obligatorisk avbestillingsforsikring på kr. 35,- og eventuell annen lugartype om det ønskes.

NJT Reiser, postboks 286, Sentrum, 0103 Oslo
Tlf ma-to 10-13: 23 15 15 73

Prøv Jernbaneverket på internett:
HTTP://www.jernbaneverket.no

Feil i august



KJØREVEIEN

Internblad for Jernbaneverket
nr 8 september 1999

De første spisevognene til Bergensbanen ble levert av Skabo Jernbanevognfabrikk i 1909, og de hadde en meget elegant innredning. De store speilglassrutene var forsynt med selvløftende rullegardiner og annet hvert vindu var nedslagsvindu, Under vinduene var veggene utført med trefyllinger i polert teak, og mellom vinduene var det trykknapp for elektrisk ringeledning. Gulvbelegget var grønn linoleum og i midtgangen lå en vakker løper. Stolene var i mørk bonet eik med stoppede springfjærseter trukket med bøffelskinn. De fem første spisevognene hadde kun parafinbelysning.

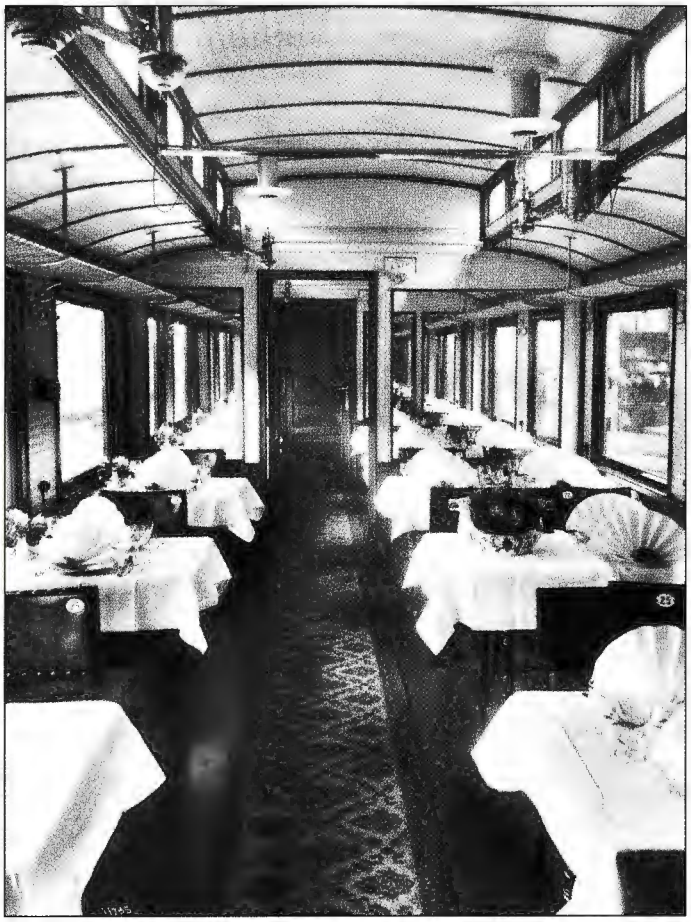


FOTO: NORSK JERNBANEMUSEUM

Som vel de fleste av Kjøreveiens lesere vet, er Bergensbanen 90 år i år, og sammen med den jubilerer også det første rullende restauranttilbudet i landet. På Norsk Jernbanemuseum står det en spisevogn fra Bergensbanens første år. I dag er serveringen kaffe, brus, is og varme vafler, en kraftig reduksjon av det engang så omfattende tilbudet av varme og kalde retter, øl og vin.

Fire retters middag - det blir 2,50 , takk...

AV BJØRG EVA AASEN
NORSK JERNBANEMUSEUM

Den gang restauranttilbudet ble startet opp, var det litt av et dristig og prestisjefylt prosjekt. Med åpningstoget den 27. november 1909 var det to spisevogner, men så var også Kong Haakon og en rekke prominente gjester med og med dem et serveringstilbud som var en konge verdig. Tilbudet til de alminnelige reisende var også godt, og det ble så populært

at det raskt kom spisevogner på flere banestrekninger. På slutten av 1950-tallet var det 20 spise- og kjøkkenvogner i drift på norske baner, og nå, 90 år etter at den første spisevogna kunne ta imot sultne passasjerer, er et godt serveringstilbud igjen et viktig aspekt ved togtilbudet.

Men mens det i dag satses på rask oppvarming av ferdiglagde måltider, er de gamle spisevognene utstyrt med et bitte lite kjøkken der det i løpet av noen timer kunne lages mat til 280 personer fordelt på sju bordsetninger. Og mellom hver bordsetning måtte det naturligvis vaskes opp, plassen var så begrenset at det var servise og bestikk til bare en bordsetning.

Det aller meste av varmmaten ble laget på kjøkkenets komfyr. Bare ferdig buljong ble sendt med daglig fra spisevognselskapets depot og i turistsesongen ble ferdigstekte steker sendt med. Ellers ble alt laget av kokken, koldjomfruen og to kjøkkenpiker, og at disse hadde mer enn nok å henge fingrene i er lett å forstå.

I en reportasje i Vårt Yrke på 50-tallet ser vi kjøkkenpiken i arbeid med å skrelle 50 kg poteter og kokken i ferd med å surre inn 18 kg stek, mens store kaffekjeler og kasseroller med saus og grønnsaker står på den kullfyrte komfyren. I tillegg til de fire på kjøkkenet var det en kelner og to servitører i sving inne i spiseavdelingen.

Før de første spisevognene begynte å rulle, hadde matbehovet blitt løst ved at toget sto ved "middagsstasjoner" langs banene. Dette var innlagt i ruta, men man spiste jo under et tidspress allikevel. Kjente middagsstasjoner var bl.a. Singsås og Koppang, og i de tilfellene stasjonsmesterfrua drev restauranten kunne hennes lønn gjerne overstige mannens. Men så hadde hun også litt av en utfordrende jobb. Antallet middagsgjester ble meldt gjennom telegrafen et par timer i forveien for toget, og det kunne like gjerne være 10 som 100 som bestilte 3-retters middag med dessert og kaffe.

Betegnelsen spisevogn ble i 1959 forandret til restaurantvogn fordi dette navnet svarte mer til vognenes oppgave og fordi det var lettere å forstå for utlendinger. I dag er det bistrovogner som på noen banestrekninger kan tilfredsstille sulten, spisevognene er borte fra sporet alle sammen.